



Unser Profil

Hapag-Lloyd zählt mit einer Flotte von 253 Schiffen und einem jährlichen Transportvolumen von rund 11,9 Mio. TEU zu den weltweit führenden Linienreedereien. Wir bieten unseren Kunden in 137 Ländern zuverlässige Transportlösungen. Diese umfassen den Containertransport über See sowie den Transport von door-to-door. Mit unseren rund 14.100 Mitarbeitenden sind wir weltweit für unsere Kunden direkt vor Ort.



**CONNECTING
THE WORLD
ACROSS
OCEANS –
SUSTAINABLY**

Wir haben den Anspruch, die Schifffahrt nachhaltig weiterzuentwickeln. Deshalb hat Hapag-Lloyd Ende 2021 seine neue Nachhaltigkeitsstrategie 2030 vorgestellt. Darin ist unser ambitioniertes Ziel festgeschrieben: eine klimaneutrale Schifffahrt bis 2045. Mit der Strategie begegnen wir den globalen Herausforderungen und stellen die Weichen, um unsere Schifffahrt in eine saubere Zukunft zu führen.

Inhalt

LEGENDE ZUR NAVIGATION

-  Direkter Link zum Inhaltsverzeichnis
-  Letzte Seite
-  Nächste Seite
-  Link zu externen Videoinhalten
-  Link zu externen Websites



Hapag-Lloyd Nachhaltigkeitsstrategie

Ende 2021 haben wir unsere Nachhaltigkeitsstrategie für die nächsten zehn Jahre vorgestellt. Unsere Nachhaltigkeitsstrategie hat die drei Fokusfelder:

- Saubere Schifffahrt und zukunftssichere Antriebe
- Vielfalt und Gesellschaft
- Compliance und Verantwortung

In den vergangenen Jahren konnten wir bereits wichtige Meilensteine auf dem Weg hin zu einer nachhaltigen Schifffahrt erreichen. Den Herausforderungen der kommenden Jahre wollen wir nun mit unserer ganzheitlichen Nachhaltigkeitsstrategie und ehrgeizigeren Zielen begegnen. Vor allem wollen wir bis 2045 unsere Schiffe klimaneutral betreiben.

GEMEINSAM EINE KLIMANEUTRALE SCHIFFFAHRT ERMÖGLICHEN

Auch wir als globales Unternehmen wollen dazu beitragen, die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Das globale Klimaproblem können wir aber nur gemeinsam mit unseren Kunden und Dienstleistern lösen. Deshalb sind wir Mitglied der Getting to Zero Coalition des Global Maritime Forum. Außerdem stehen wir in engem Austausch mit unseren Kunden und anderen Stakeholdern, um gemeinsam eine klimaneutrale Schifffahrt zu ermöglichen.

Mehr zur Nachhaltigkeitsstrategie siehe Seite 46 sowie zu unseren Nachhaltigkeitsaktivitäten siehe Seiten 63, 79 und 96



Signifikante
Reduzierung des
Verbrauchs

15

%

weniger Bunkerverbrauch (Tonnen pro Slot) gegenüber 2017

Die acht Fokusthemen der Nachhaltigkeitsstrategie

Seit den 1990er Jahren haben wir unsere Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit stetig ausgebaut. Mit unserer neuen Nachhaltigkeitsstrategie haben wir uns nun ambitionierte Ziele und Maßnahmen gesetzt, die wir in drei Fokusfeldern verfolgen.

**SAUBERE SCHIFFFAHRT UND
ZUKUNFTSSICHERE ANTRIEBE**

**VIelfALT UND
GESELLSCHAFT**

**COMPLIANCE UND
VERANTWORTUNG**



SAUBERE SCHIFFFAHRT UND ZUKUNFTSSICHERE ANTRIEBE:
Weniger Treibhausgasemissionen

Wir verfolgen die Dekarbonisierung mit Entschlossenheit

Unsere Mission ist klar: eine saubere Schifffahrt. Mit einem Fokus auf zukunfts-sichere Technologie und klimaneutrale Brennstoffe treiben wir die Dekarbonisierung voran. Bis 2045 sollen unsere Schiffe komplett klimaneutral betrieben werden. Auf dem Weg dorthin haben wir uns ein Zwischenziel für 2030 gesetzt. Bis dahin wollen wir die CO₂e-Intensität der gesamten Flotte um 30 % (EEOI) gegenüber 2019 senken.

Um die angestrebte CO₂e-Reduzierung zu erreichen, werden wir unseren Flottenbestand erneuern und existierende Schiffe durch Effizienzmaßnahmen optimieren. Im Berichtsjahr haben wir bereits das weltweit erste auf Flüssiggas umgerüstete Großcontainerschiff auf Testfahrt geschickt. [↗](#)

Der Leitspruch des Schiffs „Shipping for a cleaner future!“ steht sinnbildlich für unseren weiteren Weg und die kommenden Jahre. Das heißt, unsere Verantwortung als eine der weltweit führenden Linienreedereien nicht nur zu benennen, sondern wirklich umzusetzen. Mittelfristig wollen wir effizientere und langfristig nur noch Null-Emissionen-Schiffe¹ betreiben. Um dies zu realisieren, werden wir von fossilen Brennstoffen auf Bio- bzw. E-Brennstoffe (synthetische Kraftstoffe) umstellen. Die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen, wie die Planung, die Auslastung und Fahrgeschwindigkeit sowie Routenwahl, bleiben weiterhin wichtig, denn dadurch reduzieren wir den Bedarf an Bio- und E-Brennstoffen.

Mehr zu Biofuels siehe Seite 70 sowie zur Senkung von Emissionen Seite 71

¹ im Hinblick auf Treibhausgase

ZIELE:

- Reduzierung der CO₂e-Intensität (EEOI¹) der gesamten Flotte um 30 % bis 2030 gegenüber 2019; im Einklang mit der Reduzierung für die eigene Flotte von 60 % bis 2030 gemäß AER² gegenüber 2008
- Netto-null Treibhausgasausstoß für die gesamte Flotte bis 2045 unter Verwendung von alternativen Kraftstoffen

- ¹ EEOI = Energy Efficiency Operational Indicator
- ² AER = Annual Efficiency Ratio





SAUBERE SCHIFFFAHRT UND ZUKUNFTSSICHERE ANTRIEBE:
Saubere Luft

Wir reduzieren kontinuierlich die Emissionen von Luftschadstoffen

Durch unseren eingeschlagenen Weg zu einer Null-Emissionen-Schifffahrt¹ wollen wir kontinuierlich auch die Luftschadstoffemission auf See und an Land reduzieren. Seit 2020 verwenden unsere Containerschiffe IMO-konforme Kraftstoffe mit max. 0,5% Schwefelgehalt.

Um das Ziel der Emissionsreduzierung weiter zu verfolgen, setzen wir auf nachhaltige Brennstoffe. Biofuels und andere alternative Treibstoffe helfen nicht nur bei der Reduktion von Treibhausgasen, sondern können auch die Reduktion von Luftschadstoffen bewirken.

Auch möchten wir auf die Verringerung von Luftschadstoffemissionen bei Landtransporten Einfluss nehmen. Ausgehend von einer verbesserten Datenlage wollen wir zukünftig in Zusammenarbeit mit unseren Partnern auch an Möglichkeiten arbeiten, die Emissionen im Vor- und Nachlauf zu reduzieren.

Mehr zu saubere Luft siehe Seite 71

ZIELE:

- _ **Kontinuierliche Verringerung der Emissionen von Luftschadstoffen wie Schwefel- und Stickoxiden auf See**
- _ **Verringerung der Luftschadstoffemissionen von Landtransporten im Vor- und Nachlauf**



¹ im Hinblick auf Treibhausgase



SAUBERE SCHIFFFAHRT UND ZUKUNFTSSICHERE ANTRIEBE:
Nachhaltige Lieferkette

Wir stellen nachhaltige Standards entlang der gesamten Transportkette sicher

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die Standards in der Lieferkette kontinuierlich zu verbessern und nachhaltige Lieferketten aufzubauen. Unter anderem wollen wir dafür die CO₂e-Emissionen über die gesamte Lieferkette transparent machen.

Unsere in Anpassung befindliche Beschaffungsstrategie bezieht explizit Nachhaltigkeitskriterien wie Umweltziele und Sorgfaltspflicht oder Sicherheitsstandards mit ein. Dadurch stellen wir sicher, dass Nachhaltigkeit auch entlang der Lieferkette eine Kernkomponente ist. Unsere Fachabteilung Global Procurement



ZIEL:

_ Entwicklung einer nachhaltigen Lieferkette

ist für einen einheitlichen Ansatz im Lieferantenmanagement und die Harmonisierung von Prozessen verantwortlich.

Um die Transparenz entlang der Lieferkette zu steigern, erheben wir über eine Selbstauskunft relevante Daten unserer Lieferanten. Dazu gehören Umweltdaten wie beispielsweise deren CO₂-Emissionen. Diese Informationen fließen in die Bewertung von Lieferanten ein und helfen uns dabei, weitere Maßnahmen zur Steigerung der Nachhaltigkeits-Performance entlang der Lieferkette abzuleiten.

Dazu kommt der Aufbau eines regelmäßigen Reportings unseres Status Quo im Hinblick auf die definierten Ziele. Dadurch wollen wir Transparenz und Verlässlichkeit schaffen sowie eine solide Kommunikation mit unseren Stakeholdern.

[Mehr zur nachhaltigen Lieferkette siehe Seite 59](#)

**CONNECTING
THE WORLD
ACROSS
OCEANS –
SUSTAINABLY**



VIELFALT UND GESELLSCHAFT:

Diversität

Wir werden weiter an Vielfalt gewinnen

Wir wollen noch diverser werden. Insbesondere in Führungspositionen und am Hauptsitz in Hamburg wollen wir die kulturelle und die Geschlechtervielfalt steigern. Bis 2023 soll sich der Anteil weiblicher Mitarbeitender in Management-Trainee-Programmen auf 50 % erhöhen. Und als Folge daraus soll der Anteil an weiblichen Führungskräften in den ersten vier Ebenen bis 2030 wachsen.

Weltweit unterstützen uns Menschen aus über 100 unterschiedlichen Nationen. Neben einem ausgeglichenerem Geschlechterverhältnis möchten wir diese ethnische und kulturelle Vielfalt in den höheren Managementstrukturen unseres Unternehmens stärker abbilden – und zwar weltweit.



**CONNECTING
THE WORLD
ACROSS
OCEANS –
SUSTAINABLY**

ZIELE:

- _ **Erhöhung der Geschlechtervielfalt im gesamten Unternehmen**
- _ **Kulturelle Vielfalt weiter erhöhen – vor allem in Führungspositionen und am Hauptsitz in Hamburg**
- _ **Erhöhung des Anteils weiblicher Mitarbeitender in Management-Trainee-Programmen auf 50 % bis 2023**
- _ **Erhebliche Erhöhung des Anteils weiblicher Führungskräfte auf den ersten vier Ebenen bis 2030**

Es ist ein erklärtes Ziel, durch die stärkere Einbindung von Frauen in unsere Führungsprogramme einen wachsenden Bewerberpool für Führungspositionen zu schaffen. Außerdem fördern wir die Vernetzung weiblicher Nachwuchstalente und bieten spezielle Trainingsformate an.

Mehr zu Diversität siehe Seite 93



VIELFALT UND GESELLSCHAFT:
Gesellschaftliches Engagement

Wir werden unser lokales Engagement weiter verstärken

Hapag-Lloyd übernimmt Verantwortung für soziale und ökologische Themen. Unser Ziel ist es, das soziale Engagement unserer Mitarbeitenden zu fördern. Dabei fokussieren wir uns auf Bildungsprogramme, humanitäre Hilfe und den Schutz der Meere. So stärken wir unser lokales Engagement. Beim globalen Engagement setzen wir weiter auf die Kooperation mit internationalen Organisationen.

Im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir das Programm „Hapag-Lloyd Cares“ entwickelt. Durch das Programm erhält jede Region sowie das Global Service Center ein festes Budget zur Unterstützung regionaler Organisationen. Außerdem erhalten Mitarbeitende einen freien Tag pro Jahr, um sich bei sozialen Projekten oder Umweltaktionen zu engagieren.

Im Berichtszeitraum haben unsere Mitarbeitenden eine Vielzahl von Projekten unterstützt: Über das Verteilen von Essenspaketen an Bedürftige in Chile, das Pflanzen von Bäumen in Indien oder Aufräumaktionen im Rahmen des International Coastal Cleanup Day gab es viele Möglichkeiten, sich gesellschaftlich zu engagieren.

Ein weiterer Fokus unseres sozialen Engagements sind Bildungsprogramme. Hier sind wir seit Herbst 2021 in einer Partnerschaft mit UNICEF und unterstützen das Programm „Schulen für Afrika“. Im Rahmen des Programms werden Kinder und Jugendliche in Ghana, Kenia und Südafrika vom frühesten Schulalter an unterstützt. UNICEF hilft ihnen, bei der schulischen Entwicklung, wobei auch digitale Kompetenzen und Soft Skills gefördert werden.

[Mehr zu unserem gesellschaftlichen Engagement siehe Seite 107](#)

ZIELE:

- **Förderung von sozialen Aktivitäten unserer Mitarbeitenden**
- **Fokussierung auf Bildungsprogramme, humanitäre Hilfe und Meeresschutz**





COMPLIANCE UND VERANTWORTUNG:
Ressourcenschonung

Wir schonen die Ressourcen im Rahmen der Kreislaufwirtschaft

Wir wollen die Kreislaufwirtschaft in der Schifffahrt verwirklichen und so die Ressourcenschonung vorantreiben. Daher sind wir Gründungsmitglied der Ship Recycling Transparency Initiative. Auch mit den von uns entwickelten Containern mit Stahlböden tragen wir hierzu bei, da diese nahezu vollständig recycelbar sind.

Um zum Ressourcenschutz beizutragen, haben wir uns darüber hinaus verpflichtet, all unsere eigenen Schiffe nachhaltig zu recyceln. Dazu starten wir Projekte, mit denen wir die Recyclingfähigkeit von Schiffen fördern. Den Abfall, der an Land in unseren Büros anfällt, wollen wir recyceln und bis zum Jahr 2030 schließlich auf null reduzieren.

Auch im alltäglichen Schiffsbetrieb haben wir Maßnahmen zur Schonung von Ressourcen identifiziert.

Mehr zu Ressourcenschonung siehe Seite 76

ZIELE:

- _ Wir recyceln 100 % der eigenen Schiffe nachhaltig
- _ Weitgehende Abfallvermeidung bis 2030: Die in den Hapag-Lloyd-Büros anfallenden Abfälle sollen schrittweise reduziert und zunehmend recycelt werden





COMPLIANCE UND VERANTWORTUNG:
Transportsicherheit

Wir konzentrieren uns auf die Sicherheit unserer Besatzungen, unserer Fracht und der Umwelt

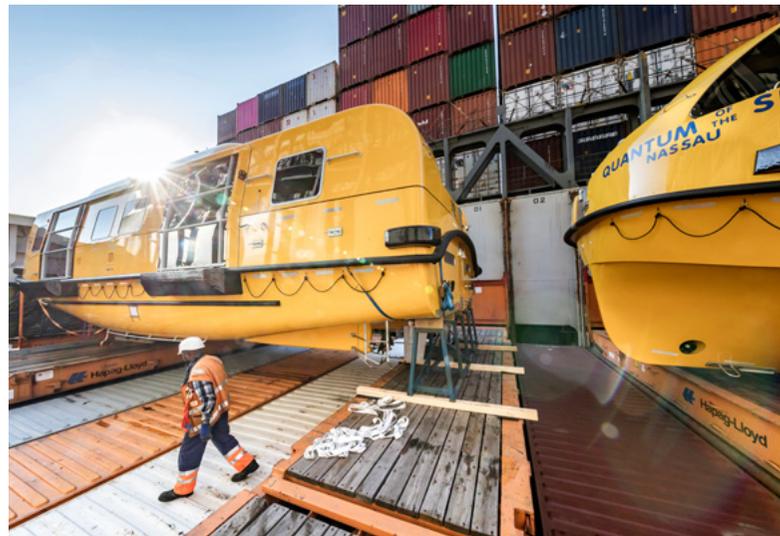
Hapag-Lloyd ist permanent bestrebt, seine Dienstleistungen zu verbessern und den sicheren Transport der Fracht zu gewährleisten.

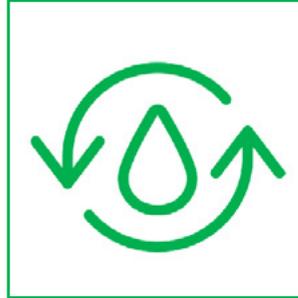
Mit dem Aufbau eines zentralen Monitoringsystems wollen wir die Transparenz bezüglich verlorener Container auf See und an Land erhöhen. Die Analyse von Buchungsdaten zur Aufdeckung von nicht deklariertem Gefahrgut sehen wir als wichtige Maßnahme an, die wir weiterentwickeln möchten. Den Transport von entsprechenden Ladungen lehnen wir ab. Außerdem engagieren wir uns in Arbeitsgruppen, um eine weitere Harmonisierung von Standards und Prozessen voranzutreiben.

Mehr zu Transportsicherheit siehe Seite 100

ZIELE:

- _ **Fokussierung auf die Transportsicherheit durch Gewährleistung der Sicherheit und des Wohlergehens der Besatzung, Fracht und Umwelt**
- _ **Vermeidung von Verlusten von Containern auf See und an Land**





COMPLIANCE UND VERANTWORTUNG:
Biodiversität

Wir wollen die Ozeane und die Meeresfauna besser schützen

Wir wollen weiterhin die Ozeane und die Meeresfauna schützen und sämtliche Verstöße gegen Vorschriften in Bezug auf Ballastwasser und freigesetzte Stoffe vermeiden. Dafür werden wir bis 2024 den Betrieb der eigenen Schiffe sowie von Charterschiffen auf einheitlich hohem Umweltstandard soweit rechtlich möglich sicherstellen. Darüber hinaus verzichten wir auf Schiffsrouten durch die Arktis und arbeiten mit NGOs zusammen.

Wir wollen die Ausbreitung invasiver Spezies durch unbehandeltes Ballastwasser vermeiden, da diese das empfindliche Gleichgewicht mariner Ökosysteme stören können. Daher halten wir uns strengstens an entsprechende Richtlinien.

Einen weiteren Schwerpunkt für unsere Arbeit legen wir auf eine gezielte Datenanalyse der Umweltinformationen unserer Flotte mit dem Ziel, weitere Möglichkeiten an Bord unserer Schiffe zum Schutz der Ozeane zu identifizieren.

[Mehr zu Biodiversität siehe Seite 73](#)

ZIELE:

- _ Innerhalb der eigenen Flotte null Verstöße gegen die Vorschriften in Bezug auf Ballastwasser und freigesetzte Stoffe**
- _ Betrieb der eigenen Schiffe sowie Charterschiffe auf einheitlich hohem Umweltstandard soweit rechtlich möglich bis 2024**



»Das Thema Nachhaltigkeit ist jetzt ein integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie«



Rolf Habben Jansen,
Chief Executive Officer (CEO)



Janin Aden,
Senior Director
Sustainability, führte
dieses Interview.

Janin Aden: In der Nachhaltigkeit zählt jeder Schritt. Wie ist Hapag-Lloyd im Jahr 2021 vorwärtsgekommen?

Rolf Habben Jansen: Wir haben konsequent den Weg zu einer klimaneutralen Schifffahrt eingeschlagen und setzen jetzt auch branchenübergreifend deutliche Signale. Unsere Strukturen und Prozesse haben wir 2021 kritisch hinterfragt und verbessert. Außerdem haben wir unsere Nachhaltigkeitsstrategie erweitert und uns ehrgeizigere Ziele gesetzt. Darüber hinaus ist das Thema Nachhaltigkeit jetzt als neue vierte Säule ein integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie.

Welche Maßnahmen hat Hapag-Lloyd konkret umgesetzt?

Für die Dekarbonisierung konnten wir zum Beispiel unsere „Brussels Express“ offiziell in den Dienst stellen. Als erste Reederei weltweit hatten wir dieses Großcontainerschiff auf Dual-Fuel-Antrieb umgerüstet und können seine CO₂-Intensität damit um 15 bis 25 % senken. Dieses Thema haben wir weiter vorangetrieben und für insgesamt rund zwei Milliarden US-Dollar zwölf neue Dual-Fuel-Schiffe in den Jahren 2020 und 2021 bestellt. Für weniger CO₂e-Emissionen haben wir darüber hinaus weitere Tests mit einer Biofuel-Mischung für den Betrieb einer unserer Schiffsklassen durchgeführt. Das heißt, wir können nun insgesamt 16 Schiffe der A19 und A15 Klasse mit Biofuel betreiben und die Treibhausgasemissionen so erheblich reduzieren.

Die Pandemie stellt viele Menschen vor große Herausforderungen. Inwieweit sind unsere Mitarbeitenden betroffen und wie unterstützt Hapag-Lloyd sie?

Nachhaltigkeit betrachten wir ganzheitlich und fördern auch den sozialen Zusammenhalt in unserer Welt. Unsere rund 14.100 Beschäftigten stehen für uns an erster Stelle und wir gestalten ihr Arbeitsumfeld so, dass sie stets gesund und sicher arbeiten können. Die Pandemie mit den immensen Einschränkungen hat uns im vergangenen Jahr alle belastet und fordert uns weiterhin. Vor allem unsere Kolleginnen und Kollegen auf See sind mit erschwerten Crew-Wechseln sowie sehr langen Einsätzen an Bord und Trennungen von ihren Familien stark gefordert. Diese Situation zu verbessern, hat für uns oberste Priorität. Insgesamt hat sich die Lage der Seeleute im Vergleich zum Jahr 2020 verbessert. Ebenso sind die Auswirkungen für unsere Teams an Land unterschiedlich. In vielen Ländern arbeiten sie ausnahmslos im Homeoffice. Wir haben im Berichtsjahr 2021 ein hybrides Arbeitsmodell mit einheitlichen Standards und modernen digitalen Tools eingeführt.

Mit gesellschaftlichem Engagement zeigen die Menschen hinter den Unternehmen, dass sie soziale Verantwortung leben. Welche Rolle spielt das bei Hapag-Lloyd?

Von Beginn an, seit über 170 Jahren, trägt Hapag-Lloyd soziale Verantwortung. Viele unserer Mitarbeitenden identifizieren sich sehr stark mit dieser Haltung. Wir möchten zur Lösung gesellschaftlicher Fragen beitragen – mit unserer eigenen Arbeitskraft, über Spenden oder mit fachlichem Wissen. Unsere Teams vor Ort sehen die Probleme mit eigenen Augen. Ihr lokales Engagement fördern wir nun noch stärker, nämlich mit zusätzlichen Budgets und einem freien Arbeitstag pro Jahr, um sich an einer sozialen oder Umweltaktion zu beteiligen. Wir konzentrieren uns auf Bildungsprogramme, humanitäre Hilfe sowie Meeresschutz – und arbeiten zusammen mit globalen Hilfsorganisationen wie UNICEF.

Als Motto dieses Berichts dient der Unternehmensslogan ergänzt um das Wort „nachhaltig“: „Connecting the World across Oceans – sustainably“. Richtet sich Hapag-Lloyd jetzt komplett nachhaltig aus?

Ja, wie eingangs erwähnt haben wir nicht nur unsere Nachhaltigkeitsstrategie erweitert, sondern auch die Nachhaltigkeit fest in unserer Unternehmensstrategie verankert. Von Dekarbonisierung über Diversity bis hin zur Entwicklung einer nachhaltigen Lieferkette: Unser Handeln orientiert sich an unseren Nachhaltigkeitszielen. Bis 2045 soll unsere Flotte klimaneutral sein. Auf dem Weg dahin wollen wir zunächst die CO₂e-Intensität unserer gesamten Flotte bis zum Jahr 2030 um 30 % senken – im Vergleich zu 2019 und gemessen am Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI). Dafür haben wir konkrete Maßnahmen definiert. Wir erreichen unsere Ziele jedoch nur, wenn wir unsere komplette Organisation, sämtliche Aktivitäten und den Dialog mit anderen Akteuren darauf ausrichten. Die Dekarbonisierung der Containerschifffahrt gelingt nur gemeinsam.

Für die Unterstützung und das uns entgegengebrachte Vertrauen möchte ich mich bei allen ganz besonders bedanken und wünsche eine spannende Lektüre unseres Nachhaltigkeitsberichts.

Hamburg, 09. März 2022

Ihr



Rolf Habben Jansen
(Vorsitzender des Vorstands)

Über diesen Bericht

Berichtsinhalte – 102-1, 102-5, 102-54, 102-56

Dies ist der fünfte 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 §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB. Hapag-Lloyd kommt mit diesem Bericht 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 „Taxonomie-Verordnung“) nach. Alle Angaben, die Bestandteil des NfB sind und der Erfüllung der oben genannten Anforderungen dienen, sind mit dem Kürzel „NfB“ gekennzeichnet. – NfB

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

Auch der NfB orientiert sich an den GRI-Standards. Bei der Darstellung der Konzepte für die NfB-relevanten Aspekte fand der GRI-Standard 103 Anwendung. Dazu gehört u. a. die Beschreibung der Relevanz des Aspekts für unsere Geschäftstätigkeit 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“. – NfB

INDEX ZUM NICHTFINANZIELLEN BERICHT

CSR-RUG-RELEVANTE BERICHTSINHALTE IM NACHHALTIGKEITSBERICHT 2021*

		KAPITEL	SEITE
Beschreibung des Geschäftsmodells		Hapag-Lloyd	20-22, 24
Umweltbelange	Emissionen:	Klima- und Umweltschutz	47, 64–65,
	Luftschadstoffe		69, 71–72
	Emissionen: Treibhausgase	Klima- und Umweltschutz	47, 64–72
	Energienutzung	Klima- und Umweltschutz	47, 64-72
	Schutz des Meeres und der marinen Biodiversität	Klima- und Umweltschutz	47, 73–75
		Sicherheit und Gesundheit	47, 101, 105–106
Arbeitnehmerbelange	Aus- und Weiterbildungen	Mitarbeitende	89–92
	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Sicherheit und Gesundheit	47, 96–106
Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte	Compliance	Hapag-Lloyd	30–33
	Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit	Hapag-Lloyd	30–33
Sonstige Themen	Datenschutz und IT-Sicherheit	Hapag-Lloyd	34–37
	Kundenzufriedenheit	Hapag-Lloyd	25–28, 47
	Geschäftsstrategie unter Beachtung von Nachhaltigkeitschancen und -risiken	Hapag-Lloyd	24
		Nachhaltigkeit bei Hapag-Lloyd	29, 46–48, 50–55
	Service- und Prozessqualität	Hapag-Lloyd	25–28

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

Die Inhalte des NfB wurden einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Sicherheit durch die Pricewaterhouse-Coopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft unterzogen. 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 NfB entnommen werden. – 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

Die wesentlichen Themen gemäß GRI und CSR-RUG basieren auf der im Jahr 2019 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse (s. Nachhaltigkeit bei Hapag-Lloyd, S. 45 ff.). Die Themen wurden für das Jahr 2021 auf Aktualität geprüft und haben sich hinsichtlich ihrer Formulierung gegenüber dem Vorjahr nicht geändert. Auch wurden keine neuen Themen als CSR-RUG-relevant eingestuft.
– NfB

Die Sozialbelange i. S. d. CSR-RUG spielen für Hapag-Lloyd eine wichtige Rolle, erfüllen jedoch nicht die Wesentlichkeitskriterien des CSR-RUG. – NfB

Das Thema Lieferkette bezieht sich auf alle Aspekte, die als berichtspflichtig identifiziert worden sind. Es stellt aber keinen eigenen berichtspflichtigen Aspekt dar. Es wird über ein separates Unterkapitel aufgegriffen (s. Nachhaltige Beschaffung, S. 59 ff.). – NfB

Für das Verständnis erforderliche wesentliche Zusammenhänge mit den Beiträgen des Konzernabschlusses wurden nicht festgestellt. – NfB

Geltungsbereich und Berichtszeitraum – 102-10, 102-45, 102-50, 102-52

Der 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 umfasst das Geschäftsjahr 2021. – NfB

Gleiches gilt für den Nachhaltigkeitsbericht.



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 2021, S. 154 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. Perspektivisch sollen die im nichtfinanziellen Bericht und Nachhaltigkeitsbericht beschriebenen Managementansätze und Inhalte, soweit möglich, einheitlich im Konzern umgesetzt werden. 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 8. Juli 2021 erwarb Hapag-Lloyd 100 % der Anteile und Stimmrechtsinteressen an der niederländischen Containerreederei Nile Dutch Investments B.V. (NileDutch). Daher werden seit diesem Zeitpunkt Unternehmen des NileDutch-Konzerns im Konsolidierungskreis berücksichtigt. – NfB

Der Geltungsbereich der Angaben mit Hinblick auf die eingesetzten Schiffe wird durch folgende Formulierungen kenntlich gemacht:

- Umfasst die Angabe eigene Schiffe der Flottenmanagements, sprechen wir von „unseren Schiffen“, „unseren eigenen Schiffe“ oder „unserer Flotte“.
- In einigen Fällen umfasst die Angabe lediglich unsere Schiffe unter deutscher Flagge. Hier sprechen wir von den „deutschflaggigen Schiffen“ oder den „Schiffen unter deutscher Flagge“. – NfB

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. – NfB

Verweise auf Angaben außerhalb des Konzernlageberichts sind als weiterführende Informationen zu verstehen und nicht Bestandteil des NfB. – 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. Lagebericht, S. 105 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 Standard-einheit 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, zum Beispiel „Mitarbeiterentwicklung“, „Arbeitgeberbelange“ oder „Vorstand“. Nicht individuell benannte Gruppen wie „Kunden“, „Lieferanten“, „Aktionäre“ oder „Investoren“ werden ebenfalls mit ihrem generischen Maskulinum bezeichnet.

Weitere Informationen finden Sie auf [Hapag-Lloyd.com/de](https://www.hapag-lloyd.com/de)  und im Geschäftsbericht . Der nächste Nachhaltigkeitsbericht erscheint voraussichtlich im April 2023.



HAPAG-LLOYD

Inhalt des Kapitels

Kundenorientierung und Qualität sind die zentralen Leitmotive unseres Handelns. Dafür haben wir die Digitalisierung weiter vorangetrieben und Nachhaltigkeit in den Fokus genommen. Damit wollen wir unser Selbstverständnis, die „Number one for Quality“ zu sein, erfüllen. Mehr >

Unser Profil

Als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien¹ hält Hapag-Lloyd weiterhin Kurs auf das Ziel, Qualitätsführer der Branche zu sein. Unsere Vision ist es, neue Qualitätsstandards zu setzen und gegenüber unseren Kunden für herausragende Zuverlässigkeit, Servicequalität und verantwortungsvolles Handeln in Bezug auf Mensch und Umwelt zu stehen. All dies ist auch Bestandteil unserer Strategy 2023, die wir 2021 aktualisiert haben. In diesem Zusammenhang haben wir 2021 unsere neue Nachhaltigkeitsstrategie für den Zeitraum bis zum Jahr 2030 vorgestellt. Mit unserem Engagement bezüglich Nachhaltigkeit, unseren hervorragenden Mitarbeitenden und unserem exzellenten weltweiten Servicenetzwerk sind wir rund um den Globus ein leistungsstarker, verantwortungsbewusster Partner für unsere Kunden. – NFB

ÜBERBLICK ÜBER DEN KONZERN

– 102-2, 102-3, 102-4, 102-6, 102-7

Unser Kerngeschäft, der Containertransport auf See, wird flankiert von einem Serviceportfolio, das auch Vor- und Nachläufe via Binnenschiff, Bahn oder Lkw umfasst und somit weltweite Door-to-door-Transporte ermöglicht. So bieten wir unseren Kunden den bestmöglichen Service und setzen dabei auf langjährige Partnerschaften mit unseren Dienstleistern. Denn nur so können wir sichergehen, dass unsere hohen Qualitätsansprüche an Service- und Nachhaltigkeitsaspekte auch erfüllt werden. – NFB

Seit der Gründung von Hapag-Lloyd vor über 170 Jahren befindet sich unser Hauptsitz in Hamburg. Weltweit arbeiten bei uns rd. 14.100 Mitarbeitende (Hapag-Lloyd AG: rd. 3.800) in 65 Ländern. Wir verfügen über 253 moderne Containerschiffe (2020: 237) und verschiffen ein jährliches Transportvolumen von rund 11,9 Mio. TEU². Weltweit betreiben wir 126 Liniendienste für schnelle und sichere Verbindungen rund um den Globus. – NFB

Durch die Übernahme der niederländischen Reederei Nile Dutch Investments BV (NileDutch) haben wir 2021 eine strategische Akquisition getätigt und wachsen im strategischen Markt Afrika: Mit über 40 Jahren Erfahrung verfügt NileDutch dort über eine starke Präsenz. Wir haben die Übernahme im Juli 2021 abgeschlossen und das Unternehmen Anfang 2022 in unsere Hapag-Lloyd-Struktur integriert. Einige wenige Integrationsaktivitäten (z. B. Ramp-down der NileDutch IT-Systeme) werden nach Abschluss aller Geschäftsprozesse im Laufe des Jahres 2022 abgeschlossen.

¹ Positionierung basierend auf den angebotenen Leistungen, der globalen Markt- abdeckung, dem transportierten Containervolumen sowie den Transportkapazitäten

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

Asien, Mittlerer Osten, Nordeuropa, Südeuropa, Nordamerika und Lateinamerika: In diesen sechs Regionen ist Hapag-Lloyd aktiv, jeweils mit eigener Zentrale, von der aus die Bereiche Business Administration, Customer Service, Operations und Sales regional gesteuert werden. Die Regionen sind ihrerseits in 30 Areas untergliedert. Diese Struktur bleibt von der Integration der NileDutch Reederei unberührt. Wir überführen die NileDutch-Standorte in Europa und Asien in die bestehenden Hapag-Lloyd-Büros und integrieren die afrikanischen Niederlassungen als „Sub-Areas“ in die Area Westafrika.

Verbesserter Kundenservice durch Quality Service Centres

Wir sind hochmotiviert, weiterhin aktiv am Wandel unserer Branche mitzuwirken. Die Qualitätssteigerung für unsere Kunden steht dabei im Mittelpunkt, denn ein qualitativ hochwertiger Service, der auch den besonderen Anforderungen an diverse Aspekte nachhaltigen wirtschaftlichen Handelns gerecht wird, ebnet den Weg in die Zukunft – davon sind wir überzeugt. Um Qualität und Kundenservice zu verbessern, gibt es weltweit elf Quality Service Center (QSC), die jeweils für mehrere Areas verantwortlich sind. 2021 haben wir in Südeuropa das QSC Izmir als elften QSC-Standort etabliert, von wo aus die Areas Türkei und Ägypten betreut werden. – NfB

ÜBERBLICK ÜBER DIE REGIONSZENTRALEN UND QUALITY SERVICE CENTER – 102-3, 102-4

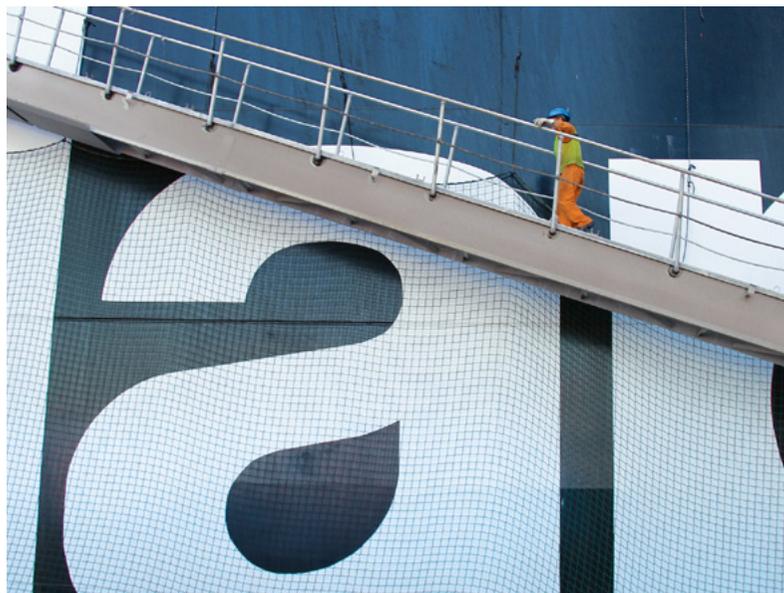


Die QSCs sind Teil unseres Organizational-Model-Projekts, das wir im Rahmen unserer Strategy 2023 mit dem Ziel umsetzen, den organisatorischen Aufbau und die globalen Prozesse im Unternehmen zu verbessern. Die QSCs vereinen ausgewählte Funktionen wie Customer Service und Business Administration unter einem Dach, um Synergien zu schaffen und die Servicequalität zu steigern. – NFB

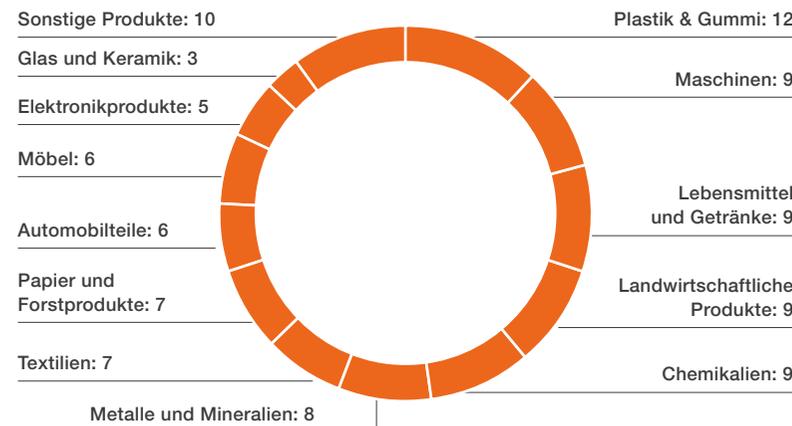
Unsere Leistungen

Weltweit haben unsere 421 Vertriebsstellen (2020: 395) und unsere Zentrale sowie die Vertriebspartner im Geschäftsjahr 2021 Transportaufträge für rd. 33.100 Kunden betreut (2020: rd. 30.400). – NFB – 102-7

Wir verschiffen Güter aus 13 Produktkategorien von Nahrungsmitteln bis hin zu Maschinenbauprodukten: Die kleinste Produktkategorie macht 3%, die größte 12% des Transportvolumens aus. Durch diese Diversifizierung reduzieren wir unsere Abhängigkeit von Konjunkturzyklen in einzelnen Branchen und können unter stabilen wirtschaftlichen Bedingungen von einer finanziell nachhaltigen Entwicklung ausgehen. – NFB – 102-2



AUFTEILUNG DER TRANSPORTMENGE NACH PRODUKTKATEGORIEN (ANTEIL IN %)



Prinzipiell werden mit der Hapag-Lloyd-Flotte alle zugelassenen Güter verschifft. Wir transportieren jedoch keine Waren, die wir in einer entsprechenden Liste aus unserem Portfolio ausgeschlossen haben, wie beispielsweise Asbest (s. Umgang mit Gefahrgut, S. 105 f). Alle Aufträge werden unter Berufung insbesondere auf die Sanktionslisten der UN, EU und USA hinsichtlich etwaiger Embargos und Sanktionen geprüft und nur angenommen, wenn sie die Kriterien erfüllen. Beispielsweise beziehen wir uns dabei auf die Sanktionslisten des US Office of Foreign Asset Control (OFAC). Im Berichtsjahr haben wir eine Softwarelösung eingeführt, die den kompletten Screening-Vorgang noch genauer und anwenderfreundlicher gestaltet.

Beflaggung der Hapag-Lloyd-Schiffe

Hapag-Lloyd führt ausschließlich Flaggen, die eine sehr gute oder gute Bewertung bei den Port State Controls (PSCs) haben und entsprechend auf der sog. White List des Paris Memorandum of Understanding (MoU) aufgeführt sind. Aus Überzeugung lassen wir einen hohen Anteil unserer Schiffe (39 Schiffe) unter deutscher Flagge fahren. Sie hat in der Branche ein exzellentes Ansehen und ist attraktiv für hoch qualifiziertes Personal. In erster Linie folgt die Wahl der Flagge rechtlichen Vorgaben. Doch auch Finanzierungsbedingungen sowie die damit verbundenen Sicherungsinstrumente spielen eine Rolle.

BEFLAGGUNG UNSERER SCHIFFE

Flagge	Anzahl Schiffe*
Germany (G)	39
Liberia (L)	27
Bermuda (BE)	14
Malta (M)	13
Marshall Island (MI)	12
USA (US)	5
Chile (Chi)	3
Summe	113

* umfasst eigene und geleaste Schiffe – Stand: 31.12.2021.

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. Einige regionale Vorgaben, z. B. in den USA oder der EU, zu umweltrelevanten Themen (s. Umwelt- und Gewässerschutz, S. 73 ff.) müssen wiederum dem Fahrtgebiet des Schiffes entsprechend eingehalten werden. Darüber hinaus setzt Hapag-Lloyd zusätzliche Standards für seine eigenen Schiffe, die

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

über die internationalen Vorgaben hinausgehen und die wir unserem hohen Anspruch an Klima- und Umweltschutz gemäß umsetzen (s. Klima- und Umweltschutz, S. 63 ff.).

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG – 201/103

Eine anhaltend starke Nachfrage nach Exportgütern aus dem asiatischen Raum in Verbindung mit den fortwährenden Covid-19-Restriktionen führte zu einer nachhaltigen Störung der globalen Lieferketten, die trotz unseres ausgewogenen Servicenetzwerkes umfangreiche Auswirkungen auf unser Tagesgeschäft hat. Besondere Herausforderungen für die Gewährleistung der Qualität stellen unter anderem die Überlastung der Hafens- und Hinterlandinfrastruktur, der vielerorts eingeschränkte Fabrikbetrieb und allgemeine Reiseeinschränkungen für unsere Crews dar. Um unseren Kunden weiterhin einen weitgehend störungsfreien Service bieten zu können und die Versorgung mit Gütern wie Nahrungsmitteln und medizinischen Produkten zu gewährleisten, steuern wir hier unter anderem durch Netzwerkoptimierung und einer gleichzeitig erhöhten Transportkapazität mittels vermehrtem Einsatz von Charterschiffen sowie einer gestiegenen Anzahl an neuen Containern gegen.

Im Geschäftsjahr 2021 erwirtschaftete Hapag-Lloyd ein operatives Ergebnis (EBIT) in Höhe von 9.390 Mio. EUR (2020: 1.315 Mio. EUR). Der deutliche Anstieg ist im Wesentlichen durch die Erhöhung der durchschnittlichen Frachtrate auf 2.003 USD/TEU (2020: 1.115 USD/TEU) und die damit um 74 % gestiegenen Umsatzerlöse auf 22.274 Mio. EUR (2020: 12.772 Mio. EUR) bedingt. Höhere Aufwendungen für das Handling von Containern (+14 %) sowie ein gestiegener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis (+25 %) belasteten hingegen das operative Ergebnis.

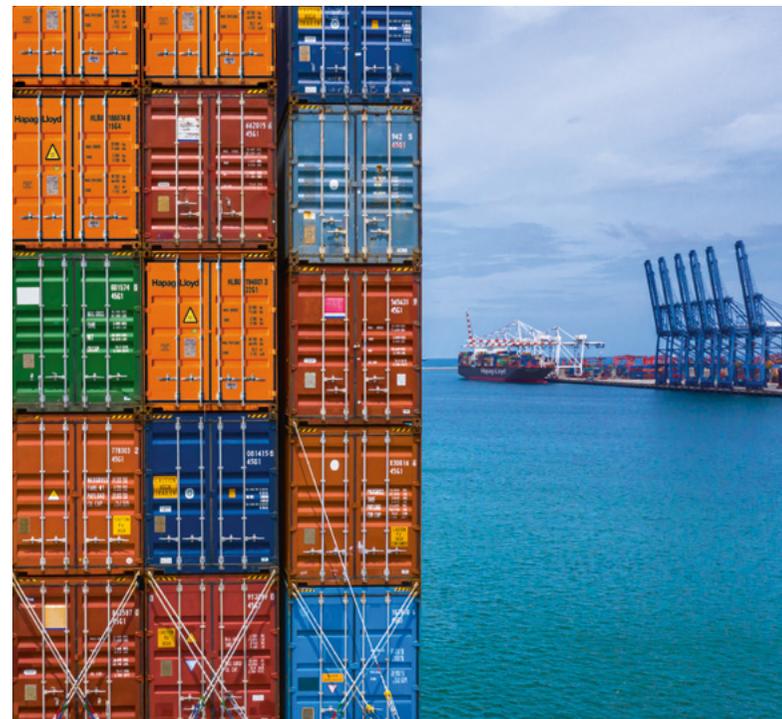
2021 verzeichneten wir einen Zuwachs des Flottenbestands von 237 (2020) auf 253 Schiffe. Die Transportkapazität der Flotte erhöhte sich dabei von rund 1,72 Mio. TEU (2020) auf rund 1,77 Mio. TEU. Der Containerbestand betrug im Jahr 2021 3,05 Mio. TEU (2020: 2,70 Mio. TEU). Bei unserer Transportmenge verzeichneten wir einen Zuwachs von 11.838 TTEU im Vorjahr auf 11.872 TTEU. – 102-7, 201-1

Weitere Informationen zu unserer wirtschaftlichen Entwicklung enthält unser Geschäftsbericht 2021 (S. 86 ff.).

KONZERNSTRATEGIE STRATEGY 2023 – 201/103

Mit der Konzernstrategie Strategy 2023 haben wir Ende 2018 Grundsätze für ein langfristig profitables und organisches Unternehmenswachstum formuliert. Wichtige Eckpfeiler der Strategy 2023 sind die Sicherung unserer Position als Global Player und die Etablierung unseres Unternehmens als Qualitätsführer der Branche. Ende 2021 haben wir unsere Strategie bestätigt, neu fokussiert und um Nachhaltigkeit erweitert: Das Thema Nachhaltigkeit ist jetzt als neue vierte Säule ein integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Vor diesem Hintergrund haben wir im November 2021 gesondert unsere Nachhaltigkeitsstrategie für den Zeitraum bis 2030 vorgestellt (s. Nachhaltigkeitsmanagement, S. 46). – NfB

Weitere Informationen zur Konzernstrategie entnehmen Sie bitte unserem Geschäftsbericht 2021 (S. 65 ff.). Darüber hinaus verweisen wir in den einzelnen Kapiteln des vorliegenden Berichts auf jeweils relevante Aspekte der Strategy 2023.



STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE VON HAPAG-LLOYD –102-7

	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019
Anzahl der Schiffe	253	237	239
davon eigene Schiffe*	113	112	112
davon gecharterte Schiffe	140	125	127
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.769	1.719	1.707
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	3.058	2.704	2.540
Anzahl Dienste	126	122	121

* Umfasst eigene und geleaste Schiffe

KUNDENFOKUS UND DIGITALISIERUNG

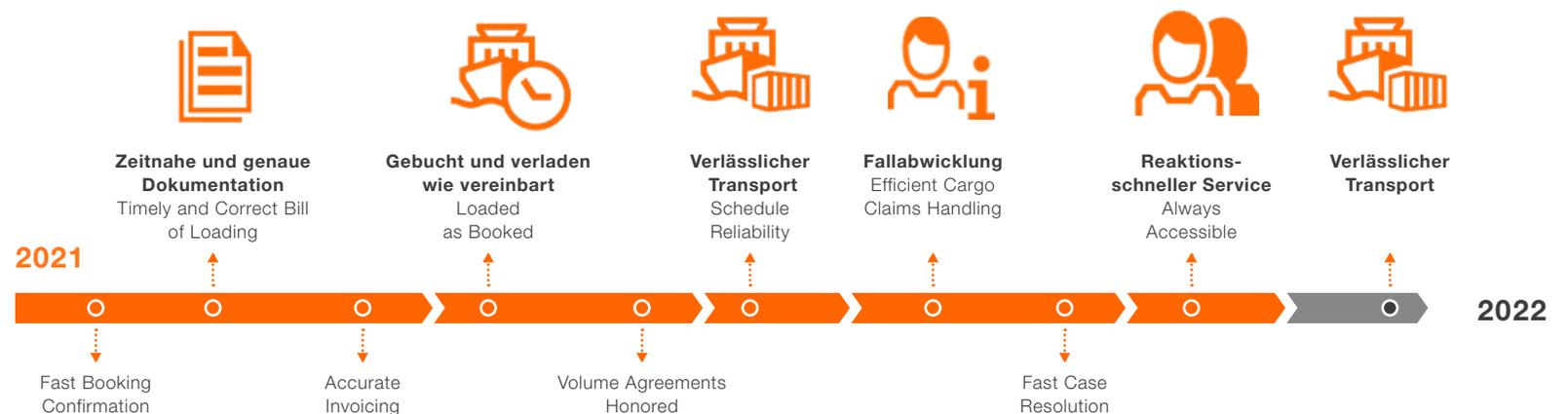
Qualität und Kundenorientierung sind die Leitmotive unserer Strategy 2023. Sie stehen im Zentrum aller Aktivitäten von Hapag-Lloyd. Nachdem wir unsere Konzernstrategie im vergangenen Geschäftsjahr weiter verdichtet und den Themenkomplex Nachhaltigkeit deutlich stärker als bisher in den Blick genommen haben, fokussieren wir unser Handeln nunmehr vor allem auf Qualitätsfaktoren unter besonderer Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten. Die Digitalisierung ermöglicht es uns, innovative und effiziente Lösungen für unsere

Kunden zu finden und somit unsere Ziele im Bereich Qualität und Kundenorientierung mit dem Fokus Nachhaltigkeit schneller und effektiver zu erreichen. – NfB

KUNDEN UND QUALITÄTSVERSPRECHEN

Unsere Ziele fächern sich in fünf Kategorien auf, die ihrerseits in zehn Qualitätsversprechen münden. Sie definieren, welche Erfolgsfaktoren nach unserem Verständnis für ein positives Kundenerlebnis nötig sind. Außerdem machen die Qualitätsversprechen unsere Anstrengungen messbar und helfen uns bei der Erfolgskontrolle. – NfB

UNSERE QUALITÄTSVERSPRECHEN IN FÜNF ZIELKATEGORIEN – NfB



Wir geben unser Wort: zehn Qualitätsversprechen

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 unseres letzten Versprechens in der Kategorie „Verlässlicher Transport“ ist für Anfang 2022 geplant. – NfB

Für uns haben Kundenzufriedenheit und -loyalität höchste Priorität. Hierin liegt der Kern unseres Selbstverständnisses. Die Anzahl unserer Kunden ist im Vergleich zum Vorjahr gewachsen und liegt nun bei etwa 33.100 Direktkunden und Spediteuren unterschiedlichster Größenordnungen. Unser Anspruch ist und bleibt es, stets auf ihre Bedürfnisse einzugehen. Unabhängig davon, ob es sich um eine kurz-, mittel- oder langfristige Zusammenarbeit handelt, ist die Kundenorientierung integraler Bestandteil unserer DNA und daher fest in den Zielen unserer Strategy 2023 verankert. – NfB

Wir haben im Jahr 2021 gute Fortschritte in puncto Zielerreichung gemacht, wollen unsere Performance aber besonders in zwei Bereichen weiter steigern: „Gebucht und verladen wie vereinbart“ und „Verlässlicher Transport“. Um Verbesserungspotenziale in diesen beiden Kategorien umzusetzen, haben wir im Berichtsjahr die folgenden Maßnahmen auf den Weg gebracht:

- Implementierung mehrerer operativer Prozesse, wodurch die Zusammenarbeit mit Terminals, Häfen und allen Partnern an Land verbessert wurde, um die durchschnittlichen Verspätungen deutlich zu verringern.
- Wir sammeln bessere Daten über die Ankunftszeit unserer Schiffe, was uns ermöglicht, unsere Kunden regelmäßig über die geschätzte Ankunftszeiten zu informieren und die Abholzeiten der Container genauer zu bestimmen.
- Optimierung interner Prozesse, unter anderem durch Implementierung eines neuen Fallmanagementsystems.
- Weiterführende Trainings für alle Kundenservice-Mitarbeitende weltweit, um unser Support-Level zu steigern.
- Schaffung branchenspezifischer Kundenservice-Teams und gleichzeitige Verbesserung der unternehmensweiten Kanäle zur Zusammenarbeit, um spezielles Branchen-Know-how zu fördern und Wissenstransfer zu gewährleisten.
- Entwicklung eines neuen Omni-Channel-Kommunikationskonzepts. – NfB

Unser Selbstverständnis:

Wir wollen die „Number One for Quality“ sein

Um sich den Ruf der Nummer eins für Qualität zu erarbeiten, bedarf es eines zielgerichteten und planvollen Vorgehens. Auf unserem Weg müssen und wollen wir jedem einzelnen unserer Kunden und seinen Erwartungen gerecht werden. Wir sind uns sicher, dass wir auf diese Weise unser ehrgeiziges Ziel erreichen können.

Die Optimierung bestehender Systeme und Prozesse sowie die Entwicklung neuer digitaler Dienstleistungen ermöglichen es uns, unseren Kunden den bestmöglichen Service zu bieten. Ein zentrales Element unserer Strategy 2023 ist daher das Thema Digitalisierung. Digitale Umfragen und Feedbackmechanismen helfen uns dabei, Verbesserungspotenziale zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. – NfB

Im April und Oktober 2021 haben wir sogenannte Customer Experience Surveys (CES) durchgeführt, um Feedback zu unseren Qualitätsversprechen einzuholen und weitere Anregungen in unsere Agenda aufzunehmen. Ein Instrument, das uns diesbezüglich besondere Möglichkeiten eröffnet, ist das neue Customer Panel, ein Forum, in dem wir einigen Hundert freiwilligen Kandidaten Simulationen unserer existierenden und neuen digitalen Produktpalette vorführen, um in anschließenden Interviews zu erfahren, wie gut diese Produkte ankommen und was daran verändert werden kann und muss. Das Customer Panel liefert uns wertvolle Einblicke und eine Form der Interaktion, mit der wir unsere Kundenbeziehung festigen. – NfB

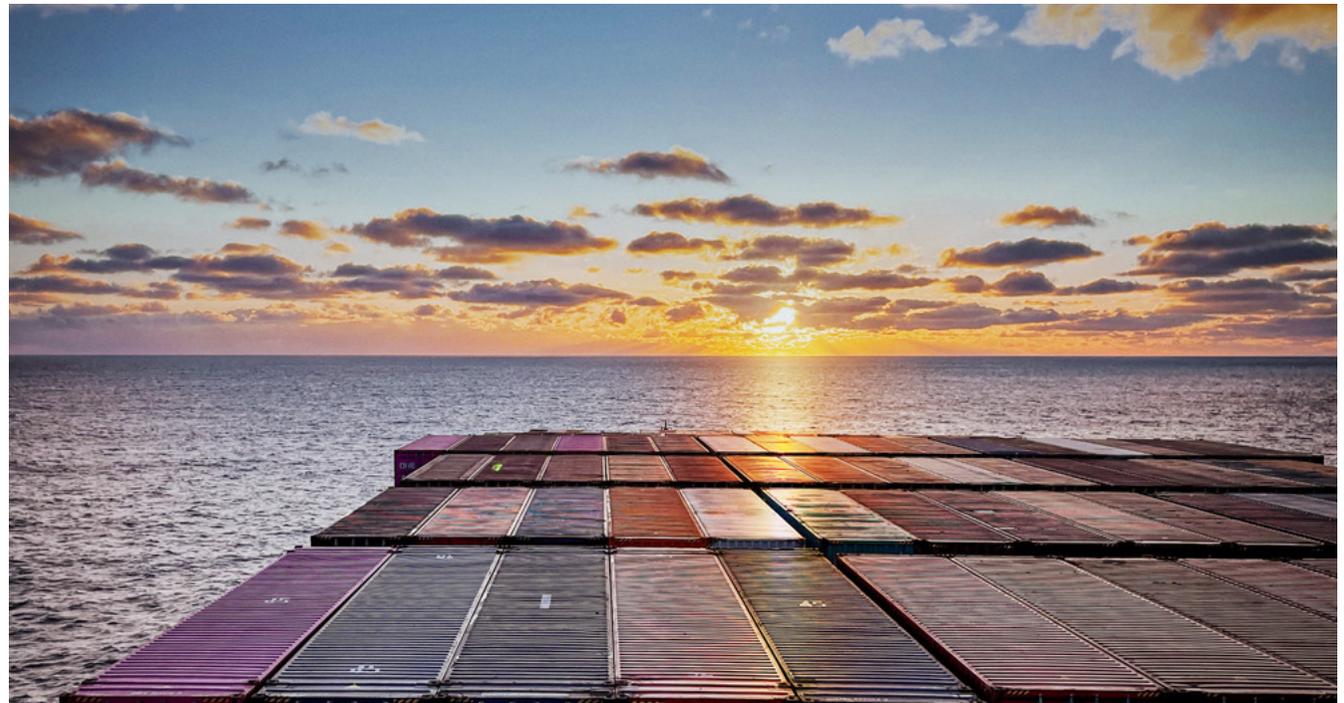
Die weltweite Pandemiesituation war für uns im Berichtsjahr ein weiterer Anlass, aktiv Kundenfeedback einzuholen. Dies schien uns vor allem deshalb wichtig, weil wir unseren Kunden signalisieren wollten, dass wir auf ihre individuellen Bedürfnisse eingehen und ihnen trotz der pandemiebedingten Gegebenheiten den bestmöglichen Service bieten möchten. Aus dem Feedback konnten wir unter anderem präventive Maßnahmen ableiten. So haben wir, um Engpässen vorzubeugen, zusätzliche Container bestellt. Trotz unserer intensiven Bemühungen um einen erstklassigen Kundenservice ist die Zufriedenheit unserer Kunden zwischen Oktober 2020 und April 2021 gesunken. Aus unserer Sicht steht das in direktem Zusammenhang mit den langanhaltenden besonderen Bedingungen der Covid-19-Pandemie. – NfB

Im Berichtszeitraum haben wir uns der Umsetzung weiterer Maßnahmen gewidmet, die aus den Ergebnissen des Customer Experience Survey 2020 hervorgingen. Zu diesen Maßnahmen zählte:

- Die Integration der neu veröffentlichten Qualitätsversprechen in das bestehende Dashboard. Dies macht unsere Fortschritte transparent und bietet unseren Kunden ein weiteres Plus an Service.
- Die Implementierung zusätzlicher Funktionen im Hapag-Lloyd Navigator.
- Der Launch der Hapag-Lloyd Online Business Suite: Diese Online-Plattform wurde aufgrund von Kundenfeedback entwickelt und bietet ein Full-Service-Erlebnis in Bezug auf den Shipping-Prozess.
- Das Angebot weiterer Online-Produkte wie digitalisierter Dokumente zur Zollfreigabe und digitalisierter Frachtbriefe. Die Einführung des elektronischen Frachtbriefes stellt einen schnellen und sicheren Weg dar, die dazugehörigen Dokumente mit unseren Kunden und deren Kunden zu teilen. – NfB

Für uns steht fest: Nur im Dialog mit unseren Kunden entwickeln wir uns weiter in Richtung „Number One for Quality“. Daher nutzen wir unterschiedliche Tools, um regelmäßig Feedback einzuholen und den Austausch mit unseren Kunden zu kultivieren. Auch hier sind digitale Instrumente unser Mittel der Wahl. – NfB

Bei allen digitalen Produkten, mit denen wir unseren Service verbessern und erweitern wollen, bieten wir unseren Kunden die Möglichkeit, online sofortiges Feedback zu geben. Daneben sammeln wir regelmäßig Rückmeldungen durch klassische Kundeninterviews. Im Rahmen von Co-Development Cycles mit Kunden aus unterschiedlichen Regionen entwickeln, verfeinern und verbessern wir Produkte und Prozesse. Unser Customer Panel, über das wir spezifische Kundenfragen erhalten und verarbeiten, ist dabei ein wichtiger Baustein. Mittels Tracking-Verfahren können wir unterschiedliche Zielgruppen identifizieren, was uns im Einzelfall besonders praxisnahe, konkrete und maßgeschneiderte Verbesserungspotenziale aufzeigt. – NfB



Unsere digitalen Serviceangebote

Unser Anspruch ist es, künftig zunehmend auf agile und digitale Arbeitsweisen und Angebote zu setzen. Dazu zählen schon heute:

Quick Quotes

Buchungsplattform für die digitale Abfrage von Frachtraten und anschließende Buchung. 2021: bereits mehr als 20 % des Buchungsvolumens über Quick Quotes abgewickelt (2020: mehr als 10 %). – NfB

Mobile App

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

Hapag-Lloyd Navigator

Digitales Dashboard für die Verwaltung von Aufträgen. Alle relevanten Informationen auf einen Blick und in Echtzeit. Seit 2021: vollständig überarbeitete Website-Navigation und Kundenführung. – NfB

Tracing by Container

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

Einbeziehung unserer Mitarbeitenden in die Themen Kundenfokus und Digitalisierung¹ – 404-2

Die Sensibilisierung und Schulung unserer Mitarbeitenden für die Kernthemen Kundenfokus und Digitalisierung ist essenziell, damit wir die Chancen der Digitalisierung in der gesamten Container-Linienreederei optimal umsetzen. Auf unserem Digital Hub, einer webbasierten internen Plattform, stellen wir daher Informationen zur Digitalisierung für alle Mitarbeitende bereit. In Schulungen erklären wir unsere eigenen Digitalisierungsprozesse und stellen auch die digitalen Lösungen für unsere Kunden vor. Darüber hinaus entwickeln wir interne Trainingsangebote zu aktuellen Produktentwicklungen, Kundenfeedback, Marketing, Sales, agilen Arbeitsmethoden und Ähnlichem. – NfB

Speziell für die Fachabteilungen für Digitalisierungsprozesse in unseren Regionen und Areas haben wir im September 2021 online einen Digital Day durchgeführt. Dabei ging es vor allem um Methoden für datengestütztes Arbeiten. Weitere Mitarbeitende – über alle Unternehmensbereiche hinweg – haben wir darüber hinaus mit unserer Digital Week erreicht. Neben interessierten Kolleginnen und Kollegen spielten dabei auch Führungskräfte eine besondere Rolle. In Ambassador Workshops trugen die aus unterschiedlichen Unternehmensbereichen und Führungsebenen stammenden „Botschafter der Digitalisierung“ ihr Wissen in die Regionen. Zudem wurden die Online-Sessions der Digital Week aufgezeichnet und im internen Learning Management System unserer Belegschaft zugänglich gemacht. – NfB



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

Corporate Governance und Compliance

Das Vertrauen, das unsere Partner und andere Stakeholder unserem Unternehmen entgegenbringen, ist die Basis für unseren wirtschaftlichen Erfolg. Über konzernweit geltende Corporate-Governance- und Compliance-Vorgaben, zu denen auch unsere Globale Ethikrichtlinie gehört, stellen wir dieses sicher.¹

EXTERNE REGULARIEN (AUSWAHL)

Hapag-Lloyd muss eine Vielzahl von (inter-)nationalen Gesetzen und Regelungen einhalten, wie z. B.:

- **Internationale Regelungen**, z. B. die Maritime Labour Convention (MLC)
- **Nationale Gesetze**, z. B. das deutsche Aktiengesetz
- **Regelungen einzelner Länder**, die extraterritoriale Anwendung finden, wie bestimmte Antikorruptions- und Bestechungsregelungen, z. B. UK Bribery Act

CORPORATE GOVERNANCE

Das Unternehmen Hapag-Lloyd strebt eine nachhaltige Wertsteigerung an. Dafür ist eine gute Corporate Governance unabdingbar. Vorstand und Aufsichtsrat richten die Unternehmensführung und -überwachung an den einschlägigen gesetzlichen Normen, insbesondere dem Aktiengesetz sowie dem Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK), aus. Ihr Bekenntnis zum DCGK legen die beiden Gremien jährlich² mit einer Entsprechenserklärung gem. § 161 AktG ab und berichten darüber hinaus in der Erklärung zur Unternehmensführung (s. Geschäftsbericht 2021, S. 45 ff.). – NfB – 102-12

Informationen zur Aktionärsstruktur, zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats und zum Diversitätskonzept von Hapag-Lloyd enthält der Geschäftsbericht 2021 (S. 85 und 52 ff.).

– 102-5, 102-18, 405/103

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

² Die letzte Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat wurde im März 2021 auf Grundlage des DCGK 2017/2019 abgegeben. Die nächste turnusmäßige Entsprechenserklärung wird im März 2022 auf Basis des DCGK 2019 verabschiedet.



Die Bereitstellung menschenwürdiger Arbeit ist bei uns gelebte Praxis. Die Globale Ethikrichtlinie regelt u. a. die Einhaltung angemessener Arbeitszeiten, Mindestlöhne und Nichtdiskriminierung.



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.



„Einen fairen Beitrag zur Gesellschaft leisten“: Hapag-Lloyd ist sich seiner Verantwortung für eine faire und transparente Unternehmensbesteuerung bewusst, beispielsweise über das Tax-Compliance-Management-System.

COMPLIANCE

– 205/103, 206/103, 307/103, 406/103, 407/103, 408/103, 409/103, 412/103, 419/103

Über klare und strenge Compliance-Strukturen gewährleisten wir im gesamten Unternehmen die Einhaltung von Gesetzen, Normen und Vorschriften. Damit kommen wir auch den wachsenden Anforderungen Dritter an unsere Unternehmensführung nach. – NfB

Oberstes Ziel ist es, sämtliche anwendbaren Regularien, Gesetze und Normen einzuhalten und mit einer funktionierenden Compliance-Struktur im Unternehmen Straftaten und damit verbundene Bußgelder zu vermeiden. Diese dauerhafte Befolgung aller relevanten Vorschriften ist ein stetiger Prozess, der einer ständigen Anpassung bedarf. – NfB

Für uns als globaler Konzern ist dabei besonders die laufende Weiterentwicklung und inhaltliche Verdichtung von Regelwerken herausfordernd. Um geltendes Recht stets auf dem neusten Stand einzuhalten, müssen wir diese und die damit verbundenen Prozesse und Maßnahmen dauerhaft anpassen. Zur gezielten Prävention von Compliance-Verstößen trägt unser Compliance-Management-System bei.³ Das Compliance-Management-System wird intern laufend durch die Compliance-Abteilung überprüft, unter Einbezug internationaler Standards von Aufsichtsbehörden (z. B. USA, EU). – NfB

Hapag-Lloyd bekennt sich darüber hinaus ausdrücklich zu einem fairen Wettbewerb und zur Einhaltung aller geltenden nationalen und internationalen Gesetze, insbesondere in Bezug auf Korruption, Bestechung und Wettbewerbsrecht. Wir zeigen in diesem Zusammenhang keine Toleranz und verfolgen Rechts- und Regelverstöße auch juristisch. Ein entsprechendes Compliance-Statement des gesamten Vorstands bekräftigt unsere Haltung.

– NfB

Compliance-Organisation – 205-2

Die Einhaltung von Gesetzen sowie externen und internen Richtlinien stellen wir durch die formellen Strukturen unserer Compliance-Organisation sicher. Diese haben wir in unserem Compliance-Programm definiert. Das Compliance-Team trägt die Hauptverantwortung für die Themen Wettbewerbsrecht, 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 Officer wiederum setzen das Compliance-Programm in den Regionen und Ländergesellschaften⁴ um, stehen den Mitarbeitenden, z. B. wenn es um das Melden von Verstößen geht, als Ansprechpartner vor Ort zur Verfügung und realisieren präventive Maßnahmen wie Schulungen. Vorstand und Aufsichtsrat werden regelmäßig durch Compliance-Berichte informiert. – NfB

Globale Ethikrichtlinie

– 102-16, 205/103, 206/103, 406/103, 407/103, 408/103, 409/103, 412/103

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 und welche Prinzipien dem zugrunde liegen. Neue Mitarbeitende werden im Rahmen des Onboarding-Prozesses mit der Globalen Ethikrichtlinie vertraut gemacht. Um zu gewährleisten, dass die Richtlinie von allen Mitarbeitenden gut verstanden wird, ist sie in deutscher, englischer, chinesischer, portugiesischer und spanischer Sprache verfügbar.⁵ – NfB

Die Wahrung der Menschenrechte stellt den ersten Grundwert der Globalen Ethikrichtlinie dar, womit diese sich unmittelbar auf die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen (UN) bezieht. Sie umfasst die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO), beispielsweise das Verbot von Diskriminierung jeglicher Art, von Kinder- oder Zwangsarbeit oder von unwürdigen Arbeitsbedingungen sowie das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen. – NfB

3, 4, 5 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

Die Inhalte der Globalen Ethikrichtlinie entsprechen zudem den Regeln der Maritime Labour Convention (MLC). Damit deren Vorschriften – und damit unsere Globale Ethikrichtlinie – auch auf See in jedem Fall eingehalten werden, erfolgen Auditierungen durch den jeweiligen Flaggenstaat bzw. die Klassifikationsgesellschaft für die gesamte Flotte. Hinzu kommen Auditierungen 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 – 412-1

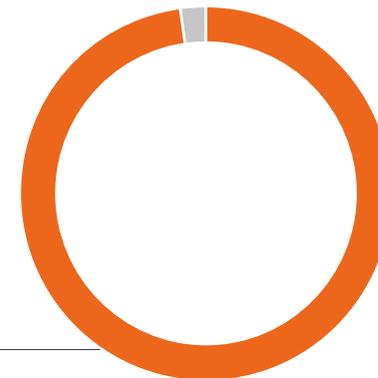
Wir prüfen kontinuierlich, inwieweit die Globale Ethikrichtlinie sowie das Compliance Statement des Vorstands die externen Compliance-Anforderungen erfüllen, und aktualisieren diese bei Bedarf. Verantwortlich für die Nachverfolgung von Verstößen gegen die Globale Ethikrichtlinie ist das Ethikkomitee, das aus den Leitern der Abteilungen Compliance, Corporate Audit und Human Resources zusammengesetzt ist. – NfB

Compliance-Schulungen – 205-2, 407-1, 408-1, 409-1, 412-2

Um Mitarbeitende für das Thema Compliance zu sensibilisieren und ihnen relevantes Wissen in diesem Bereich zu vermitteln, haben wir ein umfassendes Schulungskonzept etabliert. Das Konzept beinhaltet Präsenz- und Online-Schulungen und wird fortlaufend weiterentwickelt. Präsenzs Schulungen lassen sich unterteilen in Compliance-Management- sowie reguläre und themenspezifische Compliance-Schulungen, z. B. zum Thema Korruption. Die webbasierten Trainings sind für Landmitarbeitende verpflichtend. Nur vereinzelt haben beispielsweise neu eingestellte Mitarbeitende im Berichtsjahr noch kein Training absolviert.⁶ Bei den Schulungen setzen wir auf Simulationen potenzieller Geschäftsszenarien mit einem hohen Wiedererkennungswert für die Teilnehmer, auf audiovisuelle Inhalte und auf Interaktivität. – NfB

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

COMPLIANCE-SCHULUNG – ERFÜLLUNGSGRAD (STAND 31.12.2021) – NfB – 205-2



Rund 98 %
(Hapag-Lloyd AG:
rund 98 %)

Der Erfüllungsgrad unserer webbasierten Schulung zu den Themen Compliance und Korruption betrug für Mitarbeitende, die im Berichtsjahr zum Absolvieren eines Trainings verpflichtet waren, rund 98%.

Live-Trainings, die neben den Präsenzs Schulungen seit 2020 auch regelmäßig virtuelle Schulungen umfassen, sind als Schulungskonzept im Unternehmen verankert und werden kontinuierlich für die relevanten Mitarbeitenden durchgeführt. Die webbasierten Pflichttrainings bleiben davon unberührt. Aufgrund der Covid-19-Pandemie fanden auch 2021 weiterhin weniger Präsenzs Schulungen statt. – NfB

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 unter anderem über unser elektronisches Flottenrundschreiben. Während der Einarbeitung an Bord, der sog. Familiarization, werden unsere Mitarbeitenden auf See zu allgemein verpflichtenden Verhaltens- und Umgangsregeln sowie zu den Themen Korruption und Menschenrechten informiert. Die Information erfolgt über Schulungen oder das Aushändigen von Unterlagen. Die Teilnehmer müssen schriftlich bestätigen, dass sie die Unterlagen gelesen und verstanden haben. – NfB

Meldemechanismen

Für das gesamte Unternehmen haben wir ein Whistleblower-System etabliert, über das interne und externe Personen Hinweise auf potenzielle Verstöße melden können. – NfB

Unsere Mitarbeitenden⁷ 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 in redlicher Absicht 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

Über das beschriebene Whistleblower-System wurden im Berichtszeitraum keine bestätigten signifikanten Verstöße zu den Themen Korruption, Diskriminierung, Kinder- und Zwangsarbeit gemeldet.

– NfB – 205-3, 406-1

Unser Seepersonal kann Compliance-Verstöße, Verstöße gegen das Seearbeitsgesetz, Benachteiligungen oder ungerechte Behandlungen über einen festgelegten Prozess – die sog. Complaint Procedure – den direkten Vorgesetzten, der Compliance-Abteilung oder dem jeweiligen Flaggenstaat des Schiffes melden. Die MLC gibt den rechtlichen Rahmen für diesen Prozess und für die Beilegung eines Konfliktes vor. – NfB

Unsere Seeleute haben zwei Möglichkeiten, Hinweise zu melden. Die Information zum Whistleblower-Prozess hängt an Bord aus und Mitarbeitende können bei der Whistleblower-Hotline anrufen, sollten sie etwas zu berichten haben. Compliance relevante Vorfälle können auch an die dafür vorgesehene E-Mail-Adresse geschickt werden. Die Implementierung der MLC Complaint Procedure ist verpflichtend, hängt ebenfalls an Bord aus und basiert auf den Grundsätzen

der Maritime Labour Convention (MLC). Meldungen gehen beim jeweiligen Schiffsmanagement ein. Es besteht ein kooperativer Austausch zwischen den Abteilungen Fleet Management und Compliance. Für eigene Schiffe sind acht Beschwerden nach dem MLC Complaint Procedure eingegangen. Zwei davon waren begründet. – NfB

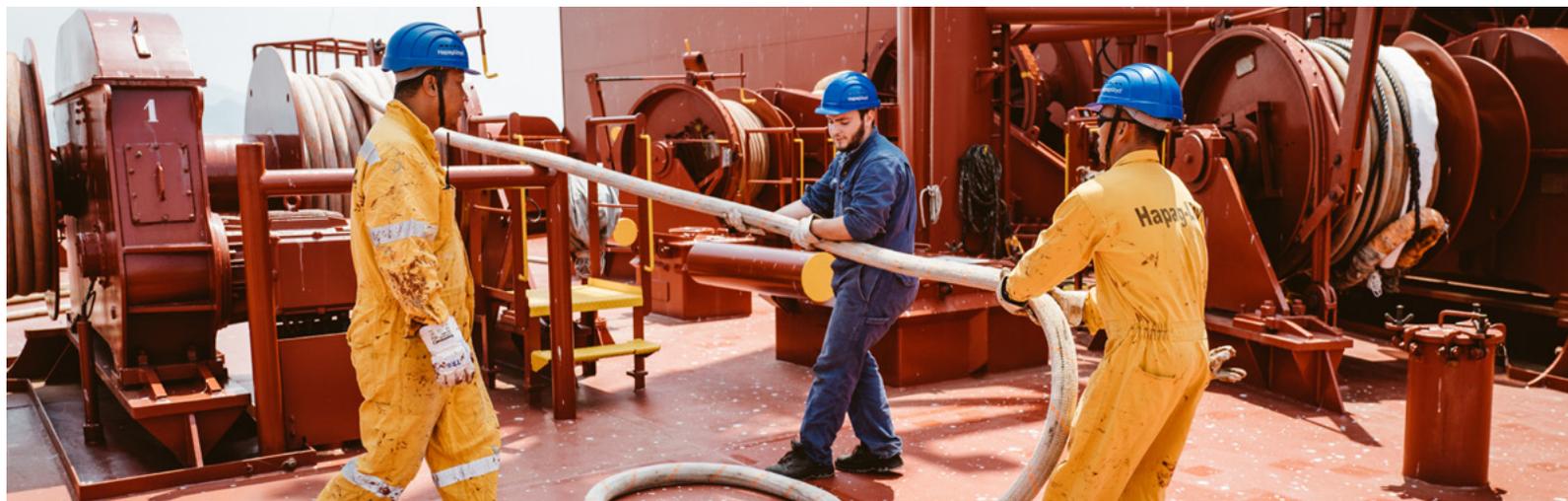
Wir informieren die Eigner unserer Charterschiffe über das Whistleblower-System. Sie erhalten einen Flyer zusammen mit dem Lieferanten-Verhaltenskodex und werden gebeten, diese an Bord auszuhängen. Bedenken können anonymisiert über die Whistleblower-Hotline oder direkt an die Compliance-Abteilung gemeldet werden. Außerdem haben wir in jedem Land externe Anwälte als Ansprechpartner benannt. Diese geben die Hinweise anonymisiert an die Compliance-Abteilung weiter. – NfB

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 initiiert es passende Maßnahmen zur Aufklärung, z. B. eine Untersuchung durch die Konzernrevision oder durch externe Fachkräfte. Wir untersuchen alle Verdachtsfälle genau. 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 wie z. B. eine Abmahnung. Grobe Verstöße können eine Beendigung des Arbeitsverhältnisses, die Meldung an die zuständige Behörde oder weitere rechtliche Schritte nach sich ziehen. Im Fall eines bestätigten ernsthaften Verstoßes durch einen Geschäftspartner behalten wir uns das Recht vor, die Geschäftsbeziehung umgehend zu beenden. – NfB

Im Jahr 2020 hatte es einen signifikanten Verstoß zum Thema interner Betrug in der Area China gegeben. Die internen Ermittlungen zu dem Fall wurden abgeschlossen. Im Zusammenhang mit diesem Fall hat sich das Unternehmen von Mitarbeitenden getrennt. Die externen Ermittlungen der Strafverfolgungsbehörden dauerten 2021 noch an. In Folge des Vorfalles führten wir umfangreiche interne Prozess- und Kontrollverbesserungsmaßnahmen ein. – NfB

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



Im Berichtszeitraum hat es 31 konkrete Hinweise auf potenzielle Compliance-Verstöße gegeben. Es hat außerdem sieben signifikante Verstöße gegen die Ethikrichtlinie gegeben. Strafrechtliche Folgen sind nicht entstanden. Fälle von Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Menschenhandel oder strafrechtlich relevante Korruptionsvorfälle sind nicht bekannt. – NfB – 419-1

Compliance durch Zusammenarbeit

Hapag-Lloyd setzt sich aktiv für einen korruptionsfreien Handel in der maritimen Industrie ein und ist Mitglied des globalen Maritime Anti-Corruption Networks (MACN), in dem mehr als 160 Akteure aus diesem Bereich vertreten sind. MACN arbeitet mit wesentlichen Interessenvertretern, einschließlich Länderregierungen und internationalen Organisationen wie dem United Nations Development Programme (UNDP) zusammen. Das Netzwerk hat sich zum Ziel gesetzt, Korruption in der Seeschifffahrt zu identifizieren und zu minimieren.

– NfB – 102-12

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-Verhaltenskodex⁸, z. B. der Einhaltung von Menschen- und

Arbeitsrecht sowie der Vermeidung von Korruption, zu bekennen (s. Nachhaltige Beschaffung, S. 59 ff.). In dem Kodex werden zudem Themen wie Kinder- und Zwangsarbeit explizit berücksichtigt. Auch auf gecharterten Schiffen werden Menschenrechtsrisiken im Rahmen der Erfüllung der MLC vorgebeugt. Die Einhaltung wird durch Kontrollen der Flaggenstaaten und Port State Control überprüft. – NfB

Die Unterzeichnung des Lieferanten-Verhaltenskodex wird auch von Chartereignern eingefordert, es sei denn, der Eigner hat einen eigenen Verhaltenskodex, der unserem entspricht. Der Verhaltenskodex enthält Anforderungen an das Bordmanagement bzgl. der Compliance-Vorgaben. Im Berichtszeitraum haben 56 % der Chartereigner den Lieferanten-Verhaltenskodex von Hapag-Lloyd unterzeichnet oder hatten einen eigenen gleichwertigen Kodex.

– NfB – 205-2

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, Tarifverhandlungen oder das Vorhandensein von Kinder- oder Zwangs- bzw. Pflichtarbeit. – 407-1, 408-1, 409-1

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

DATENSCHUTZ UND DIGITALE SICHERHEIT⁹ – 418/103

Der Schutz persönlicher und betrieblicher Daten hat für uns höchste Priorität – ganz im Sinne unserer Kunden, Partner und Mitarbeitenden. Der Einsatz digitaler Systeme birgt jedoch auch das Risiko digitaler Bedrohungen. Dies berücksichtigen wir vor allem durch die Umsetzung von Best Practices entlang den Empfehlungen der BIMCO und der Digital Container Shipping Association (DCSA) auf See und an Land. – NfB

EXTERNE REGULARIEN (AUSWAHL)

Datenschutz:

- EU-Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO)
- Deutschland: Gesetz zur Regelung des Datenschutzes und des Schutzes der Privatsphäre in der Telekommunikation und bei Telemedien (TTDSG)
- International: Data Security Law
- Personal Information Protection Law in der Volksrepublik China
- Spezifische Datenschutzgesetze oder -regelungen aus 86 Ländern z. B. Brasilien, Singapur und China
- California Consumer Privacy Act (CCPA)

IT-Sicherheit:

- Europäische Kommission: Network and Information Security-Richtlinie (NIS-Directive)
- IMO: neue Anforderungen an Cyber Security (ab 2021), u. a. bei der Katalogisierung von Maßnahmen und der Bewertung von Risiken
- Europäische Union: Vorgaben zum Schutz von kritischen Infrastrukturen (KritisV)
- IT-Sicherheitsgesetz 2.0 (KRITIS)

Der Schutz unserer IT und unserer Daten ist ein wichtiges Element bei der Wahrung unserer Geschäftsinteressen – und für einige unserer Kunden ein wichtiges Entscheidungskriterium bei der Auftragsvergabe.

Wir verfolgen den Ansatz, alle relevanten Normen und Anforderungen möglichst über die Umsetzung der ISO-Norm 27001 sowie ergänzender Maßnahmen zu

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

erfüllen. Dabei müssen wir lokalen Gegebenheiten sowie unserem globalen System Rechnung tragen. Weltweit beobachten wir im Jahr 2021 vielfältige Änderungen im Bereich Datenschutz. So zum Beispiel in Middle East, Asien und Afrika. In Europa hat Hapag-Lloyd bereits mit der Umsetzung der neuen EU-Standardvertragsklauseln angefangen. Hier erarbeiten wir mit unseren Vendoren entsprechende „Transfer Impact Assessments“. – NfB

2020 schufen wir angesichts der Covid-19-bedingten Kontakt- und Reisebeschränkungen praktisch „über Nacht“ für unsere Mitarbeitenden weltweit die Voraussetzungen für mobiles Arbeiten. Dies wird seitdem intensiv genutzt. Eine weitere Herausforderung in diesem Zusammenhang ist die Notwendigkeit, zum Teil mehr personenbezogene Daten von Partnern zu verarbeiten, um den Hygieneschutzauflagen in Bezug auf die Nachverfolgbarkeit von Infektionen gerecht zu werden. – NfB

Standards zum Schutz von Daten und IT-Systemen

Weltweit arbeiten wir mit sensiblen Daten. Deren Schutz und die Sicherheit gewährleisten wir, auch vor dem Hintergrund immer neuer IT-Bedrohungen, durch hohe technische und prozessuale Standards und gut ausgebildete Mitarbeitende. Dadurch können 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 schließen. – NfB

2020 haben wir den Aufbau eines Informationssicherheitsmanagement-Systems nach ISO 27001 für die Kerngeschäftsfunktionen, Dienstleistungen und Aktivitäten innerhalb der Hapag-Lloyd AG für die Geschäftsbereiche Technische Infrastruktur und Operations Management abgeschlossen und die entsprechende externe Zertifizierung erhalten. In diesem Zusammenhang fand auch eine Überprüfung unseres Datenschutzes und der kritischen Infrastruktur statt. Diese Art von Kontrollen bauen wir im Rahmen unseres sog. Improvement-Plans kontinuierlich aus und verfolgen das Ziel, damit den Reifegrad der ISO-Zertifizierung zu erhöhen sowie deren Geltungsbereich zu erweitern. Dazu gehören regelmäßige Selbsteinschätzungen und externe Prüfungen sowie Änderungen unserer eigenen IT-Landschaft, wie z. B. die vermehrte Cloud-Nutzung. Eine Nachbegutachtung der ISO 27001 Zertifizierung fand im November 2021 statt. Das Zertifikat wurde erneut ausgestellt. Außerdem haben wir im Jahr 2021 das Fortress Programm zu Cyber Security eingeführt. Mithilfe der

Fortress Initiative wurden technische Maßnahmen gegen Cyber-Bedrohungen implementiert und die Informationssicherheit durch organisatorische Änderungen gestärkt. So werden wir zukünftig zusätzlich eine Information Security Abteilung außerhalb der IT einrichten. – NfB

Organisatorische Verankerung von IT-Sicherheit und Datenschutz

Die Verantwortung für Datenschutz und Datensicherheit liegt innerhalb von Hapag-Lloyd weltweit bei den jeweiligen Geschäftseinheiten. 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 zu diesem Zweck über einen eigenen Datenschutzbeauftragten bzw. -koordinator, der alle geltenden Vorgaben umsetzt und bei Bedarf notwendige Maßnahmen mit dem CDPO koordiniert. – NfB

Ein IT-Security-Team überwacht und verbessert unsere zentralen IT-Systeme an Land und bearbeitet Sicherheitsvorfälle. Durch den Austausch mit externen Sicherheitsexperten ist das Team stets über aktuelle Gefahren und Entwicklungen informiert. – NfB

Die Sicherheit der IT auf See verantworten für unsere eigenen Schiffe die regionalen Flottenmanagements. Für die 39 Schiffe unter deutscher Flagge ist dies beispielsweise das Team Maritime IT Operations. – NfB

Sicherheit der IT-gestützten operativen Systeme der Flotte

Mit der zunehmenden Digitalisierung vieler Prozesse in der Schifffahrt rücken die Sicherheit der IT-Systeme und -Netzwerke an Bord sowie die Auseinandersetzung mit den damit verbundenen Herausforderungen, z. B. die Bedrohung durch Cyber-Angriffe, in den Fokus. Für Hapag-Lloyd spielt das vor allem mit Blick auf Neuanschaffungen eine Rolle, denn aktuell sind die operativen Systeme unserer Flotte nicht an die für den Schiffsbetrieb wesentlichen Systeme unserer IT angebunden. Grundsätzlich gilt bei uns die Devise, dass ein Schiff im Notfall auch ohne IT-Unterstützung fahren können muss. Da Neuanschaffungen über eine externe technische Zugriffsmöglichkeit verfügen werden, sind perspektivisch zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen nötig. Entsprechend beobachten wir aktuelle Entwicklungen genau und stehen mit Wettbewerbern im Austausch. – NfB



Vor diesem Hintergrund haben wir im Berichtszeitraum zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, zunächst auf den Schiffen unter Verantwortung des deutschen Shipmanagement, mittlerweile auch auf den aus Dubai betriebenen Schiffen. Aktuell implementieren wir für diese Schiffe eine modernisierte IT-Plattform. Den daraus erwachsenden möglichen Risiken begegnen wir über einen begleitenden Prozess, der die IT-Sicherheit auf See gewährleistet und neue Reporting-Anforderungen berücksichtigt. Dieser ist seit März 2021 in den Regelbetrieb überführt. Strategisches Ziel ist weiterhin die IT-Standardisierung der eigenen Flotten in Hamburg und Dubai, sowohl bei der Hardware als auch bei der Software. – NfB

2020 wurde ein Teil der notwendigen Maßnahmen wegen Kontakt- und Reisebeschränkungen unter erschwerten Bedingungen durchgeführt, zum Teil führte dies aber auch zu einem effizienteren Vorgehen. Beispielsweise konnte ein Serveraustausch unter Fernanleitung von Maritime IT Operations durch die Besatzungen selbst durchgeführt werden. Bis Ende 2021 wurde die Harmonisierung weitestgehend abgeschlossen für Schiffe, die aus Deutschland und Dubai gemanagt werden, z. B. hinsichtlich der Satellitenanbindung und der technischen Infrastruktur. Als Folge der Arbeiten und einer Evaluation wurde das Personal in diesem Bereich durch Neubesetzungen aufgestockt. Die ausstehenden Arbeitspakete werden im ersten Halbjahr 2022 umgesetzt. – NfB

Wir arbeiten weiter an der Erfüllung der Vorgaben der IMO 2021. Im Jahr 2021 haben wir u. a. das International Safety Management (ISM) Manuel ergänzt, zum Beispiel um das Thema Cyber Security. Dies haben wir an unsere Seeleute im März 2021 kommuniziert. Außerdem haben wir ein Cyber-Security-Team aus IT Security und Schiffsmanagement gebildet. Auch unser Schiffsmanagement in Dubai hat zur Erfüllung der IMO Vorschriften 2021 Vorgaben zu Cyber Security erarbeitet und implementiert. – NfB

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

Schulung im Umgang mit Daten und Informationen

Wir legen großen Wert darauf, unsere Mitarbeitenden im gesamten Unternehmen für einen verantwortungsvollen und rechtskonformen Umgang mit Informationen und Daten zu sensibilisieren. 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. Dabei haben wir den Anspruch, ein Verständnis zu vermitteln, das deutlich über die Mindeststandards des Datenschutzrechts hinausgeht. Im Jahr 2021 haben wir die Module im Zuge der IMO 2021 für Land- und Schiffsmitarbeitende überarbeitet. Die Schulung wurde durch DNV abgenommen und durch die Compliance-Abteilung freigegeben. Auch im Jahr 2021 wurden nahezu alle Schulungen aufgrund der Covid-19-Pandemie virtuell durchgeführt. – NfB

Unsere Datenschutzexpertinnen und Datenschutzexperten schulen das Landpersonal zudem bei Gesetzesänderungen und Neueinstellungen. Mitarbeitende aus Bereichen, die mit sensiblen Daten umgehen, erhalten von uns themenspezifische Trainings. Zudem wurde ein User-Awareness-Programm zum Umgang mit Phishing-E-Mails umgesetzt. Im Jahr 2021 lag der Schwerpunkt des Programms auf dem Thema Phishing und Angriffen per E-Mail. Im Rahmen der ISO 27001-Zertifizierung erarbeiten wir zurzeit weiter eine Kommunikationsstrategie zur Information unserer Mitarbeitenden mit Kundenkontakt sowie ein interaktives Schulungskonzept, das bei wiederholtem Fehlverhalten zu absolvieren ist. – NfB

Auch das Seepersonal auf unseren Schiffen unter deutscher Flagge wird in den Themen IT-Sicherheit und Datenschutz geschult und sensibilisiert. Da webbasierte Trainings aufgrund schlechter Verbindungen häufig nicht möglich sind, erfolgen die Unterweisungen an Bord durch die Offiziere sowie mittels digitaler Schulungsdokumente und -videos. Regelmäßige Meldungen von Auffälligkeiten durch unsere Crews zeigen uns, dass die Sensibilisierungsmaßnahmen funktionieren. – NfB

Datenschutzanfragen

Von Kunden und Mitarbeitenden erhalten wir immer wieder spezifische Anfragen zum Thema Datenschutz und Datenverarbeitung, z.B. über unsere Whistleblower-Hotline oder per E-Mail. Im Berichtszeitraum hat sich vor allem die Zahl der Mitarbeiteranfragen¹⁰ zu Datenschutzregelungen erhöht, während die Anzahl gemeldeter Hinweise gleichbleibend niedrig ist. Unseren Umgang mit dem Thema Datenschutz machen wir beispielsweise über die Datenschutzerklärung auf der Website oder via Mobile App transparent. – NfB

¹⁰ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind hierbei inkludiert.

Im Jahr 2021 gab es keinen meldepflichtigen Vorfall im Bereich des Datenschutzes bzw. unserer zentralen IT-Sicherheit.¹¹ – NfB – 418-1

VERANTWORTUNGSVOLLER UMGANG MIT STEUERN

Der ordnungsgemäße Umgang mit dem Thema Steuern wird bei international agierenden Konzernen weiterhin mit wachsender Aufmerksamkeit beobachtet. Dazu trägt die Verschärfung der gesetzlichen Vorgaben bei, aber auch eine veränderte Wahrnehmung vonseiten der Öffentlichkeit, die für dieses Thema inzwischen sehr sensibilisiert ist. Dementsprechend wurde mit besonderem Interesse im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 das OECD Projekt zur gerechten Besteuerung der globalen digitalisierten Wirtschaft sowie zur Einführung einer globalen Mindestbesteuerung international agierender Unternehmen verfolgt. – 207/103

Externe Regularien

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 Co-operation and Development (OECD) entwickelt wurde, maßgebend. Es ist die rechtliche Grundlage des Country-by-Country Reportings und definiert Erweiterungen bzw. Änderungen von Doppelbesteuerungsabkommen und den darin enthaltenen Regelungen zur Aufteilung von Besteuerungsrechten. Als internationaler Konzern mit einem Umsatz über 750 Mio. EUR unterliegt Hapag-Lloyd der vorgenannten Country-by-Country-Reporting-Verpflichtung, d. h. dem Austausch bestimmter landesspezifischer Unternehmenskennzahlen zwischen allen Finanzbehörden der beigetretenen Staaten. Im November 2021 verabschiedete das EU-Parlament zudem die EU-Richtlinie zum öffentlichen Country-by-Country Reporting. Entsprechend ihrer Größe ist auch die Hapag-Lloyd Gruppe künftig dazu verpflichtet, ihr Country-by-Country Reporting auf der Website des Konzerns der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Umsetzung der Vorgaben in nationales Recht durch die EU-Mitgliedsstaaten muss innerhalb von 18 Monaten erfolgen.

Zusätzlich bilden die EU State Aid Guidelines ein Rahmenwerk zu den einzelstaatlich gewährten steuerlichen Erleichterungen für die internationale Schifffahrt innerhalb der EU.

Im Oktober 2021 wurden außerdem durch das OECD/G20 Inclusive Framework (eine Vereinigung von 140 Staaten) neue globale Besteuerungsstandards im Hinblick auf die Herausforderungen durch die digitale Wirtschaft finalisiert und durch die G20 Finanzministerkonferenz verabschiedet. Die neuen Regelungen betreffen die globale Mindestbesteuerung multinationaler Unternehmen sowie eine Neuverteilung von Besteuerungsrechten zwischen dem Sitzstaat des Unternehmens und den Märkten, in denen diese tätig sind. Sie gelten neben der Digitalwirtschaft auch für sämtliche global agierende Unternehmen ab einer bestimmten Größe und sollen ab dem Jahr 2023 zur Anwendung kommen. Abhängig von der eigenen künftigen wirtschaftlichen Entwicklung betreffen die neuen Standards Hapag-Lloyd potenziell, wobei zur Regelung der globalen Mindestbesteuerung für eng definierte Einkünfte aus internationaler Schifffahrt eine Ausnahmeregelung vorgesehen ist. – 207/103, 207-1

Die Konzernobergesellschaft Hapag-Lloyd AG hat sich in Deutschland seit 1999 zur Besteuerung nach der Tonnage entschieden (der sog. Tonnagesteuer; s. Geschäftsbericht 2021, S. 187 ff.) und an dieser Entscheidung auch im Jahr 2021 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. Ähnliche Steuermodelle gibt es auch in anderen Ländern, z. B. in Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, den USA, Griechenland und Malta. – 207-1

¹¹ Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind hierbei inkludiert.

2016 wurde in Deutschland – zunächst für fünf Jahre – zudem eine gesetzliche Regelung zur vollständigen Befreiung des Arbeitgebers zur Abführung von Lohnsteuer für Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge eingeführt. Vergleichbare Systeme der Besteuerung für Reedereien gibt es auch in anderen europäischen Ländern. Hapag-Lloyd kann durch diese Regelungen die Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich wahren und weiterhin Schiffe unter deutscher Flagge und den damit einhergehenden hohen Arbeits- und Sozialstandards betreiben. Die bestehende Regelung wurde im Jahr 2021 seitens der Bundesregierung um weitere 72 Monate verlängert und durch die EU Kommission genehmigt. Dies ist ein wesentlicher Schritt zu Stärkung der deutschen Flagge. – 207-1

Im Jahr 2020 wurde in der Bundesrepublik Deutschland das sogenannte DAC 6 Reporting eingeführt. Dadurch ist Hapag-Lloyd verpflichtet, bestimmte grenzüberschreitende Transaktionen innerhalb von 30 Tagen an die nationalen Steuerbehörden der betroffenen EU Mitgliedsstaaten zu melden. – 207-1

Organisatorische Verankerung

Die Abteilung Tax trägt die globale Verantwortung für die Organisation und Kontrolle der steuerlichen Aktivitäten. Diesbezügliche Verantwortlichkeiten und Melde- bzw. Abstimmungsverpflichtungen sind in der internen Konzernsteuerrichtlinie verpflichtend geregelt. Zudem erfolgt ein umfassendes Risikoreporting im Rahmen der Quartalsabschlussarbeiten. – 207/103, 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

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

- transparenter Dialog mit Stakeholdern, insbesondere mit den jeweiligen Steuerbehörden,
 - strikte Einhaltung aller gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf die jeweiligen landesspezifischen steuerlichen Angelegenheiten,
 - rechtzeitige und korrekte Zahlung aller Unternehmenssteuern unter Berücksichtigung der Schutzwirkung etwaiger bilateraler Abkommen zur Vermeidung von Doppelbesteuerungen der Unternehmenserträge,
 - Ablehnung künstlich geschaffener Unternehmensstrukturen, die das alleinige Ziel haben, die Steuerlast zu reduzieren,
 - Transparenz in Bezug auf operativ notwendige Präsenz in sog. Low-Tax Countries,
 - Implementierung von Strukturen und Prozessen, die ein permanentes Monitoring und die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben in Bezug auf die Unternehmensbesteuerung sicherstellen sollen (Tax-Compliance-Management).
- 207/103-2, 207-1, 207-2, 207-3

In Low-Tax Countries sind wir zum Teil über Zweckgesellschaften, sogenannte Special Purpose Vehicles (SPVs), präsent oder, weil es operativ im Rahmen unserer globalen Netzabdeckung zwingend notwendig ist. Die SPVs sind nicht operativ tätig und dienen in der Regel als Finanzierungsvehikel für Schiffe oder Container, die operativ durch die Hapag-Lloyd AG genutzt werden. Die Isolation der finanzierten Schiffe oder Container in einer eigenen rechtlichen Einheit wird häufig von finanzierenden Banken gefordert (Insolvenzversicherung). Die SPVs sitzen in Ländern, die aus administrativer Sicht geringe Anforderungen haben und zudem aus rechtlicher Sicht gute Rahmenbedingungen für Finanzierungen und Sicherheitengestellungen bieten. Die Wahl des Standorts erfolgt nicht zur Steuersenkung, da diese Gesellschaften dort keine Gewinne erwirtschaften.

Tax-Compliance-Management-System

Unternehmen sind insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland dazu aufgerufen, ein sogenanntes Tax-Compliance-Management-System (CMS) zum Schutz des Unternehmens und seiner gesetzlichen Vertreter zu implementieren. In diesem Kontext kann bereits eine fahrlässig verursachte Verminderung von Steuern zur persönlichen Haftung der gesetzlichen Vertreter des Unternehmens führen. Durch die Implementierung eines entsprechenden Systems kommen die Unternehmensverantwortlichen den steigenden Anforderungen an die Organisation der Steuerfunktion, der Auswahl geeigneter Fachkräfte sowie der regelmäßigen Kontrolle der Unternehmensprozesse in Bezug auf die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben in steuerlichen Angelegenheiten (Sorgfalts- und Kontrollpflichten) nach. – 207-1, 207-2, 207-3, 207/103

2019 wurden die ersten Planungen zur Einführung eines Tax-Compliance-Management-Systems aufgenommen sowie mit der Prozessaufnahme begonnen. 2020 kam es bedingt durch die unerwartete Covid-19-Pandemie zu einer Verzögerung bei der weiteren Umsetzung des Projektes. Auch das Jahr 2021 war geprägt von den anhaltenden Herausforderungen der globalen Pandemie für die etablierten Prozesse der Arbeitswelt, was zum einen die finale Einführung des Tax-CMS weiterhin verzögerte und zum anderen eine Überprüfung der bisher bestehenden und dokumentierten Prozesse sowie der identifizierten Risiken notwendig machte. Nach derzeitigem Stand erwarten wir eine vollständige Implementierung aller Maßnahmen und Prozesse bis zum Sommer 2022. Bei dem Tax-CMS orientiert sich Hapag-Lloyd an dem bereits bestehenden innerbetrieblichen Kontrollsystem (IKS), in das die Überwachung der steuerlichen Prozesse möglichst integriert werden soll. Derart weitgehende gesetzlich verankerte steuerliche Kontrollsysteme sind im internationalen Vergleich noch nicht überall Standard. Somit entspricht Hapag-Lloyd hier bereits sehr hohen Ansprüchen. Bedenken zu unseren Steuerpraktiken können über unser Whistleblower-System gemeldet werden (s. Compliance, S. 30 ff.).

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 zur Einreichung des Country-by-Country Reportings im Land des Sitzes der Konzernobergesellschaft (Deutschland) vollumfänglich nach. Wir berichten transparent über alle Unternehmensergebnisse und Steuerzahlungen in den Ländern, in denen Hapag-Lloyd mit verbundenen

Unternehmen vertreten ist. Diese Informationen werden derzeit nur den jeweiligen nationalen Finanzverwaltungen mitgeteilt, die sich zur Erhebung und zum Austausch der Country-by-Country-Informationen verpflichtet haben, und unterliegen dort dem Steuergeheimnis. Durch die neue EU-Verordnung zur Umsetzung des öffentlichen Country-by-Country Reportings wird es zukünftig auch der Öffentlichkeit möglich sein, diese Daten auf der Website der Konzernobergesellschaft einsehen zu können. – 207-4

Auch in weiteren Ländern steigen die lokalen Anforderungen an Transparenz und Dokumentation, z. B. in Großbritannien, wo die Veröffentlichung der Steuerpolitik bzw. -strategie ab einer bestimmten Größe eines Unternehmens verpflichtend ist. Zudem setzte die EU im Rahmen der DAC-6-Reporting-Verpflichtung neue Maßstäbe in Sachen Transparenz bezüglich grenzüberschreitender Transaktionen innerhalb international agierender Konzerne: Demnach ist eine Vielzahl von grenzüberschreitenden Transaktionen vonseiten der Unternehmen und ihrer externen Berater automatisch an die jeweils betroffenen EU-Mitgliedstaaten zu melden.

Die steuerlichen Experten der Hapag-Lloyd AG überprüften auch im Jahr 2021 kontinuierlich die notwendigen Unternehmenstransaktionen auf entsprechende DAC-6-Melde- bzw. Dokumentationspflichten. Sofern es Vorgänge gab, die nach den gesetzlichen Regelungen meldepflichtig waren, wurden diese an das Bundeszentralamt für Steuern fristgerecht gemeldet.

Aufgrund des signifikant angestiegenen wirtschaftlichen Ergebnisses des Hapag-Lloyd Konzerns und einer Vergrößerung der Flotte im Jahr 2021 stieg der Ertragsteueraufwand nach IAS 12 auf rd. 61 Mio. EUR (2020: 46 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 2021 aus Frachtsteuern betragen 44 Mio. EUR (2020: 26 Mio. EUR). Gemessen am Ergebnis vor jeglichen Ertragsteuern (inkl. Frachtsteuern) beträgt die Steuerquote des Hapag-Lloyd Konzerns somit ca. 1 % (2020: 7 %). – 201-1

Weitere Informationen zu unserem Umgang mit dem Thema Steuern finden Sie im Geschäftsbericht 2021 (S. 187 ff.).

KONSOLIDIERTE ANGABEN DER TAXONOMIE-VERORDNUNG

ART. 8 DER TAXONOMIE-VERORDNUNG

Die Taxonomie-Verordnung ist ein Kernelement des Aktionsplans der Europäischen Kommission zur Umlenkung der Kapitalströme auf eine nachhaltigere Wirtschaft. Sie stellt einen wichtigen Schritt zur Erreichung der CO₂e-Neutralität bis zum Jahr 2050 im Einklang mit den EU-Zielen dar, da die Taxonomie ein Klassifizierungssystem für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten ist. – NfB

Im folgenden Abschnitt stellen wir als nicht finanzielles Mutterunternehmen den Anteil unseres Konzernumsatzes, der Investitionsausgaben (CapEx) und der Betriebsausgaben (OpEx) für den Berichtszeitraum 2021 dar, die mit den ersten beiden Umweltzielen (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) gemäß Art. 8 der Taxonomie-Verordnung und Art. 10(2) der Delegierten Verordnung zu „Inhalt und Darstellung“ in Verbindung stehen. – NfB

DEFINITIONEN

Eine taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit ist eine Wirtschaftstätigkeit, die in den delegierten Rechtsakten zur Ergänzung der Taxonomie-Verordnung (d. h. der derzeitigen Delegierten Verordnung zum Klima) beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit eines oder alle der in diesen delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Prüfkriterien erfüllen könnte bzw. erfüllt. – NfB

Eine nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit ist jede Wirtschaftstätigkeit, die nicht in den delegierten Rechtsakten zur Ergänzung der Taxonomie-Verordnung 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;
- b) sie beeinträchtigt keines der Umweltziele erheblich;
- c) sie wird unter Einhaltung des Mindestschutzes ausgeübt; und
- d) sie entspricht den technischen Screening-Kriterien in den delegierten Rechtsakten zur Ergänzung der Taxonomie-Verordnung (d. h. der jetzigen Delegierten Verordnung zum Klima).

– NfB

UNSERE WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN – NfB

Kennzahl	Total (mEUR)	Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten (in %)	Anteil der nicht taxonomiefähigen Tätigkeiten (in %)
Umsatz	22.273,5	99,9	0,1
Investitionsausgaben (CapEx)	3.077,3	99,1	0,9
Betriebsausgaben (OpEx)	1.292,6	93,8	6,2

Etwa 90 % des grenzüberschreitenden Warenhandels werden auf dem Seeweg transportiert. Die globale Schifffahrt verursacht hierbei rund 3 % der weltweiten Treibhausgasemissionen und hat somit im Bereich der Nachhaltigkeit eine entsprechend hohe Verantwortung. Mit unserer Ende 2021 erarbeiteten Nachhaltigkeitsstrategie und den damit verknüpften ambitionierten Zielen möchten wir unseren Beitrag zu einer nachhaltigeren Schifffahrt

leisten. Für das Berichtsjahr 2021 ist mit über 90 % ein signifikanter Anteil unserer Wirtschaftstätigkeiten als taxonomiefähig zu klassifizieren. Wir gehen für das Geschäftsjahr 2022 davon aus, dass nur ein geringer Anteil taxonomiekonform sein wird. Ausgehend von unserer Nachhaltigkeitsstrategie und über den Dialog mit Stakeholdern sehen wir in Zukunft ein entsprechend hohes Potenzial, den Anteil der taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten zu erhöhen, um unserer Verantwortung im Bereich Nachhaltigkeit nachzukommen. – NfB

TAXONOMIEFÄHIGE WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN

– NfB

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

Taxonomiefähige Tätigkeiten	Beschreibung	NACE-Code	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel
6.10 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten	Das Kerngeschäft von Hapag-Lloyd umfasst vor allem den Transport von Containern über See mit eigenen und gecharterten Schiffen, aber auch das Angebot des Transports von Tür zu Tür.	H50.2, N77.34*	✓	✗

– NfB

ERMESSEN IN BEZUG AUF DIE TAXONOMIEFÄHIGKEIT UNSERER WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN

Tätigkeit 6.10

Die von Hapag-Lloyd angebotene Leistung bezieht sich immer auf die Durchführung eines Transportauftrags von A nach B. Die Abwicklung eines Transportauftrags beinhaltet dabei eine Vielzahl an Teilkomponenten. Hierzu gehört neben dem Seetransport insbesondere 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), das Erstellen der Frachtpapiere, der Hafen- und Zolldokumente sowie das Ver- und Entladen des Containers am Hafen/Terminal. – NfB

Aus der Sicht des Kunden gewährleistet Hapag-Lloyd durch sein Leistungsangebot eine zuverlässige Abwicklung des Gesamtauf-

trags unter Berücksichtigung von Kostengesichtspunkten und kritischen Zeitvorgaben. Das Leistungsversprechen ist damit nicht auf die Erbringung von Einzelkomponenten ausgerichtet, sondern es steht immer nur das Gesamtergebnis im Vordergrund, das sich aus der auftragsspezifischen Abstimmung der Teilkomponenten des Dienstleistungsbündels ergibt. Hapag-Lloyd ist im Ergebnis immer für das Management des gesamten Transportauftrags gegenüber seinen Kunden verantwortlich. – NfB

Vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen sehen wir den gesamten Transport von Containern als eine einheitliche Wirtschaftstätigkeit an. Da der wesentliche Teil des Transports der Container auf dem Seeweg erfolgt, ordnen wir diesen der Wirtschaftstätigkeit 6.10 zu. Dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass Teile des Transports unter Umständen per Lastkraftwagen, per Bahn oder per Binnenschiff erfolgen. Die Tätigkeiten 6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr, 6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr und 6.8 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt

wurden vor diesem Hintergrund nicht als relevante Wirtschaftstätigkeiten für Hapag-Lloyd identifiziert. – NfB

Kerngeschäftstätigkeit und externer Umsatz

Unsere Bewertung der taxonomiefähigen Umsätze konzentriert sich auf wirtschaftliche Aktivitäten, die als Bereitstellung von Gütern oder Dienstleistungen auf einem Markt definiert sind und somit (potenziell) Einnahmen generieren (gegenwärtig oder in Zukunft). Die Tätigkeit 6.10 stellt unsere Kerngeschäftstätigkeit dar, die wir anhand der Taxonomie-Verordnung bewerten. Nebentätigkeiten wie Erwerb und Besitz sowie die Renovierung von Gebäuden werden nicht als taxonomiefähige Aktivitäten ausgewiesen und nicht in unsere Umsatz-Kennzahl einbezogen, da sie auf eigenständiger Basis keinen externen Umsatz generieren. Gleiches gilt für die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Reparatur und Wartung unserer Schiffe, die wir unter unsere Kernaktivitäten subsumieren. – NfB

Nicht der Kerngeschäftstätigkeit zuzuordnende Umsatzerlöse werden als nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten eingestuft. – NfB

TAXONOMIEFÄHIGE CAPEX UND OPEX SOWIE INDIVIDUELL TAXONOMIEFÄHIGE CAPEX UND OPEX

In Bezug auf CapEx und OpEx im Zusammenhang mit unseren taxonomiefähigen wirtschaftlichen Aktivitäten und CapEx/OpEx im Zusammenhang mit erworbenen Produktionen und Einzelmaßnahmen, die wir als individuell taxonomiefähig betrachten, verweisen wir auf die Erläuterungen in den Abschnitten „CapEx-Kennzahl“ und „OpEx-Kennzahl“ in der Beschreibung unserer Rechnungslegungsgrundsätze. – NfB

UNSERE KENNZAHLEN UND RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Zu den wichtigsten Indikatoren gehören die Umsatz-Kennzahl, die CapEx-Kennzahl und die OpEx-Kennzahl. Für den Berichtszeitraum 2021 müssen die Kennzahlen in Bezug auf unsere taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten offengelegt werden (Art. 10(2) der Delegierten Verordnung zu „Inhalt und Darstellung“). – NfB

Die Kennzahlen werden in Übereinstimmung mit Anhang I der Delegierten Verordnung zu „Inhalt und Darstellung“ ermittelt. Wir bestimmen die taxonomiefähigen Kennzahlen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen und beschreiben unsere diesbezügliche Rechnungslegungspolitik wie folgt:

Umsatz-Kennzahl

Definition

Der Anteil der taxonomiefähigen wirtschaftlichen Tätigkeiten an unserem Gesamtumsatz wurde berechnet als der Teil des Nettoumsatzes, der aus Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen wirtschaftlichen Tätigkeiten stammt (Zähler), dividiert durch den Nettoumsatz (Nenner), jeweils für das Geschäftsjahr vom 1.1.2021 bis 31.12.2021. – 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 150 ff. unseres Geschäftsberichts 2021. – NfB

Der Zähler der Umsatz-Kennzahl ist definiert als der Nettoumsatz, der mit Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit taxonomiefähigen wirtschaftlichen Tätigkeiten erzielt wird, d. h. mit der Tätigkeit „6.10 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten“, welche Umsätze aus der Containerlinienschifffahrt generiert. – NfB

Überleitung

Unser konsolidierter Nettoumsatz kann mit unserem Konzernabschluss abgestimmt werden, siehe Gewinn- und Verlustrechnung auf Seite 142 unseres Geschäftsberichts 2021 („Umsatzerlöse“). – NfB

CapEx-Kennzahl

Definition

Die CapEx-Kennzahl ist definiert als die taxonomiefähigen Investitionen (Zähler) geteilt durch unsere Gesamtinvestitionen (Nenner). – NfB

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 Sachanlagen (IAS 16), immateriellen Anlagewerten (IAS 38) und Nutzungsrechten (IFRS 16). Im Nenner müssen ebenfalls Zugänge an Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten 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. – NfB

Weitere Einzelheiten zu unseren Rechnungslegungsgrundsätzen in Bezug auf unser CapEx finden Sie auf Seite 150 ff. unseres Geschäftsberichts 2021. – NfB

Der Zähler besteht aus den folgenden Kategorien taxonomiefähiger Investitionsausgaben:

- a) Investitionsausgaben, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, („Kategorie a“):

Wir gehen davon aus, dass Vermögenswerte und Prozesse mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, wenn sie wesentliche Komponenten sind, die für die Durchführung einer Wirtschaftstätigkeit erforderlich sind. Folglich werden alle Investitionen in unsere Schiffe und Container inkl. in Nutzungsrechte für Charterschiffe und gemietete Container im Zähler der CapEx-Kennzahl berücksichtigt.

- b) Investitionen, die Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten („CapEx-Plan“) sind, erfordern eine Beurteilung der Taxonomiekonformität unserer Aktivitäten („Kategorie b“). Für den Berichtszeitraum 2021 berichten wir nur über taxonomiefähige Aktivitäten; einen Investitionsplan im Sinne der Taxonomie-Verordnung haben wir nicht erstellt.

- c) Investitionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und einzelnen Maßnahmen, durch die bestimmte Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird („Kategorie c“). Sie werden ebenfalls als taxonomiefähige Investitionen betrachtet, wenn die gekaufte Produktion bzw. Einzelmaßnahme der Beschreibung der jeweiligen Wirtschaftstätigkeit entspricht (siehe weitere Erläuterungen unten). – NfB

Überleitung

Unsere Gesamtinvestitionen lassen sich zu unserem Konzernabschluss abstimmen, vgl. Seiten 192, 194 unseres Geschäftsberichts 2021. Es handelt sich um die Summe der Bewegungsarten (Anschaffungs- und Herstellungskosten)

- Zugänge und
- Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen für immaterielle Vermögenswerte, Nutzungsrechte und Sachanlagen. – NfB

Individuell taxonomiefähige Investitionsausgaben

Der Zähler der CapEx-Kennzahl umfasst auch Investitionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Produktion aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und einzelnen Maßnahmen, durch die bestimmte Zieltätigkeiten kohlenstoffarm ausgeführt werden oder der Ausstoß von Treibhausgasen gesenkt wird. Diese Einzelinvestitionen beziehen sich auf Wirtschaftstätigkeiten, die in den delegierten Rechtsakten zur Ergänzung der Taxonomie-Verordnung aufgeführt sind (d.h. der heutigen Delegierten Verordnung zum Klima). Die damit verbundenen Investitionen sind taxonomiefähig, wenn die erworbene Produktion/Einzelmaßnahme der Beschreibung der jeweiligen Wirtschaftstätigkeit entspricht. – NfB

Wir haben die folgenden wirtschaftlichen Tätigkeiten identifiziert, die zu Investitionen führen, die als taxonomiefähige erworbene Produktion/Einzelmaßnahme angesehen werden können:

Beschreibung der individuell taxonomiefähigen erworbenen Produktion/Einzelmaßnahme	Jeweilige Wirtschaftstätigkeit (Anhang I der delegierten Verordnung zum Klima)
Gesamter Fuhrpark	6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen
Renovierungsmaßnahmen an bestehenden Gebäuden	7.2 Renovierung bestehender Gebäude
Erwerb oder Leasing von Gebäuden	7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

– NfB

OpEx-Kennzahl

Definition

Die OpEx-Kennzahl ist definiert als taxonomiefähige OpEx (Zähler) geteilt durch unsere Gesamt-OpEx (Nenner). – NfB

Der Gesamt-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 2021). 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 234 ff. unseres Geschäftsberichts 2021). Auch wenn Leasingverhältnisse von geringem Wert nicht explizit in der der Delegierten Verordnung zu „Inhalt und Darstellung“ 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. – NfB

Direkte Kosten für Schulungen und sonstige Anpassungserfordernisse bei den Arbeitskräften sind weder im Nenner noch im Zähler enthalten. Der Grund dafür ist, dass Anhang I der Delegierten Verordnung zu „Inhalt und Darstellung“ diese Kosten nur im Zähler aufführt, was eine mathematisch sinnvolle Berechnung der OpEx-Kennzahl nicht zulässt. – NfB

Bezüglich des Zählers verweisen wir grundsätzlich auf die entsprechenden Angaben zur CapEx-Kennzahl. – NfB

Ergänzend zu den Ausführungen zu den individuell taxonomiefähigen Investitionsausgaben haben wir folgende zusätzliche Betriebsausgaben identifiziert, die als taxonomiefähige erworbene Produktion/Einzelmaßnahme angesehen werden können. – NfB

Beschreibung der individuell taxonomiefähigen erworbenen Produktion/Einzelmaßnahme

Leistungen im Zusammenhang mit Hosting, Saas, IaaS, PaaS

Jeweilige Wirtschaftstätigkeit (Anhang I der delegierten Verordnung zum Klima)

8.1 Datenverarbeitung, Hosting und damit verbundene Tätigkeiten

– NfB



Nachhaltigkeit ist Teil unseres Selbstverständnisses und mit unserer neuen Nachhaltigkeitsstrategie auch Teil unserer Unternehmensstrategie. Bis 2045 soll unsere Flotte klimaneutral sein. Mehr >

NACHHALTIGKEIT BEI HAPAG-LLOYD

Inhalt des Kapitels

Nachhaltigkeitsmanagement

Wir wollen durch unsere nachhaltige Ausrichtung die Perspektiven und Chancen für zukünftige Generationen erhalten. Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir entsprechende Strukturen und Prozesse eingeführt. Mit der Ende 2021 vorgestellten Nachhaltigkeitsstrategie haben wir den Weg zu einer klimaneutralen Schifffahrt eingeleitet. Diese wollen wir mit vielfältigen Maßnahmen und der Förderung von nachhaltigem Denken und Handeln unserer Mitarbeitenden in die Tat umsetzen. Denn Nachhaltigkeit ist Teil unseres Selbstverständnisses. – NFB

UNSER NACHHALTIGKEITSVERSTÄNDNIS

Als hanseatisches Traditionsunternehmen ist wertebasiertes und verantwortungsvolles Handeln in den Bereichen Ökonomie, Ökologie und Soziales fest in der Unternehmenskultur von Hapag-Lloyd verankert. Dieses Verständnis haben wir in unserer Nachhaltigkeitspolitik in Form verbindlicher Leitlinien und Grundsätze festgeschrieben, die durch unsere Globale Ethikrichtlinie (s. Globale Ethikrichtlinie, S. 30 f.) ergänzt werden.

Mit den Leitlinien, unserer Strategy 2023 und unserer neuen Nachhaltigkeitsstrategie verpflichten wir uns dazu,

- unseren Kunden höchste Qualität und innovative Produkte zu bieten (s. Kundenfokus und Digitalisierung, S. 25 ff.),
- die Umwelt und das Klima zu schützen (s. Klima- und Umweltschutz, S. 63 ff.),
- für unsere Mitarbeitenden ein attraktives Arbeitsumfeld zu schaffen (s. Mitarbeitende, S. 79 ff.),

- die Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeitenden zu gewährleisten (s. Sicherheit und Gesundheit, S. 96 ff.)
- und einen gesellschaftlichen Beitrag zu leisten (s. Gesellschaftliches Engagement, S. 107 ff.).

Darüber hinaus stehen unsere im Jahr 2020 überarbeiteten Unternehmenswerte im Mittelpunkt unseres Handels und bilden den übergeordneten Rahmen. Unsere Werte sind eine leitende Kraft, die es uns ermöglichen, unsere Strategien nachhaltig umzusetzen (s. Unternehmenswerte, S. 93).

Wir wollen unseren Einfluss auf Klima und Umwelt so gering wie möglich halten. Auf dieser Grundlage haben wir Ende 2021 unsere Strategy 2023 bestätigt und neu fokussiert: Das Thema Nachhaltigkeit ist jetzt als neue vierte Säule ein integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie.

Hapag-Lloyd Nachhaltigkeitsstrategie

Im Jahr 2021 haben wir unsere Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt und veröffentlicht mit dem Ziel, die Schifffahrt nachhaltiger zu gestalten. Unser ambitioniertes Ziel: eine klimaneutrale Schifffahrt bis 2045. Mit der Strategie begegnen wir den globalen Herausforderungen und stellen die Weichen, um unsere Branche in eine saubere Zukunft zu führen. – NFB

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie umfasst die drei Fokusfelder „Saubere Schifffahrt und zukunftssichere Antriebe“, „Vielfalt und Gesellschaft“ sowie „Compliance und Verantwortung“. Darunter haben wir acht Fokusthemen mit dazugehörigen Zielen und Maßnahmen definiert, die wir ab dem Jahr 2022 strategisch verfolgen werden. Durch regelmäßige Kommunikation zwischen dem verantwortlichen Sustainability Team und den Fachabteilungen wollen wir die Umsetzung vorantreiben. Dazu werden wir quartalsweise den Stand der Zielerreichung intern berichten sowie unsere Fortschritte einmal jährlich im Nachhaltigkeitsbericht festhalten. – NFB

SAUBERE SCHIFFFAHRT UND ZUKUNFTSSICHERE ANTRIEBE



WENIGER TREIBHAUSGAS-EMISSIONEN – NfB

- _ Reduzierung der CO₂e-Intensität (EEOI¹) der gesamten Flotte um 30 % bis 2030 gegenüber 2019; im Einklang mit der Reduzierung für die eigene Flotte von 60 % bis 2030 gemäß AER² gegenüber 2008
- _ Netto-null Treibhausgasausstoß für die gesamte Flotte bis 2045 unter Verwendung von alternativen Kraftstoffen



SAUBERE LUFT – NfB

- _ Kontinuierliche Verringerung der Emissionen von Luftschadstoffen wie Schwefel- und Stickoxiden
- _ Verringerung der Luftschadstoffemissionen von Landtransporten im Vor- und Nachlauf



NACHHALTIGE LIEFERKETTE

- _ Entwicklung einer nachhaltigen Lieferkette

VIELFALT UND GESELLSCHAFT



DIVERSITY

- _ Erhöhung der Geschlechtervielfalt in der gesamten Gruppe
- _ Kulturelle Vielfalt weiter erhöhen, vor allem in Führungspositionen und am Hauptsitz in Hamburg
- _ Erhöhung des Anteils weiblicher Mitarbeitender in Management-Trainee-Programmen auf 50 % bis 2023
- _ Erhebliche Erhöhung des Anteils weiblicher Führungskräfte auf den ersten vier Ebenen bis 2030



GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

- _ Förderung von sozialen Aktivitäten unserer Mitarbeitenden
- _ Fokussierung auf Bildungsprogramme, humanitäre Hilfe und Meeresschutz

COMPLIANCE UND VERANTWORTUNG



RESSOURCENSCHONUNG

- _ Wir recyceln 100% der eigenen Schiffe nachhaltig
- _ Weitgehende Abfallvermeidung bis 2030: Die in den Hapag-Lloyd-Büros anfallenden Abfälle sollen schrittweise reduziert und zunehmend recycelt werden



TRANSPORTSICHERHEIT – NfB

- _ Fokussierung auf die Transportsicherheit durch Gewährleistung der Sicherheit und des Wohlergehens der Besatzung, Fracht und Umwelt
- _ Vermeidung von Verlusten von Containern auf See und an Land



BIODIVERSITÄT – NfB

- _ Innerhalb der eigenen Flotte null Verstöße gegen die Vorschriften in Bezug auf Ballastwasser und freigesetzte Stoffe
- _ Betrieb der eigenen Schiffe sowie Charterschiffe auf einheitlich hohem Umweltstandard soweit rechtlich möglich bis 2024

1 EEOI = Energy Efficiency Operational Indicator

2 AER = Annual Efficiency Ratio

Hohe interne Umweltstandards zahlen weiter auf unseren Anspruch einer langfristigen Differenzierung im Markt ein.

Im Fokus unserer Aktivitäten stehen die Reduktion des Energieverbrauchs und damit der CO₂-Emissionen der Schiffsflotte. Im Jahr 2021 haben wir diese Aktivitäten vorangetrieben und auf die neue Strategie ausgerichtet. Dabei stand insbesondere die Dekarbonisierung durch die Nutzung alternativer Treibstoffe (u. a. Biofuel) im Vordergrund. Weitere Themen sind alternative Antriebsarten und CO₂e neutrale Treibstoffe. – NfB

Die Verringerung von CO₂e-Emissionen von Flugreisen, in Büros sowie entsprechende Kompensationsmaßnahmen wurden im Zuge der Strategieentwicklung ebenfalls beleuchtet.

Im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir außerdem einen Nachhaltigkeitsbeirat als starken Sparringspartner zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen eingerichtet. Durch die Gründung eines Expertengremiums, das sich regelmäßig trifft, möchte Hapag-Lloyd das Feedback von externen Vertretern und Vertreterinnen aus Wissenschaft, Politik, UN-Organisationen und



NGOs annehmen. Der Austausch über aktuelle und zukünftige Entwicklungen auf nationaler und internationaler Ebene im Bereich der Nachhaltigkeit und die kritische Diskussion der Nachhaltigkeitsleistung von Hapag-Lloyd stehen hierbei im Mittelpunkt. Der Beirat setzt sich zusammen aus sechs externen Nachhaltigkeitsexpertinnen und Nachhaltigkeitsexperten sowie vier Vertreterinnen und Vertretern von Hapag-Lloyd, u. a. auch repräsentiert durch zwei Mitglieder des Vorstands. – NfB

2021 haben wir weitere Maßnahmen umgesetzt, die einen Beitrag zur angestrebten Dekarbonisierung leisten:

- **LNG:** Hapag-Lloyd ist die erste Reederei weltweit, die mit der „Brussels Express“ (ehemals „Sajir“) im Jahr 2020 ein bestehendes Großcontainerschiff (15.000 TEU) auf Dual-Fuel-Antrieb umgerüstet hat, wodurch der Ausstoß von Schwefeloxid, Stickstoffoxid, Feinstaubemissionen sowie CO₂-Emissionen bei der Verwendung von LNG reduziert werden kann (s. Neue Antriebsart LNG, S. 69). Im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsaktivitäten haben wir das Thema weiter vorangetrieben und in den Jahren 2020 und 2021 insgesamt 12 Schiffe mit Dual-Fuel-Antrieb bestellt.
- **Biofuels:** Wir haben auf einem unserer Schiffe weiter den Betrieb mit einer Biofuel-Mischung getestet, durch den wir die CO₂e-Emissionen erheblich reduzieren können (s. Antrieb mit Biofuels, S. 70 f.). Für zwei Schiffsklassen (A19 und A15) wurde der Einsatz von Biofuel im Jahr 2021 nun zertifiziert, d. h. insgesamt 16 Schiffe können nun auch mit einer Biofuel-Mischung betrieben werden. Seit September 2021 bunkern wir kontinuierlich auf Schiffen der A19 Klasse eine Biofuel-Mischung (B30). – NfB

Darüber hinaus setzen wir verschiedene Vorsorgemaßnahmen zum Schutz von Mensch, Umwelt, Ladung und Sachanlagen um. Das beinhaltet u. a. Zertifizierung nach ISO-Standards, die Implementierung des Safety Management Systems (SMS) auf allen unseren Schiffen und die Einbeziehung von Umweltschutz in das Emergency Manual (s. Klima- und Umweltschutz, S. 63 ff.). – NfB – 102-11

An Lieferanten und Subunternehmer stellen wir die gleichen hohen Ansprüche wie an uns selbst. Im Rahmen des Lieferantenmanagements werden seit 2020 verschiedene Bewertungskriterien im Bereich Nachhaltigkeit berücksichtigt und das Thema für gemeinsame Verbesserungen mit unseren Lieferanten etabliert (s. Nachhaltige Beschaffung, S. 59 ff.).

Wir unterstützen die SDGs

Unsere Analyse der Sustainable Development Goals (SDGs) im Jahr 2018 hat ergeben, dass wir durch unsere Aktivitäten insbesondere zu sechs der 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen einen großen Beitrag leisten können:



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

SEITE
89



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

SEITE
73



Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

SEITE
29, 84,
97, 100



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
29



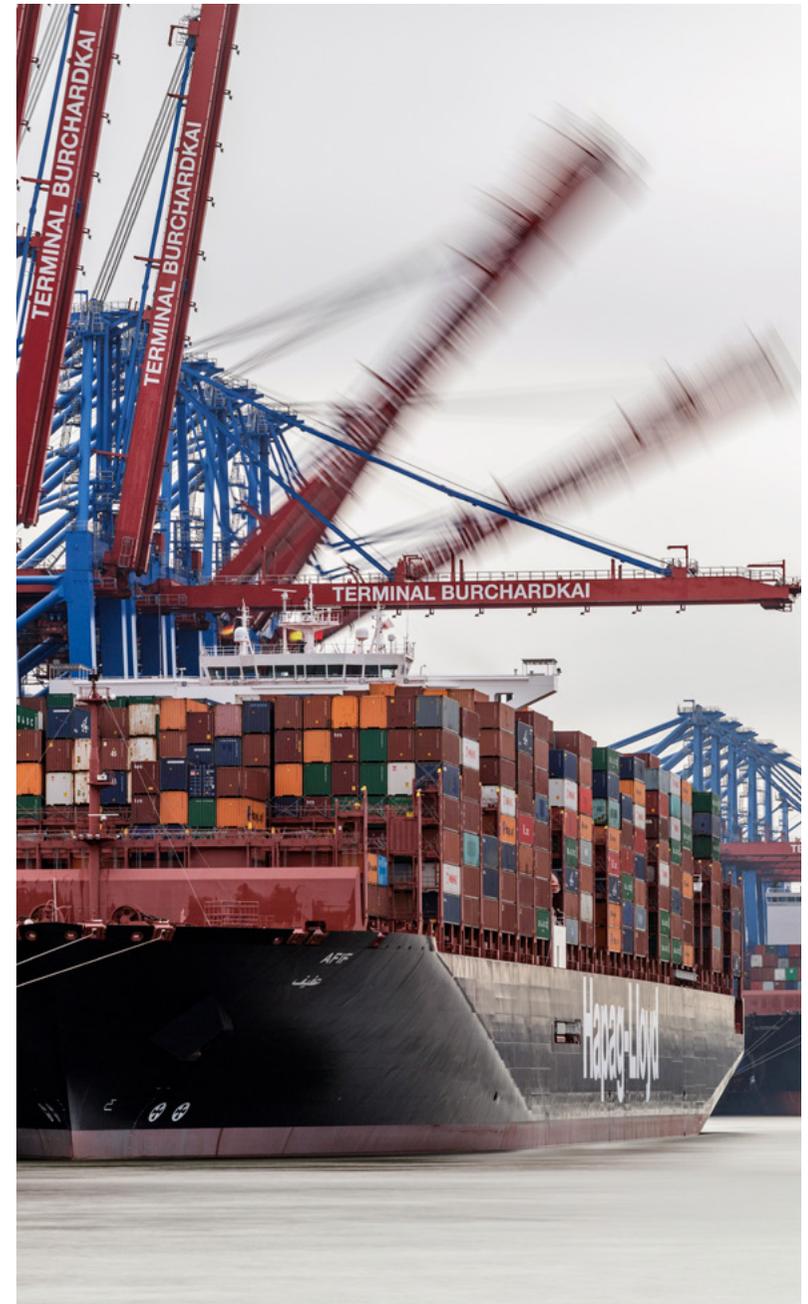
Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen

SEITE
66



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

SEITE
29, 52



ZERTIFIZIERTES QUALITÄTS- UND UMWELTMANAGEMENT

– 302/103, 303/103, 304/103, 305/103, 306/103

Ein wesentliches Element unseres Nachhaltigkeitsmanagements ist das Quality and Environmental Management (QEM)-System, das nach ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert ist. Zertifizierte Organisationseinheiten werden jährlich auditiert. – NfB

Im Jahr 2021 haben wir den externen Zertifikatsrahmen verändert und reduziert. Das neue Zertifikat umfasst die Zentrale, sämtliche Regionen und etablierte Quality Service Center (QSC) – insgesamt 15 Standorte. Die Areas haben wir aufgrund der Bündelung der Prozesse in den QSC aus der Zertifizierung genommen. Die Liste der Organisationseinheiten kann dem aktuellen ISO-Zertifikat auf unserer Website entnommen werden . Wir halten weiter am etablierten Prozess fest und auditieren jährlich intern unsere Areas, Regionen, QSCs sowie die Zentrale in Bezug auf die Erfüllung der ISO-Vorgaben. Die Ergebnisse der Audits nutzen wir, um unsere Prozesse fortlaufend zu verbessern. Aufgrund der Covid-19-Pandemie sind wir dazu übergegangen, Audits verstärkt virtuell durchzuführen. Durch Maßnahmen wie Bildschirmübertragungen zur Einsicht in Dokumente können wir die Qualität der Audits weiterhin gewährleisten. Das QEM-Zertifikat konnte auf diese Weise im Berichtsjahr weitergeführt werden. – NfB

Im Rahmen der Anforderungen von ISO 9001 werden u. a. Arbeitssicherheit, Mitarbeitertraining, Kundenfokus und die Evaluation von Dienstleistern mithilfe eines risikobasierten Ansatzes bewertet. Die Anforderungen von ISO 14001 beinhalten u. a. 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 und Maßnahmenpakete definiert, die regelmäßig nachgehalten werden. – NfB

2021 fanden weltweit insgesamt über 180 (Hapag-Lloyd AG: rd. 100) interne und externe Audits statt. Neue Regionen, Areas und Standorte sowie Schiffe werden für eine mögliche Aufnahme in das QEM-System über interne Audits vorbereitet. Damit auch sie unsere hohen Qualitäts- und Umweltstandards erfüllen, schulen wir Mitarbeitende im Landbereich entsprechend über verpflichtende Trainings zum Thema QEM.³ – NfB

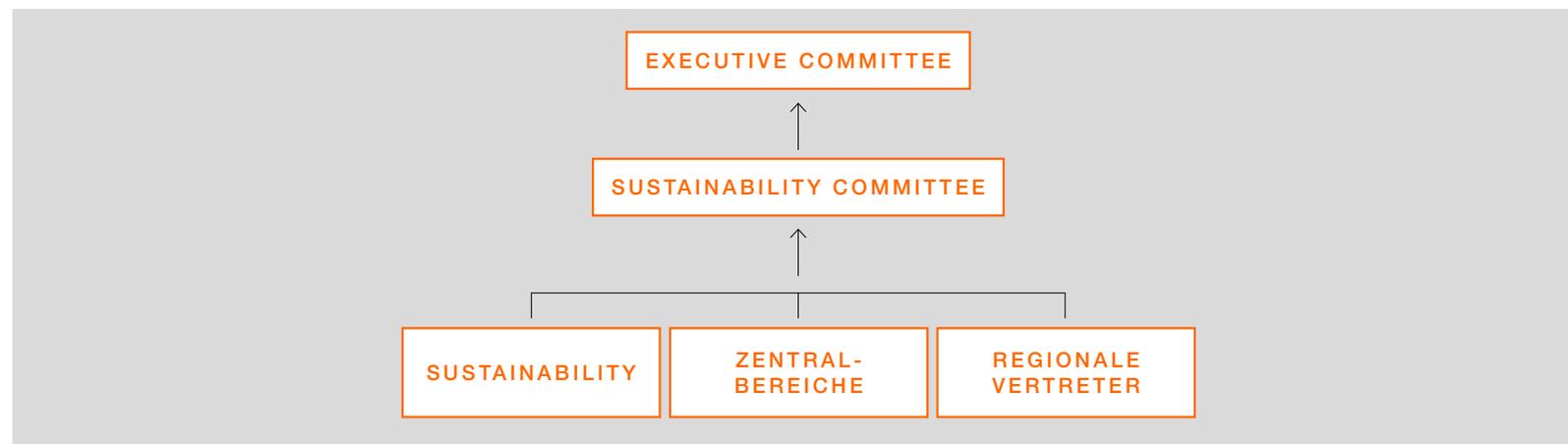
Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements – 102-18

Das Thema Nachhaltigkeit wird bei Hapag-Lloyd durch die Abteilung Sustainability verantwortet. Die Abteilung wurde im Oktober 2020 in die neue Stabsstelle Regulatory Affairs & Sustainability überführt, die direkt an den CEO berichtet. Im Rahmen der Neustrukturierung werden das Nachhaltigkeitsmanagement bei Hapag-Lloyd weiter gestärkt und personelle Ressourcen ausgebaut. – NfB

Die Stabsstelle Regulatory Affairs & Sustainability koordiniert und begleitet unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten abteilungsübergreifend, u. a. das Umweltmanagement für den See- und Landbetrieb als Teil unseres konzernweiten QEM-Systems. Die Abteilung Sustainability ist zudem verantwortlich für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts, für die Beantwortung von Anfragen zu Nachhaltigkeitsthemen und die Mitarbeit in Arbeitsgruppen zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen. – NfB

Die Abteilung Sustainability informiert das Sustainability Committee, das sich aus Bereichsleitern und Vertretern aus den Regionen zusammensetzt, zu laufenden Nachhaltigkeitsaktivitäten. Das Committee unterstützt bei der Identifikation von Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen, 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 des Berichtsjahres getagt. – NfB

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



Weltweit sind in den Regionen, den Areas bzw. Zentralbereichen sowie auf Schiffen über 140 sog. QEM-Delegates (Hapag-Lloyd AG: über 60) im Einsatz. Sie unterstützen die operative Nachhaltigkeitsarbeit der Abteilung Sustainability, indem sie Nachhaltigkeitsaktivitäten koordinieren und die Umsetzung des QEM-Systems gewährleisten. Die Delegates nehmen außerdem an jährlichen QEM-Meetings teil, in denen die Abteilung Sustainability zum Verlauf der externen Audits und Abweichungen sowie zu unserem Nachhaltigkeitsbericht informiert. Im Jahr 2021 haben wir das jährliche Meeting in Nachhaltigkeitskonferenz umbenannt. Hiermit wollen wir zukünftig über das QEM hinaus unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten vorantreiben. Auf der Konferenz wurde die neue Nachhaltigkeitsstrategie vorgestellt und es fand ein Austausch über alle damit verbundenen Themen mit den Teilnehmenden statt. – NfB

Auszeichnungen und Ratings

Im Jahr 2021 wurde Hapag-Lloyd erneut von EcoVadis bewertet und mit Silber ausgezeichnet. Diese wiederholt gute Bewertung unseres Nachhaltigkeitsmanagements nehmen wir zum Anlass, weitere Maßnahmen aufzusetzen und bestehende Aktivitäten, beispielsweise im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsstrategie auszubauen. Außerdem haben wir uns im Jahr 2021 erstmalig am CDP Rating beteiligt und ein B-Rating für unser Klimawandelmanagement erhalten.

Die gute Bewertung ist sowohl Anerkennung unserer bisherigen Leistungen und auch Ansporn, unsere Aktivitäten im Bereich Klimaschutz weiter auszubauen.

Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements

Wir streben eine fortlaufende Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements bei Hapag-Lloyd an. Im Kern unserer Anstrengungen stand im Berichtsjahr dabei die Entwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie, über welche wir im Einklang mit der Strategy 2023 spezifische Nachhaltigkeitsziele verfolgen werden. Hierfür arbeiten wir im Jahr 2022 weiter an der Ausgestaltung von Maßnahmen und Projekten für die Umsetzung der Strategie. Auf diese Weise möchten wir das Thema Nachhaltigkeit noch stärker in unserer Organisation und unseren Aktivitäten verankern. – NfB

Wesentliche Themen und Risiken

Hapag-Lloyd ist ein global agierendes Dienstleistungsunternehmen, dessen Arbeit und tägliche Entscheidungen geprägt sind von Entwicklungen in Gesellschaft, Umwelt und der Weltwirtschaft. Dabei agieren wir in einem Netz aus Stakeholdern, die ihre Anforderungen auf verschiedenen Wegen an uns herantragen. Diese unterschiedlichen Themen und die damit verbundenen Risiken analysieren wir kontinuierlich nach ihrer Relevanz und hinsichtlich ihres Chancenpotenzials für unsere Unternehmensführung und richten unsere Arbeit an eben diesen aus. – NfB

WESENTLICHE THEMEN – 102-43, 102-46

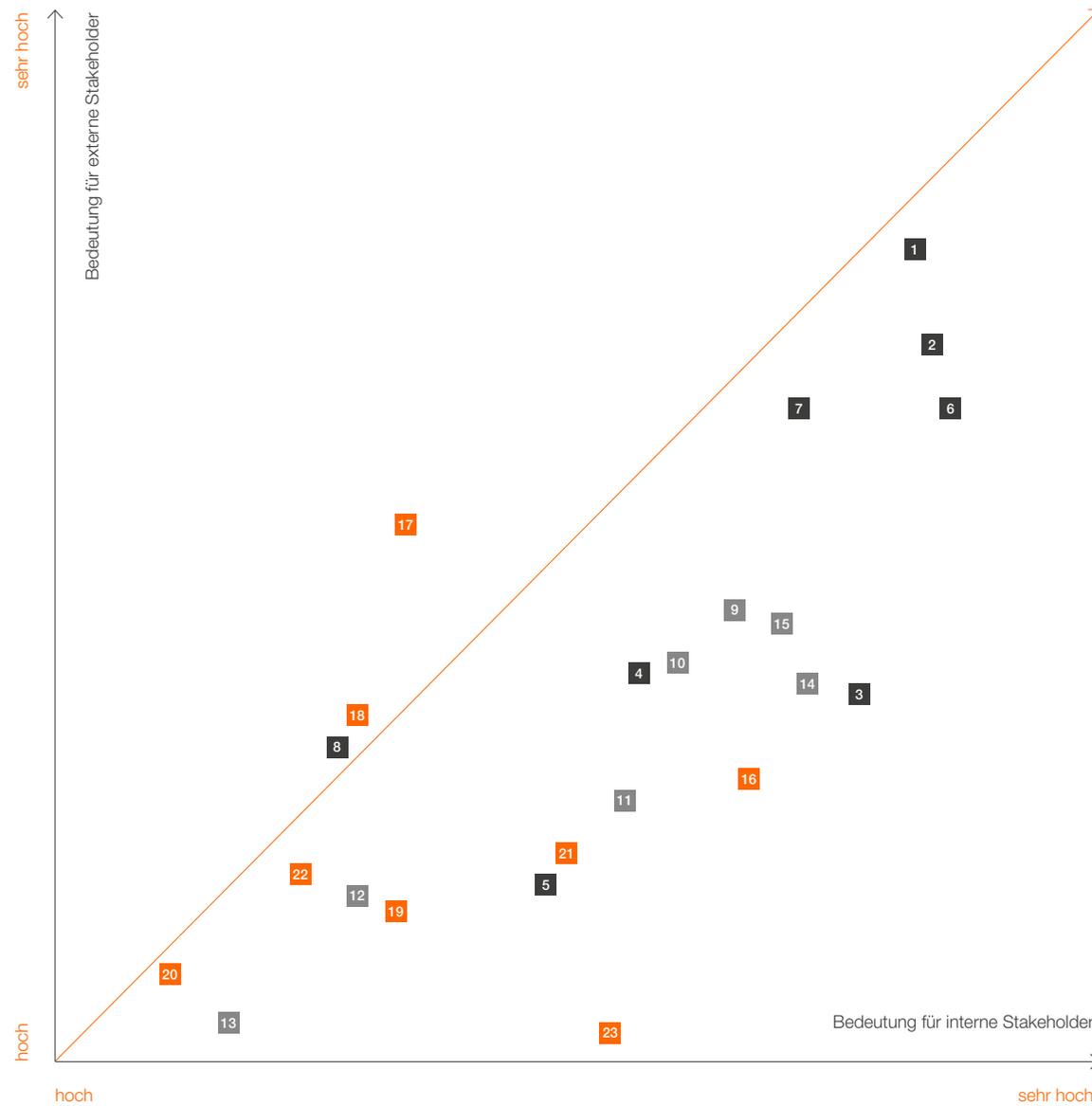
Ende 2019 haben wir eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt, um einen aktuellen Überblick über die relevantesten Nachhaltigkeitsthemen für unser Unternehmen und unsere Stakeholder zu erhalten. Die Analyse umfasste eine anonymisierte, onlinebasierte Stakeholderbefragung, bei der über 230 internationale externe und interne Stakeholder die Relevanz der Themen für die Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd bewerten konnten. Die Wesentlichkeitsanalyse wird alle drei Jahre wiederholt und somit im Jahr 2022 wieder durchgeführt werden. – NfB

In diesem Nachhaltigkeitsbericht (NHB) berichten wir insbesondere zu den als wesentlich identifizierten Themen. – NfB



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.





WIRTSCHAFT

- 1 Compliance – NfB
- 2 Datenschutz und IT-Sicherheit – NfB
- 3 Digitalisierung
- 4 Geschäftsstrategie unter Beachtung von Nachhaltigkeitschancen und Risiken – NfB
- 5 Innovation und Forschung
- 6 Kundenzufriedenheit – NfB
- 7 Service- und Prozessqualität – NfB
- 8 Steuerpraktiken und -transparenz

UMWELT

- 9 Emissionen: Luftschadstoffe – NfB
- 10 Emissionen: Treibhausgase – NfB
- 11 Energienutzung – NfB
- 12 Entsorgung von Abfall und Abwasser
- 13 Nachhaltige Materialien und Recycling
- 14 Schutz des Meeres und der Biodiversität – NfB
- 15 Umweltschonende Transportketten

SOZIALES

- 16 Aus- und Weiterbildung – NfB
- 17 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – NfB
- 18 Arbeitsstandards und Menschenrechte in der Lieferkette
- 19 Diversität und Chancengleichheit
- 20 Gesellschaftliches Engagement
- 21 Menschenrechte in der eigenen Geschäftstätigkeit – NfB
- 22 Sozialleistungen
- 23 Work-Life-Balance

Die Kategorisierung der Themen in der Matrix basiert auf der Stakeholderbefragung und ist als unabhängig vom CSR-RUG zu verstehen.

Die im Sinne des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG) wesentlichen Themen wurden darauf aufbauend durch die Abteilung Sustainability identifiziert. Dabei wurden die Kriterien „Auswirkung der Geschäftstätigkeit auf die nichtfinanziellen Belange“ und „Relevanz für die Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd“ herangezogen. Die im Rahmen dieses Prozesses identifizierten Themen wurden den wesentlichen Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte zugeordnet und sind Bestandteil des nichtfinanziellen Berichts (NfB) von Hapag-Lloyd. – NfB

Die Themen Geschäftsstrategie unter Beachtung von Nachhaltigkeitschancen und -risiken, Service- und Prozessqualität, Datenschutz und IT-Sicherheit sowie Kundenzufriedenheit werden – dort, wo dies relevant ist – jeweils direkt innerhalb der Abschnitte des NfB adressiert (s. Index zum nichtfinanziellen Bericht, S. 16).¹ – NfB

Die Sozialbelange im Sinne des CSR-RUG spielen für Hapag-Lloyd eine wichtige Rolle, erfüllen jedoch nicht die Wesentlichkeitskriterien des CSR-RUG. Über den NfB hinaus berichten wir in diesem Nachhaltigkeitsbericht beispielsweise über unsere vielfältigen Aktivitäten im sozialen Bereich (s. Gesellschaftliches Engagement, S. 107 ff.) – NfB

RISIKOMANAGEMENT

Das Bewusstsein für nachhaltiges Handeln ist fester Bestandteil unserer Geschäftspolitik und unseres Risikomanagements. Voraussetzung für unseren nachhaltigen Erfolg ist die Integrität der Geschäfts- und Risikostrategie. Dies gewährleisten wir u. a. durch eine frühzeitige Identifizierung sowie eine vorausschauende Steuerung von Risiken und Chancen, die sich aus unserer Geschäftstätigkeit ergeben. Die Identifizierung relevanter Risiken² 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 Risikomanagement-System

Unser Risikomanagement-System ist ein wichtiges Instrument, um die zunehmende Komplexität finanzieller und nichtfinanzieller Ursachen und Folgewirkungen von Risiken transparent und effektiv zu managen und den Unternehmenswert zu sichern und weiter zu steigern. – NfB

Das Risikomanagement-System ist mehrstufig aufgebaut und von den Risikomanagement-Standards des Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) abgeleitet. Die Trennung der Verantwortlichkeiten im Rahmen des Risikomanagement-Prozesses gewährleistet vom operativen Geschäft funktional und organisatorisch unabhängige Kontroll- und Überwachungsrollen. – NfB

Die Risk Manager in den Regionen und Fachabteilungen sind Experten auf ihrem jeweiligen Gebiet und über die operationellen und finanziellen Folgewirkungen von Risiken hinaus auch für soziale und ökologische Aspekte wie die Verwendung von gesetzeskonformen Treibstoffen, Schiffsrecycling sowie Aus- und Weiterbildungen sensibilisiert. Risk Manager konsolidieren die Risikoinformationen und überwachen sie, ggf. nach Einleitung von Maßnahmen zur Risikobewältigung, kontinuierlich. – NfB

Die Zusammenfassung der wesentlichen Risiken und die Analyse des Risikoportfolios erfolgen durch die Risikomanagement-Funktion im zentralen Fachbereich Accounting. Sie dienen dem Risikokomitee als Basis zur Überwachung der Gesamtrisikosituation. Das Risikokomitee berichtet quartalsweise und bei Bedarf ad hoc an den Vorstand, der die Verantwortung trägt, die Wirksamkeit des Risikomanagement-Systems zu gewährleisten. Der Prüfungsausschuss überwacht das Risikomanagement auf oberster Ebene und berichtet an den Aufsichtsrat. – NfB

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

2 Risiken gelten 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.



Systematische Erfassung und Bewertung von nichtfinanziellen

Risiken – 407/103, 408/103, 409/103

Organisationseinheiten, die dem QEM-ISO-Zertifikat unterliegen, und Areas, die intern auditiert werden, sind angehalten, relevante nichtfinanzielle Risiken oder Risiken aus den Bereichen Umwelt, Soziales, Menschenrechte, Arbeitnehmer, Korruption sowie Datenschutz und IT-Sicherheit, Kundenzufriedenheit und Qualität, die über 100.000 USD netto hinausgehen, in einem Register für QEM-Risiken aufzuführen. Hierbei sind sowohl Risiken für Hapag-Lloyd relevant (Outside-In) als auch Risiken, die sich aus unserer Geschäftstätigkeit für unser Umfeld ergeben (Inside-Out). Dabei erfolgt ein steter Austausch mit dem zentralen Risikomanagement, um einheitliche Prozesse zu etablieren und Synergien zu schaffen. – NfB

Im Rahmen der diesjährigen Risikobewertung wurden keine nichtfinanziellen berichtspflichtigen Risiken identifiziert, die mit der eigenen Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen, Produkten oder Dienstleistungen verknüpft sind und die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Belange haben oder haben werden. Die Betrachtung der Covid-19-Pandemie und der derzeitigen Situation in der Ukraine, welche einem hohen Maß an Unsicherheit unterliegt, hat an dieser Einschätzung nichts geändert. – NfB

DIALOG MIT UNSEREN STAKEHOLDERN – 102-40, 102-42, 102-43, 102-44

Als transparentes Unternehmen pflegen wir einen aktiven Dialog mit relevanten Stakeholdern. In zahlreichen Formaten tauschen wir uns regelmäßig mit ihnen aus, um ihre Erwartungen und Sichtweisen zu erfahren, Anregungen und Ideen zu erhalten sowie Verbesserungspotenziale zu identifizieren und diese in konkrete Maßnahmen für unsere Unternehmensführung umzusetzen.

Dialog mit unseren Anteilseignern und dem Finanzmarkt

Der Vorstand und das Investor-Relations-Team informieren Aktionäre, Analysten und potenzielle Investoren regelmäßig über die Entwicklung und Ausrichtung des Unternehmens sowie aktuelle Risikopotenziale: durch die Veröffentlichung von Geschäfts- und Zwischenberichten oder anderen wichtigen Informationen, persönliche Gespräche auf Veranstaltungen oder auf der Hauptversammlung.

Wir beobachten eine steigende Nachfrage nach ESG-Themen seitens der Investoren und auch politische Entwicklungen wie der EU Green Deal rücken das Thema Sustainable Finance stärker in den Fokus. Zu diesen Themen, vor allem zu CO₂- und Schwefeldioxidemissionen, Ballastwasser, Schadstoffaustritten, IMO-Zielen sowie Governance und zunehmend Cyber Security, führen wir mit Investoren und Analysten persönliche Gespräche.

Der Trend zu ESG am Kapitalmarkt hat sich weiter fortgesetzt und damit steigen die Anforderungen von Investoren und Kreditgebern nach klimafreundlichen Anlagen. Im Januar 2021 hat Hapag-Lloyd sein Green Finance Framework veröffentlicht. Darin wird das Konzept zur Begebung von Finanzierungsinstrumenten mit grünem Verwendungszweck beschrieben. Seitdem hat Hapag-Lloyd drei grüne Finanzierungen für zwölf neue 23.500+ TEU Dual Fuel LNG Schiffe abgeschlossen, die den Regelungen des Green Finance Frameworks unterliegen.

Um seine Nachhaltigkeitsziele weiter zu substantzieren, hat Hapag-Lloyd zusätzlich eine Anleihe mit Nachhaltigkeitsbezug (sog. Sustainability-Linked Bond) begeben, bei der die Höhe des Zinskupons von dem Erreichen ambitionierter Nachhaltigkeitsziele abhängig ist. Die Anleihe war mehrfach überzeichnet, was in einem Kupon von 2,5 % resultierte (mehr als 50 % unter dem der Vorgängeranleihe).

Mit dem ersten Sustainability-Linked Bond hat Hapag-Lloyd im Juli 2021 eine zukunftsweisende grüne Unternehmensanleihe erfolgreich am Markt platziert. Die Konditionen der Anleihe mit einem Volumen von 300 Mio. EUR sind an das Erreichen eines Nachhaltigkeitsziels von Hapag-Lloyd geknüpft. Konkret geht es darum, die CO₂-Intensität der eigenen Flotte deutlich zu senken – Reduktion des Average Efficiency Ratio (AER) um 60 % im Jahr 2030 (Basisjahr 2008). Unseren Fortschritt wollen wir jährlich über den AER-Wert unabhängig verifizieren lassen, dokumentieren und veröffentlichen.

Dialog mit den Mitarbeitenden³

Wir wollen wahrgenommene Hierarchien im Unternehmen abbauen sowie die Identifikation mit dem Unternehmen und das Gemeinschaftsgefühl weiter stärken. Dabei setzen wir u. a. auf jährliche Mitarbeitergespräche (Global Staff Dialogues, s. Weiterbildung und Talentförderung an Land, S. 91 f.) Darüber hinaus wurden unsere Mitarbeitenden im Berichtsjahr in virtuellen Townhalls auf regionaler und auf Area Ebene über die laufenden Herausforderungen informiert. In einem neuen Format haben wir Mitarbeitende, die 2020 zum Unternehmen gestoßen sind, im Gespräch mit einem Vorstandsmitglied zu ihren Erfahrungen mit dem Onboarding und dem ersten Jahr bei und mit Hapag-Lloyd befragt.

Darüber hinaus kommunizieren wir wichtige Themen und interessante Aktivitäten beispielsweise über das Intranet und durch das Mitarbeitermagazin Logbook. Der Vorstand steht außerdem mit dem Betriebsrat in einem regelmäßigen Dialog.

Ende 2020 haben wir unseren Mitarbeitenden die neuen Unternehmenswerte vorgestellt. Der Vorstand hat beschlossen, dass ab 2021 in jedem Jahr der 2. Dezember als „Values Day“ begangen und an diesem Tag mit Mitarbeitenden über die Corporate Values auf Area-Ebene bzw. in der globalen Firmenzentrale diskutiert wird (s. Diversität und Inklusion, S. 93 f.)

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

Dialog mit Kunden und Geschäftspartnern

Neben Informationen, wie beispielsweise zur Ladungs- oder Datensicherheit, sind unsere Kunden zunehmend an Nachhaltigkeitsthemen interessiert, vor allem an den Umweltauswirkungen unserer Tätigkeit und besonders an CO₂e-Emissionen. Dies kann von einer CO₂e-Kalkulation bis hin zur Beantwortung von Fragebögen zum Thema Emissionen reichen. Im Berichtszeitraum haben wir zweimal unsere Umfrage „Customer Experience Survey“ durchgeführt. Sie befasste sich mit der Gesamtzufriedenheit unserer Kunden, der Einfachheit der Geschäftsabwicklung, den Erfahrungen an den Kontaktpunkten und dem Vergleich mit der Konkurrenz (s. Kundenfokus und Digitalisierung, S. 25 ff.).

Mit unseren Lieferanten stehen wir beispielsweise im Rahmen von gemeinsamen Projekten, wie dem Terminal Partnering, im Dialog. Auch in diesem Jahr haben die Lieferantentage virtuell stattgefunden (s. Nachhaltige Beschaffung, S. 59 ff.).

Dialog mit Nichtregierungsorganisationen

Im Dialog mit Nichtregierungsorganisationen (NGOs) wollen wir ein gegenseitiges Verständnis zu wichtigen und kritischen Themen fördern und durch unsere fachliche Expertise aktiv daran mitwirken, gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Dies erreichen wir u. a. über persönliche Gespräche, Konferenzteilnahmen und die Mitarbeit in Ausschüssen. Im Fokus stehen vor allem die Themen Schiffsrecycling, Emissionen und Transport von umstrittenen Waren sowie der Schutz der von uns befahrenen Gewässer (s. Klima- und Umweltschutz, S. 63 ff.).

Im Jahr 2021 sind wir eine zunächst auf drei Jahre befristete Partnerschaft mit UNICEF eingegangen (s. Kapitel Gesellschaftliches Engagement, S. 107 ff.).

Dialog mit der Politik

Als internationale Containerlinienreederei ist der kontinuierliche Austausch mit der Politik für uns besonders wichtig. Um unser Engagement innerhalb der EU nachvollziehbar zu gestalten, werden wir im Transparency-Register der Europäischen Kommission geführt.

Wir haben 2021 wieder einen Parlamentarischen Abend mit den Abgeordneten der Hamburger Bürgerschaft durchgeführt. Außerdem haben wir uns mit dem Bundesverkehrsministerium und verschiedenen Bundestagsabgeordneten ausgetauscht. Der Vorstandsvorsitzende hat sich zudem mehrfach zu Gesprächen mit Bundestags- und Europaabgeordneten getroffen.

Auf Ebene der EU beteiligen wir uns aktiv am politischen Willensbildungsprozess, beispielsweise an der Ausgestaltung einer tragfähigen Umweltgesetzgebung. Damit wollen wir sicherstellen, dass unsere Investitionen in effizientere und umweltschonendere Schiffe keine Wettbewerbsnachteile für uns bedeuten. Wir arbeiten hier u. a. in der Untergruppe Sustainable Alternative Power und Ship Efficiency des ESSF (European Sustainable Shipping Forum) mit.

Auf Landes- und Kommunalebene stehen wir in einem engen Dialog mit der Stadt Hamburg, die als Miteigentümerin von Hapag-Lloyd ein zentraler Stakeholder ist. Im Rahmen unserer Rechenschaftspflicht berichten wir hier in regelmäßigen Abständen über wirtschaftliche Entwicklung und strategische Ziele von Hapag-Lloyd. Wir suchen regelmäßig das Gespräch mit den politischen Fraktionen. Unsere Vorstandsmitglieder sind zudem häufig als Redner bei Veranstaltungen von Politik oder politiknahen Vereinigungen geladen. Darüber hinaus versenden wir u. a. dreimal im Jahr den politischen Newsletter Hapag-Lloyd Insight an rund 3.000 Empfänger aus Politik, Verbänden und Kammern. – 102-5

Dialog mit der Nachbarschaft

Als Hamburger Unternehmen liegt uns der Dialog mit den Bürgern der Stadt besonders am Herzen. Wir öffnen regelmäßig im Rahmen der Veranstaltungen Tag der Logistik und Tag des offenen Denkmals unsere Türen für interessierte Hamburger und laden zu öffentlichen Kultur- und Informationsveranstaltungen ein. Vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie waren Veranstaltungen nur eingeschränkt möglich. Das Filmfest Hamburg und das Harbour Front Festival konnten wir durch die Bereitstellung von Räumen für öffentliche Veranstaltungen unterstützen.

Mitgliedschaften und Engagements – 102-12, 102-13

Hapag-Lloyd ist Mitglied in diversen Verbänden, Arbeitsgruppen und Institutionen und engagiert sich in der Weiterentwicklung und Bearbeitung unterschiedlicher Themen. Pandemiebedingt fokussierte sich die Veranstaltung von Konferenzen auf den digitalen Raum.

BEISPIELE UNSERER MITGLIEDSCHAFTEN UND ENGAGEMENTS:

ORGANISATION



Clean Cargo Initiative

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



EcoTransIT World Initiative (EWI)

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



Global Logistics Emissions Council (GLEC)

Ziel ist die einheitliche und transparente Methode zur Berechnung der Emissionen in der globalen Transportkette.



Maritime Anti-Corruption Network (MACN)

Internationales Netzwerk für korruptionsfreien Handel in der maritimen Industrie.



Maritime Platform

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



Ship Recycling Transparency Initiative (SRTI)

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

Internationaler Interessensverband der Linienreedereien.



BIMCO

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



The Conference Board

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

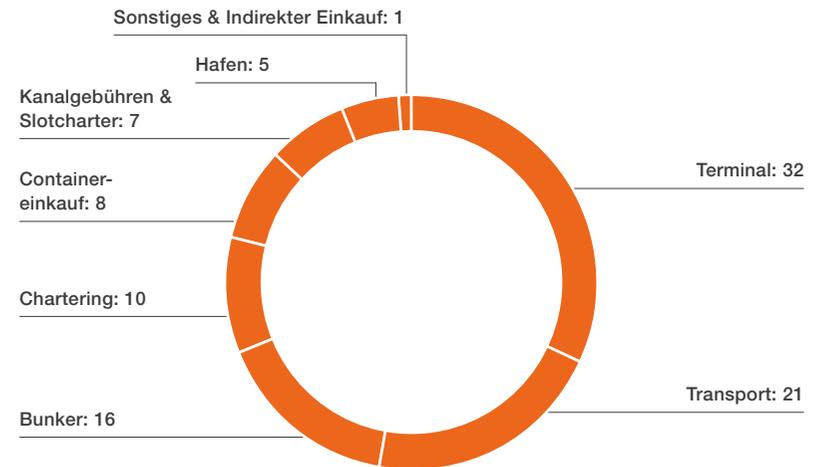
Um unseren Kunden bestmögliche Ergebnisse liefern zu können und den Geschäftsbetrieb sicherzustellen, beziehen wir eine große Vielfalt an Waren und Dienstleistungen von Lieferanten aus der ganzen Welt. Aufgrund des hohen finanziellen und materiellen Umfangs dieser Zukäufe stellt die Professionalität unseres Beschaffungsmanagements einen wesentlichen Erfolgsfaktor für Hapag-Lloyd dar.

MANAGEMENTANSATZ¹ – 102-9

Hapag-Lloyd kauft verschiedene Waren und Dienstleistungen ein. Der Großteil der Beschaffungskosten fällt für Dienstleistungen an, der Einkauf von Waren (Bunker ausgeschlossen) macht lediglich wenige Prozent des Gesamtvolumens aus. Das Dienstleistungsportfolio beinhaltet dabei Leistungen wie Transport- und Terminaldienstleistungen, Wartung und Reparatur sowie Trainings- und Beratungsleistungen. Auch das Wareneinkaufsportfolio deckt eine große Breite an Erzeugnissen wie Bunker, Container und Containerschiffe, Schiffersatzteile und Büromaterial ab.

¹ Bis Ende 2022 soll die vollständige Integration des NileDutch Konzerns in die operativen Prozesse und Standards von Hapag-Lloyd erreicht sein. Die Summe der beschafften Waren und Dienstleistungen, die Beschaffungskosten nach Einsatzzweck und die folgenden Beschreibungen des Unterkapitels gelten daher nur eingeschränkt für Unternehmen des NileDutch Konzerns.

AUFTEILUNG DER BESCHAFFUNGSKOSTEN NACH EINSATZZWECK (IN %)



2021 haben wir Waren und Dienstleistungen im Wert von rund 12 Mrd. EUR² beschafft.

Unsere Entscheidungsgrundlage im Einkauf bilden einerseits vorherrschende Bedarfs- und Marktstrukturen sowie die Faktoren Verfügbarkeit, Qualität und Kosten. Andererseits liegt bei jeder Beschaffung ein besonderes Augenmerk auf den jeweils gültigen rechtlichen Grundlagen und insbesondere den Vorgaben unserer Globalen Ethikrichtlinie. [↗](#)

² Exkl. der Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern, jährliche Ausgaben berechnet in EUR unter Verwendung eines durchschnittlichen Wechselkurses.

Die Bedeutung globaler Lieferketten für eine nachhaltige Transformation ist in den vergangenen Jahren verstärkt in den Fokus unserer Kunden, von NGOs sowie der Gesetzgebung gerückt. Diese Entwicklung findet im Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (kurz: LkSG) ihren derzeitigen Höhepunkt. Es wurde im Berichtszeitraum vom Deutschen Bundestag verabschiedet und tritt überwiegend im Jahr 2023 in Kraft. Als Teil einer Koalition aus über 60 deutschen Unternehmen, die sich für eine gesetzliche Verankerung von Sorgfaltspflichten ausgesprochen haben, begrüßen wir diese Entwicklung.

Nachdem die Inhalte des LkSG inzwischen klar definiert sind, bereitet sich Hapag-Lloyd aktuell abteilungsübergreifend darauf vor, dessen Anforderungen bis zum Inkrafttreten 2023 vollständig einzuhalten. Darüber hinaus rückt das nachhaltige Lieferkettenmanagement ganz grundsätzlich in den Fokus unserer Beschaffungsaktivitäten und wird uns auch im kommenden Jahr weiterhin stark beschäftigen. Neben der stärkeren unternehmensinternen Kooperation tauscht sich Hapag-Lloyd durch den Beitritt zum Responsible Sourcing Council der Initiative „The Conference Board“ mit Firmen aus anderen Industrien aus. Im Rahmen dieser Plattform fanden bereits mehrere virtuelle Council Meetings zu Themen wie Science-based Targets, Human Rights und Supply Chain Legislation statt.

Einkaufsorganisation

Die bestmögliche Steuerung von Beschaffungsprozessen wird bei Hapag-Lloyd durch die zentrale Global-Procurement-Organisation sichergestellt. Sie verantwortet u. a. die Harmonisierung unserer Einkaufsprozesse weltweit und die Schulung der Mitarbeitenden im Einkauf zu modernen Einkaufsmethoden und -systemen sowie Nachhaltigkeitsaspekten der Beschaffung. Aktivitäten, die Wartung und Reparatur von Containern betreffen, sind derzeit dezentral organisiert und somit nicht in das zentrale Lieferantenmanagement integriert.

Seit dem Vorjahr liegt die Verantwortung für das Lieferantenmanagement beim Bereich Global Procurement. Dieser definiert allgemeine Prozesse des Lieferantenmanagements und stellt hierdurch einen einheitlichen Ansatz zum Lieferantenmanagement sicher. Außerdem werden durch die Fachabteilung u. a. die Performance der Lieferanten durch kontinuierliche Messung und Bewertung erfasst. Für die Evaluation der Lieferanten werden dabei diverse CSR-Kriterien wie Menschen- und Arbeitnehmerrechte, Sicherheitsstandards und Umweltziele berücksichtigt.

Nachhaltiges Lieferantenmanagement³

– 308/103, 406/103, 407/103, 408/103, 409/103, 414/103

Unser Ziel ist ein zentral gesteuertes, ganzheitliches und global synchronisiertes Lieferantenmanagement auf Basis vertrauensvoller und langfristiger Lieferantenbeziehungen. Wesentliche Grundlagen unseres Ansatzes bilden hierbei unsere Globale Ethikrichtlinie und unser Lieferanten-Verhaltenskodex, das Quality and Environmental Management (QEM)-Handbuch sowie unsere Einkaufsrichtlinien (Procurement Guidelines). Wie in unserem QEM-Handbuch festgeschrieben verfolgen wir einen einheitlichen Ansatz für das Management unserer Lieferanten bezüglich Qualität und Umweltschutz. Dies ermöglicht uns, bei unseren Lieferanten ein einheitliches Verständnis zu den grundlegenden Werten der Partnerschaft zu schaffen. Praktische Maßnahmen, um die Nachhaltigkeits-Performance unserer Lieferantenbasis zu steigern, sind u. a. strukturierte Auswahl- und Bewertungsprozesse, die Entwicklung der Lieferanten sowie die Berücksichtigung von Risiken in der Lieferkette. Für das aktive Management unserer Lieferantenbasis bildet die Bewertung der Lieferanten einen entscheidenden Baustein.

Unser Lieferantenmanagement berücksichtigt folgende Aspekte:

- Einhaltung von Menschen- und Arbeitnehmerrechten
- Qualitätsmanagement
- Umweltmanagement & Nachhaltigkeit
- Rechtliche Compliance
- Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden
- Subunternehmer
- Datensicherheit
- Operative Aspekte

Unser Lieferanten-Verhaltenskodex deckt Aspekte wie Umwelt, Arbeitnehmerrechte, Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung ab. Potenzielle und aktive Lieferanten, die an Ausschreibungen teilnehmen, Selbstauskünfte ausfüllen oder einen Rahmenvertrag mit Hapag-Lloyd abschließen, sind verpflichtet, den Kodex zu unterschreiben. Somit stellen wir sicher, dass unsere aktive Lieferantenbasis den Lieferanten-Verhaltenskodex unterzeichnet.

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

Darüber hinaus wurde im Jahr 2021 ein Tool eingeführt, das das kontinuierliche Monitoring unserer Lieferanten ermöglicht. Bei Kenntnisnahme von Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette erfolgt eine Klärung mit dem Lieferanten. Wenn geboten, dann wird ein Aktionsplan für die Beseitigung des Menschenrechtsrisikos initiiert. Wenn auch das nicht wirkt, wird der Lieferant gesperrt. Für die Bewertung unserer Lieferanten greifen wir vor allem auf Selbstauskünfte der Lieferanten sowie Informationen aus externen Quellen zurück. Bei ca. 500 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, IT-Sicherheit und Umwelt abgefragt werden. Alternierend führt Hapag-Lloyd Lieferantenaudits durch, wobei im Jahr 2021 wegen der Covid-19-Pandemie weder eigene noch externe Lieferantenaudits durchgeführt werden konnten. Für alle weiteren Lieferanten sind Audits und Selbstauskünfte optional.⁴ – 308-2, 414-2

Regelmäßige Gespräche mit den Lieferanten sind außerdem fester Bestandteil des Supplier Managements. Das im Jahr 2020 aufgrund der pandemischen Lage virtuelle Format der Lieferantentage haben wir 2021 fortgeführt.

Unsere Dienstleister informieren den Einkauf regelmäßig darüber, wie sie den ökologischen und sozialen Herausforderungen ihrer Geschäftstätigkeit begegnen und sich bei den entsprechenden Themen vom Wettbewerb differenzieren. Hafens- oder Terminalbetreiber beispielsweise berichten, wie sie den Dieserverbrauch bei Kränen reduzieren, ressourcenschonend Strom erzeugen oder Lkw-Wartezeiten verringern.

Bei einigen Lieferanten verfügen wir bereits über eine sehr große Transparenz bezüglich der CO₂-Emissionen und werden dies im Rahmen der Nachhaltigkeitsaktivitäten 2022 weiter ausbauen. Ziel ist eine lückenlose Transparenz als Basis für die kontinuierliche Reduzierung der Emissionen. Diese Infos fließen in die Lieferantenbewertungen ein.

Wir aktualisieren jährlich die Approved Supplier List (ASL), in der Lieferanten festgehalten sind, die unsere Anforderungen erfüllen. Sollten hier Abweichungen entstehen, halten wir diese mit entsprechenden Korrekturmaßnahmen fest. Im Rahmen von Feedbackgesprächen übermitteln wir Hinweise zu Verbesserungspotenzialen und erstellen gemeinsam mit den Lieferanten Programme zur nachhaltigen Verbesserung. Werden diese nicht zufriedenstellend umgesetzt, behalten wir es uns vor, das Vertragsverhältnis zu beenden.

Für einzelne Einkaufskategorien haben wir darüber hinausgehende konkrete interne Vorgaben unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien implementiert.

Einführung einer zentralen Softwarelösung⁵ – 308-2, 414-2

2019 haben wir eine eProcurement-Software eingeführt, mit deren Hilfe der Prozess der Lieferantenbewertung derzeit um eine 360-Grad-Beurteilung ausgeweitet wird. In dieser werden die Selbstauskünfte der Lieferanten durch Auditergebnisse sowie durch Bewertungen verschiedener interner Stakeholder ergänzt. Dies ermöglicht uns, einen kontinuierlichen Lieferantenbewertungsprozess unter Einbeziehung aller betroffenen Parteien.

Durch die Software wird der gesamte Lebenszyklus einer Lieferantenbeziehung – von der Vergabe, dem Vertragsmanagement bis hin zum Lieferantenmanagement – abgedeckt. All diese Prozesse können mithilfe der Software weltweit einheitlich abgewickelt werden. Auch bei der Definition und Standardisierung von Qualitäts- und Umweltthemen sowie sozialer Aspekte als Einkaufskriterien hilft uns die Software. Zudem vereinfacht sie das Risikomanagement durch die systematische Erfassung und Evaluierung von Lieferkettenrisiken. Die Software ermöglicht es uns auch, Vertragsverhältnisse mit mehr Lieferanten abzuschließen, wodurch das Bekenntnis zum Lieferanten-Verhaltenskodex wesentlich gesteigert werden kann. Die Implementierung einer standardmäßigen Anforderung einer Selbstauskunft oder die Durchführung eines Audits zu Beginn einer Geschäftsbeziehung sowie die verbesserte partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Lieferanten werden ebenso durch die Software verbessert.

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

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

Um die Transparenz unserer Lieferanten weiter zu erhöhen und das Monitoring bzw. die Bewertung unserer Lieferanten auf eine stabile Basis zu stellen, wurde eine neue Software implementiert, die ein globales, KI-basiertes Web Crawling zu relevanten Nachrichten und Informationen ermöglicht. Mittlerweile verfolgen wir durch das Tool aktuelle Entwicklungen – auch im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen – für mehr als 1.000 Lieferanten mit hohen Liefervolumina. Über 140 Mitarbeitende sind im Umgang mit dem Tool geschult und nutzen es routinemäßig. Neben detaillierten Lieferantenprofilen bieten insbesondere tägliche Mails mit Neuigkeiten oder Änderungen bezüglich der Lieferanten einen großen Zugewinn.

Weitere Entwicklungen im Jahr 2021 waren die Etablierung einheitlicher Prozesse und Kriterien für die Lieferantenqualifizierung, Performance-Bewertungen und die Prüfung von Nachhaltigkeitsthemen, die weitere Optimierung der operativen Zusammenarbeit mit Lieferanten (z.B. durch Terminal Partnering) und die Entwicklung von Standardverträgen für alle wichtigen Einkaufskategorien. Des Weiteren wurde bzgl. der Lieferanten-Selbstauskünfte ein umfassender und systembasierter Katalog von Anforderungskriterien mit verfeinertem Fragenkatalog geschaffen. Für die Verifizierung der Selbstauskünfte sowie die Überprüfung der Einhaltung vertraglicher Vereinbarungen wurde eine standardisierte Vorgehensweise für Lieferantenaudits erarbeitet.

Unser primäres Ziel für 2022 ist es, in Vorbereitung auf das LkSG die Erfassung und Dokumentation aller relevanten Vorgänge über unser eProcurement-System zu ermöglichen. Zusätzlich zu den bereits vorhandenen Werkzeugen wie Selbstauskünfte, Lieferantenbewertung und Auditfragebögen soll auch der Eskalationsprozess und der Maßnahmenplan über das System abgebildet und dokumentiert werden.

Nachhaltigkeitsstandards im Containereinkauf

Abhängig von der Ladung bieten wir unseren Kunden verschiedene Containertypen an: Standardcontainer, Container für Spezialverladungen und Kühlcontainer (Reefer). Wie bei unseren Schiffen besitzen wir eigene Container (58%), teils werden sie geleast (42%). Die Fertigung der von uns gekauften Container erfolgt primär in China gemäß unseren Spezifikationen (u. a. in Hinblick auf Materialauswahl der Böden, s. Unterkapitel Verantwortungsvoller Ressourceneinsatz) und Qualitätsansprüchen. So wurden ab dem zweiten Halbjahr 2021 in den Fabriken für Reefercontainer die Farblinien für die Anwendung der umweltfreundlicheren wasserbasierten Farben umgestellt – ähnlich zur bereits erfolgten Umstellung bei den Trockencontainern 2018. Dies führte zu einer Verknappung der Produktionskapazitäten für Reefercontainer, der durch frühzeitige Bestellung unsererseits entgegengewirkt wurde. Zu den Produzenten unserer Container pflegen wir ein partnerschaftliches Verhältnis, u. a. über Besuche der Produktionsstätten durch das technische Team. Auch von den Containerleasinggesellschaften fordern wir die Unterzeichnung des Lieferanten-Verhaltenskodex und regelmäßig aktualisierte Selbstauskünfte ein.





KLIMA- UND UMWELT- SCHUTZ

Inhalt des Kapitels

Im Berichtsjahr haben wir das weltweite erste auf Flüssigerdgas (LNG) umgerüstete Großcontainerschiff auf Testfahrt geschickt. Der Leitspruch des Schiffs „Shipping for a cleaner future!“ steht sinnbildlich für unseren weiteren Weg in Sachen Klima- und Umweltschutz. Mehr >

Managementansatz – 301/103, 302/103, 303/103, 304/103, 305/103, 306/103

Wir begreifen es als unsere Verantwortung, unseren ökologischen Fußabdruck möglichst gering zu halten und unseren Beitrag zu mehr Klima- und Umweltschutz zu leisten. Dies erreichen wir durch hohe Umwelt- und Qualitätsmanagementstandards und die Einführung von ökologisch verträglicheren Ressourcen wie Liquefied Natural Gas (LNG) oder Biofuels.

– NfB

Die Grundlage für unser Handeln ist unsere neue Nachhaltigkeitsstrategie, in der wir unseren Weg zur Erreichung unserer Umwelt- und Klimaschutzziele vorgezeichnet haben. Die Schifffahrt ist gegenwärtig der emissionsärmste Weg, um weltweit Waren zu transportieren. Gleichwohl ist es unser Bestreben, alle Möglichkeiten zu nutzen, um unseren CO₂e-Fußabdruck weiter zu senken und unseren Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Abkommens zu leisten. Innerhalb unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir in den Kernbereichen Klimaschutz und Emissionsreduktion, Umwelt- und Meeresschutz sowie Verantwortungsvoller Ressourceneinsatz zentrale Ziele und Maßnahmen definiert. – NfB

EXTERNE REGULARIEN (AUSWAHL) – 307/103

- **International Marine Organization (IMO):** Vorgaben zu CO₂-Emissionen sowie zum Schwefelgehalt des Bunkers
- **Internationale Gesetze** zur Vermeidung von Treibhausgasen, beispielsweise das Montrealer Protokoll und die EU-Verordnung über fluoridierte Treibhausgase
- **Verpflichtende Vorgaben für Schiffe:** EEDI¹-Zertifizierung zur Energieeffizienz, Zertifizierungen zur Vermeidung von Öl-, Wasser- und Luftverschmutzung (u. a. IOPP², ISPP und IAPP)
- **Nationale Vorgaben** bzgl. der Nutzung von Landstrom in Häfen
- **EU-MRV-Seeverkehrsverordnung:** Dient der Erfassung, Berichterstattung und Verifizierung von CO₂-Emissionen von Schiffen größer 5.000 Bruttoreaumzahl (BRZ) auf Fahrten von und zu Häfen in der Europäischen Union

Die Steigerung von Effizienz im Bereich Energienutzung ist besonders im Hinblick auf den Klimawandel von großer Bedeutung. Jedoch sehen wir in entsprechenden innovativen Maßnahmen zugleich wirtschaftliches Potenzial, denn mit größerer Effizienz sind auch Kosteneinsparungen möglich, was in einer preissensitiven Branche wie der Schifffahrt von Vorteil ist. Auch entsprechende regulatorische Vorgaben in Bezug auf Energieeffizienz und Emissionen werden strenger und könnten bei Nichteinhaltung Zusatzkosten hervorrufen, die wir vermeiden möchten. – NfB

1 EEDI = Energy Efficiency Design Index

2 OPP = International Oil Pollution Prevention Certificate

Der Einsatz von Materialressourcen spielt in der Schifffahrt eine wichtige Rolle. Das gilt insbesondere für das fachgerechte Recycling von Schiffen, weswegen wir Gründungsmitglied der Ship Recycling Transparency Initiative sind. Die Notwendigkeit einer angemessenen Materialverwendung gilt darüber hinaus vor allem auch für Container.

Da unsere Geschäftstätigkeit zum anderen vorwiegend auf See stattfindet, hat sie Einfluss auf die marine Biodiversität, besonders entlang unserer Fahrtrouten und in Häfen, die wir anlaufen. – NfB

Nahezu alle Schiffsmanagementgesellschaften unserer eigenen Schiffe sind gemäß den globalen Umwelt- und Qualitätsmanagementstandards ISO 9001 und ISO 14001 zertifiziert. Bei Maßnahmen, die wir an unseren zertifizierten Standorten und auf eigenen Schiffen ergreifen, erfüllen wir die entsprechenden Vorgaben und überprüfen deren Einhaltung im Rahmen weltweit definierter Prozesse und Audits. – NfB

Die Verantwortung des Umweltmanagements auf See und für entsprechende Standorte an Land liegt bei der Stabsstelle Regulatory Affairs & Sustainability (s. Nachhaltigkeitsmanagement, S. 46 ff.). – NfB



UNSER ENGAGEMENT – 102-12, 102-13

Hapag-Lloyd engagiert sich über die eigene operative Tätigkeit hinaus für die signifikante Reduktion von Emissionen und ist in diesem Zusammenhang Mitglied in mehreren Organisationen, darunter die Clean Cargo Initiative, das Global Logistics Emissions Council (GLEC) und die EcoTransIT World Initiative (EWI) (s. Nachhaltigkeitsmanagement, S. 46 ff.). – NfB

Ferner unterstützen wir die Ziele der International Chamber of Shipping (ICS) und des Baltic and International Maritime Council (BIMCO) zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Rahmen der aktuellen Verhandlungen der IMO und der Weltklimakonferenz. Als langjähriges Mitglied des World Shipping Councils (WSC) wird Hapag-Lloyd durch unseren CEO im Leitungsausschuss repräsentiert. Zudem setzen wir uns auch über den Verband Deutscher Reeder in den Ausschüssen des Europäischen Reederverbands (ECSA) ein. – NfB

Innerhalb des European Sustainable Shipping Forum (ESSF) der Europäischen Kommission ist Hapag-Lloyd sowohl in der Hauptversammlung als auch in Arbeitsgruppen zu alternativen Antrieben und zu Fragen der Schiffseffizienz aktiv. Im ESSF werden zahlreiche Themen diskutiert, um die kommerzielle Schifffahrt mit Blick auf ihre Umweltauswirkungen weiter zu optimieren. – NfB

Zudem sind wir seit Mitte 2020 Mitglied der Green Shipping Expert Group der EU Waterborne Initiative, die die Vision eines klimaneutralen Seetransports verfolgt. – NfB

Unsere Mitgliedschaften üben wir auch während der Pandemie aktiv aus, meist geschieht das in Form von Treffen und Besprechungen in virtueller Form.

Klimaschutz und Emissionsreduktionen



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

Ein wichtiger Einflussfaktor beim Klimaschutz ist für uns der Betrieb unserer Flotte. Hier verfolgen wir das Ziel, unsere Emissionen spürbar durch den effizienten Einsatz von Energie zu reduzieren. Langfristig haben wir dabei die Dekarbonisierung der Schifffahrt im Fokus. – NfB

ENERGIEEINSATZ UND ENERGIEEFFIZIENZ IM FLOTTENBETRIEB – 302/103, 302-4, 305/103, 307/103

Um den Flottenbetrieb möglichst effizient zu gestalten setzen wir auf kontinuierliche Investitionen in die Energieeffizienz, Verbesserungen des Netzwerks und auf die optimale Ausnutzung der Schiffe. Bei einer langfristigen Nutzungsdauer machen sich die von uns umgesetzten Maßnahmen in den Verbräuchen unserer Schiffe bemerkbar. – 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 

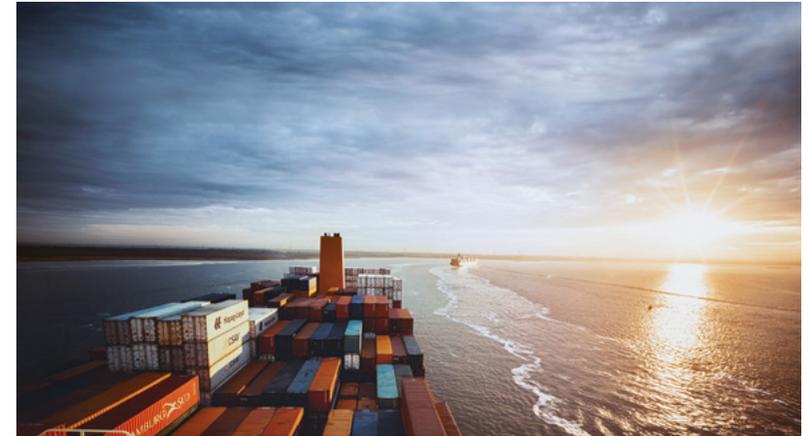
Einen Nachweis für die Effizienz unserer Flotte liefert ein Blick auf die Bunkerverbrauchsdaten: Der spezifische Bunkerverbrauch betrug 2021 2,4 t pro Slot (2020: 2,4 t pro Slot). Klare Richtlinien im Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) stellen sicher, dass unser Bunkerverbrauch so gering wie möglich ausfällt. Die Einhaltung dieser Richtlinien überwachen wir kontinuierlich und kommunizieren relevante Änderungen zeitnah an unsere Schiffsmanagements.

– NfB – 302-3

Wir stellen sicher, dass unsere Crews regelmäßig geschult werden, denn das Training auf See ist unerlässlich für reibungslose Abläufe und daher ein weiterer wichtiger Beitrag in Bezug auf Effizienzsteigerungen. Im Jahr 2021 haben wir rund 50 leitende Besatzungsmitglieder zum Thema Energieeffizienz geschult. Daneben bilden wir unsere Crews auch anderweitig themenspezifisch weiter, beispielsweise zu Flottenmonitoring, Geschwindigkeitsregelung, Trimm-Optimierung und Reporting. – NfB

Durch kontinuierliches Überwachen der Daten unseres Schiffsbetriebes können wir Verbesserungspotenziale in Bezug auf die Auslastung unserer Flotte erkennen und die eingesetzte Energie infolgedessen effizienter nutzen. Wir analysieren die Kapazität unserer Flotte anhand verschiedener Indikatoren wie der Schiffgröße, der Auslastungsrate oder operativer Beschränkungen und können so die vorhandene Kapazität optimal ausnutzen. Durch die Belegung des auf diese Weise zusätzlich gewonnenen Platzes mit leeren Containern sind wir außerdem in der Lage, sogenannte „empty loaders“ zu vermeiden. Dies sind Schiffe, die nur den Auftrag haben, leere Container neu zu verteilen, aber keine Ladung transportieren. Ein weiterer Schritt, den wir zur optimalen Ausnutzung des Platzes an Bord gegangen sind, war die Verbesserung der Löschvorgänge durch zusätzliche Softwarelösungen und Prozessoptimierung. Auch diese Maßnahmen trugen 2021 zu einem optimierten Energieverbrauch bei. – NfB

Unsere moderne Softwarelösung ermöglicht uns ein einheitliches Reporting für die gesamte Flotte. Darin erfassen wir brennstoffbezogene Daten wie Qualität, Bunkervorrat, Tagesverbräuche sowie ereignisbezogene Informationen wie Ankunft, Abfahrt, Wartezeiten auf See und Bunkervorgänge. Die Software wird flankiert durch unsere digitale Routenüberwachung. Damit können wir unsere Fahrten optimal planen und deren Umweltauswirkungen bzw. den erforderlichen Energieeinsatz minimieren. Um eine noch genauere Datenerfassung zu ermöglichen, werden Daten über Hochfrequenzsensoren abgefragt. Richtig



ausgewertet helfen diese Daten, den energieeffizienten Betrieb der Maschinenanlage zur Propulsion und Energieerzeugung zu steuern. Perspektivisch streben wir einen breiteren Einsatz dieser Daten an, auch um den mit der manuellen Datenerfassung verbundenen Aufwand und Fehlerquellen zu reduzieren. – NfB

Im Jahr 2021 haben wir das „Feedback Dashboard“ auf allen Schiffen der Flotte eingeführt. Damit können die Schiffsbesatzungen ihren Verbrauch und ihre Leistung auf interaktivere Weise überwachen. Außerdem können sie auch die Leistung ihres eigenen Schiffes anonym mit der ihrer Schwesterschiffe vergleichen. Das wird in Zukunft die Transparenz bei der Durchführung von Fahrten erhöhen und die Treibstoffeffizienz verbessern, da die gesamte Flotte einbezogen wird. – NfB

Eine weitere Möglichkeit zur Erhöhung der Energieeffizienz ist die Reduzierung der zu Vortrieb notwendigen Maschinenleistung. Diese erreichen wir einerseits durch hydrodynamische Optimierungen von Wulstbug und Propeller und andererseits durch die Vermeidung von Bewuchsbildung an den Schiffsrümpfen. Dazu werden schiffsspezifische Biofouling-Management-Pläne erarbeitet und die Bewuchsbildung mithilfe einer digitalen Lösung beobachtet, sodass zeitnah gehandelt werden kann. Allein durch die Entfernung des Bewuchses an betroffenen Schiffen konnten wir 2021 rund 13% Treibstoff einsparen. Eine entsprechende Prozedur erfolgte im Berichtszeitraum an 25 Schiffen. – NfB

Auch ein neuer Schiffsanstrich hilft bei der Verbesserung der Energieeffizienz und wird regulär im Fünfjahresrhythmus durchgeführt. 2021 haben wir den Anstrich an 13 eigenen und zwei gecharterten Schiffen erneuert. Dabei werden grundsätzlich immer Anstriche verwendet, die mit internationalen Vorschriften übereinstimmen. – NfB

Vorgaben für Neubauten und Modernisierungen

Beim Bau neuer Schiffe sowie bei Modernisierungsmaßnahmen richten wir uns nach den neuesten technischen Effizienz- und Umweltstandards. Der Energy Efficiency Design Index ist eine international verwendete Methode, um die Effizienz von Neubauschiffen zu bewerten und vergleichbar zu machen. Der Index setzt die CO₂ Emissionen, die sich aus der Leistung und dem spezifischen Brennstoffverbrauch der Motoren ergeben, ins Verhältnis zur Tragfähigkeit und Geschwindigkeit des Schiffes. Unsere Neubauten schnitten in der Vergangenheit immer sehr gut ab. 2021 wurden jedoch keine neuen Schiffe in Betrieb genommen. – NfB

Im Laufe des Jahres 2022 werden wir bei unserer existierenden Flotte die Schiffe mit einem Baujahr vor 2013 einer Zertifizierung für den neu eingeführten EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) unterziehen, der für entsprechende Schiffe ab dem Jahr 2023 verbindlich sein wird. Auf Grundlage der Zertifizierung werden wir so Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass unsere Schiffe die Vorgaben 2023 erfüllen werden. – NfB

85 unserer Schiffe sind außerdem beim Environmental Ship Index (ESI) registriert, der die Umwelleistung der Schiffe insbesondere bezüglich ihrer Emissionen bewertet. Schiffe mit einem ESI-Score, der mindestens 20 Punkte über den durch die lokalen Hafenbehörden festgelegten Werten liegt, profitieren von reduzierten Hafengebühren. Alle sechs Monate wird die Leistung der Schiffe neu bewertet. – NfB

Energieeinsatz im Flottenbetrieb

Im Flottenbetrieb ist der Bunker unser größter Hebel zur Steigerung der Energieeffizienz. Zum Bunker gehören grundsätzlich Marine Destillate und Rückstandsöle, wobei bestimmte zugelassene Schiffsklassen auch Rückstandsöle mit nachhaltigen international zertifizierten Bio-Beimischungen erhalten dürfen. Seit 2021 gehört auch Flüssiggas (Liquefied Natural Gas oder kurz LNG) zum

Bunkerportfolio von Hapag-Lloyd standardmäßig dazu. Da sich die unterschiedlichen Bunkersorten unter anderem bezüglich ihrer Brennwerte unterscheiden, achten wir beim Einkauf im Rahmen strenger technischer und gesetzlicher Auswahlkriterien besonders auf einen möglichst hohen Energiegehalt der Brennstoffe. Dadurch können Kosten und Emissionen niedrig gehalten werden (s. Senkung von Emissionen, S. 71 f.). – NfB

Durch die Covid-19-Pandemie wurden jedoch gewonnene Effizienzsteigerungen im Berichtsjahr oft beeinträchtigt. Beispiele dafür sind unfreiwillig lange Hafenaufenthalte oder Verspätungen, die durch eine erhöhte Geschwindigkeit der Schiffe ausgeglichen werden mussten. Viele Häfen operierten nach dem First-come-first-serve-Prinzip, was unsere Planung ebenfalls erschwerte. – NfB

BUNKERVERBRAUCH (IN TONNEN) – NfB – 302-1

	2021	2020
MFO (High Sulphur)	349.278	247.933
MDO, MFO (Low Sulphur)	3.843.212	3.860.733
LNG	2.551	–
Gesamter Bunkerverbrauch	4.195.041	4.108.666

EMISSIONEN DER CONTAINERSCHIFFSFLOTTE (1000 TONNEN CO₂e)* – NfB – 305-1, 305-3

Scope 1	Containerschiffe	rd. 13.405
Scope 3	Vorkette eingekaufte Brennstoffe	rd. 2.273
Summe		15.678

* basierend auf Bunkerverbrauch, exkl. Landstrom

Um dieses Jahr auch die Emissionen für die Herstellung und Bereitstellung der Brennstoffe berechnen und auch andere Treibhausgase berücksichtigen zu können, wurde auf einen neuen Satz an Emissionsfaktoren zurückgegriffen.

INNOVATIVE TREIBSTOFFE UND ANTRIEBSTECHNOLOGIEN

– 302/103, 305/103

Um unsere Zielsetzungen im Bereich Emissionsreduzierung zu erreichen, setzen wir verstärkt auf nachhaltigere Brennstoffe, beispielsweise auf Liquefied Natural Gas (LNG). Darüber hinaus spielen Biofuels als alternative Brennstoffe bei Hapag-Lloyd eine wichtige Rolle (Biofuels, siehe S. 70).

Bei der Erprobung und Weiterentwicklung unserer LNG-Systeme kooperieren wir mit Industriepartnern. Darüber hinaus arbeiten wir mit Partnern aus der Forschung und Entwicklung zusammen – bei der Erprobung und Entwicklung innovativer Antriebsformen wie der Brennstoffzelle beispielsweise mit der Kühne Logistics University (s. Nachhaltigkeitsmanagement, S. 46). Unsere Erfahrungen und Erkenntnisse teilen wir auch mit Forschungseinrichtungen wie der Technischen Universität Hamburg-Harburg, der FH Kiel und weiteren Partnern aus der Industrie. Nicht zuletzt bringen wir uns aktiv in Gremien und Fachausschüsse ein, zum Beispiel in die STG (Schiffbautechnische Gesellschaft) und die SGMF (The Society for Gas as a Marine Fuel). – NfB

Neue Antriebsart Liquefied Natural Gas (LNG)

Nachdem die entsprechenden Umbauten Ende 2020 erfolgt sind, lief der LNG-Betrieb auf der „Brussels Express“ im Berichtszeitraum als Pilotprojekt an. Wir profitieren von den beim Umbau und im Betrieb gesammelten Erfahrungen, um die LNG-Technik kontinuierlich zu verbessern. Dabei kooperieren wir auch mit Industriepartnern wie MAN ES.

Durch den Einsatz von LNG als Antriebsstoff können wir 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. Wir erwarten dadurch eine Senkung der CO₂-Emissionen um 15 bis 25 % sowie eine deutliche Reduktion der Schwefeloxid- und Feinstaubemissionen. – NfB

LNG wird aufgrund des sog. Methanschlupfs (Entweichen von Methan in die Atmosphäre) kritisch diskutiert. Um die Methan-Emissionen an Bord auf ein Minimum zu reduzieren, wurde die Hauptmaschine mit einem System zur Hochdruck-Gaseinblasung ausgestattet, welches die dieselmotorische Verbrennung ohne nennenswerte Methanemissionen im Betrieb erlaubt. Diese

Technologie ist bisher die einzige am Markt verfügbare Möglichkeit, den Methanschlupf im Betrieb in diesem Maße zu senken. Dies gilt für den Berichtszeitraum. – NfB

In seiner Eigenschaft als fossiler Treibstoff ist LNG für uns primär ein Übergangsbrennstoff. Nichtsdestotrotz ist die Antriebstechnik mit verflüssigtem Gas zukunftsfähig, denn LNG-betriebene Schiffe können mittelfristig mit synthetischem oder biologischem Methan betrieben werden. Diese Brennstoffe können, abhängig von der Herstellung stark emissionsreduziert oder sogar klimaneutral über ihren Lebenszyklus sein. Das schließt den Herstellungsprozess und die anschließende Nutzung an Bord ein. Diese Treibstoffe sind jedoch noch nicht in großem Maßstab verfügbar und wir haben sie daher auch noch nicht eingesetzt. Wir beobachten daher aktuell entsprechende Entwicklungen hinsichtlich einer möglichen Anwendung für unsere Aktivitäten. – NfB

Wie im Vorjahr haben wir auch 2021 weitere Dual-Fuel Schiffe für den Einsatz von LNG bestellt. In den Jahren 2023 und 2024 sollen zwölf Neubauten mit jeweils 23.500+ TEU in Betrieb genommen werden. Da auch hier die Hauptmaschine mit einem System zur Hochdruck-Gaseinblasung ausgestattet sein wird, kann der Methanschlupf der Hauptmaschine auf nahezu Null reduziert werden.

– NfB

Antrieb mit Biofuels

Seit 2020 testen wir den Einsatz sog. Biofuels. Dabei handelt es sich um biologisches Ausgangsmaterial wie gebrauchtes Speiseöl, aus welchem ein Fettsäuremethylester (FAME) hergestellt wird und das mit VLSFO¹ in variablem Verhältnis gemischt wird. Durch den Einsatz von Biofuel können im Vergleich zu herkömmlichem Brennstoff über 80 % der Treibhausgasemissionen eingespart werden.² – NfB

Seit 2021 werden unsere Schiffe der A19-Klasse in Rotterdam mit Biofuels betankt, und wir prüfen, wie wir diese Form der Betankung ausweiten können, indem wir zusätzliche Schiffsklassen und Häfen in Betracht ziehen. Eine Herausforderung ist jedoch weiterhin die Biofuel-Beschaffung. Da die globale Nachfrage nach Biofuel in der maritimen Seeschifffahrt noch sehr gering ist, gibt es zurzeit nur für vereinzelte Bunkerhäfen eine ständige Verfügbarkeit von Biofuel. Die aufwendige Bereitstellung für die geringen Mengen an Biofuel sowie eine komplett segregierte Tank- und Lieferkette für diese nachhaltigen Brennstoffe bedeuten für die Lieferanten deutlich höhere logistische Herausforderungen und Kosten. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Einkaufspreise von Biofuel und erschwert somit die globale Wettbewerbsfähigkeit und Verfügbarkeit von diesen nachhaltigen Brennstoffen. Biofuels sind darüber hinaus noch nicht standardisiert verfügbar, sodass für jede Maschinenklasse eine eigene Genehmigung benötigt wird. Zudem ist die Skalierbarkeit begrenzt, denn Speiseöle sind endliche Ressourcen, sodass ein flottenweiter Einsatz nicht möglich ist.

Wir streben an, unseren Kunden ab 2022 den Transport mit Biofuel als kommerzielles Produkt anzubieten.

¹ VLSFO = Very Low Sulphur Fuel Oil

² Vorgelagerte Treibhausgasemissionen werden dabei berücksichtigt.

INFOBOX BIOFUELS – 302-1

- Der Treibstoff ist eine Mischung aus VLSFO³ und FAME. Gängige Mischverhältnisse sind aktuell 70/30 und 80/20.
- 2021 haben wir rund 18.500 t Biofuels gebunkert.
- Aktuell ist der Treibstoff nur in vier Häfen in adäquater Menge verfügbar: Rotterdam, Singapur, Fujairah und Jebel Ali.
- Wir kaufen nur Biofuels mit ISCC-Zertifikat (International Sustainability and Carbon Certification). So wird die sichere Herkunft des Sekundärrohstoffs und dessen Qualität gewährleistet und eine Doppelanrechnung bei den Emissionen vermieden.
- 2021 wurden zwei Schiffsklassen für den Gebrauch von bestimmten Biofuels zertifiziert. Das bedeutet, dass nun 16 Schiffe im Biofuel-Modus laufen können. Im nächsten Schritt streben wir die Zertifizierung weiterer Schiffsklassen und von Teilen unserer Charter-Flotte an.
- Den Prozess zur Ermittlung der entsprechenden Reduzierung der CO₂e-Emissionen möchten wir ab Anfang 2022 mit begrenzter Prüfungssicherheit extern auditieren lassen.



³ VLSFO = Very Low Sulphur Fuel Oil

SENKUNG VON EMISSIONEN – 305/103

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

Treibhausgasemissionen – 305-4

Wir haben 2016 das Ziel formuliert, die spezifischen CO₂-Emissionen pro TEU-Kilometer bis 2020 um 20 % zu verringern.⁴ Mit einer Reduzierung um 19 % haben wir das angestrebte Ziel verfehlt. Dennoch sind wir der Meinung, dass diese Reduktion im Zeitraum von 2016 bis 2020 beachtlich ist. – NfB

Die spezifischen CO₂e-Emissionen der gesamten Flotte im Jahr 2020 betragen gemäß der im Jahr 2019 aktualisierten Berechnungsmethodik der Clean Cargo Initiative 62,25 g CO₂e pro TEU-Kilometer.⁵ Der neuen Methodik zufolge erreichten wir von 2019 auf 2020 eine Reduktion um 2,6 %. – NfB

In unserer neuen Nachhaltigkeitsstrategie haben wir in diesem Zusammenhang neue langfristige Ziele zur Emissionsreduzierung unserer Flotte festgelegt:

- Reduzierung der CO₂e-Intensität (EEOI)⁶ der gesamten Flotte um 30 % bis 2030 gegenüber 2019; im Einklang mit der Reduzierung für die eigene Flotte von 60 % bis 2030 gemäß AER⁷ gegenüber 2008⁸;
- Netto-null Treibhausgasausstoß für die gesamte Flotte bis 2045 unter Verwendung von alternativen Kraftstoffen. – NfB

Um den Bedürfnissen unserer Kunden nach mehr Transparenz in der Lieferkette gerecht zu werden, stellen wir auf unserer Homepage das kostenlose Tool EcoCalc  zur Verfügung. Es gewährt Einblick in Emissionswerte der Transportketten.

4 Auf Basis der Berechnungsmethodik der Clean Cargo (CC) Initiative unter Verwendung reiner Tank-to-Wheel-CO₂-Emissionsfaktoren mit einer nominalen Tradelane-Auslastung von 100 %.

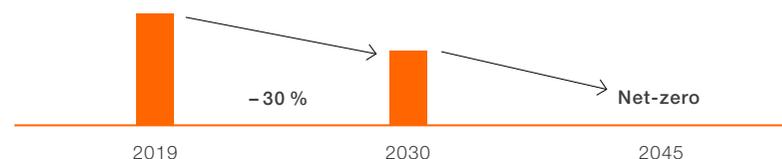
5 Die spezifischen CO₂-Äquivalent-Emissionen auf Basis der CC-Methodik beziehen sich auf 2020. Ab 2019 ging Clean Cargo von der Verwendung reiner Tank-to-Wheel-CO₂-Emissionsfaktoren zu Well-to-Wheel CO₂-Äquivalent-Emissionsfaktoren für alle Kraftstoffe über und wechselte von einer nominalen Tradelane-Auslastung von 100 % zu einem Durchschnittswert von 70 % für alle Carrier und Tradelanes. Infolgedessen sind die neuen Emissionswerte höher. Der Wert des Jahres 2021 lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor, da die externe Berechnung nachgelagert durchgeführt wird.

6 EEOI = Energy Efficiency Operational Indicator⁷

7 AER = Annual Efficiency Ratio

8 Gemäß Festlegung im Hapag-Lloyd Sustainability-Linked Bond Framework (<https://www.hapag-loyd.com/en/company/ir/creditor-relations/green-finance.html>).

GEPLANTE REDUZIERUNG DER CO₂e-INTENSITÄT



Luftschadstoffe – 305/103, 303/103, 303-2

Aufgrund der Treibstoffverbrennung durch die Flotte werden Luftschadstoffe freigesetzt, insbesondere Stickstoffoxide (NOx) und Schwefeloxide (SOx). Hapag-Lloyd ist bestrebt, diese Emissionen zu reduzieren und folgt den gesetzlichen Vorgaben, wie dem Grenzwert der IMO von 0,5 % bzw. 0,1 % Schwefelgehalt für Bunker. Die gesetzlichen Vorgaben erreichen wir primär durch den Einkauf von Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt. Weitere Maßnahmen sind, wo möglich, die Umrüstung der Schiffe auf Dual-Fuel-Antrieb sowie die Ausstattung unserer Schiffe mit Abgasreinigungssystemen, sog. Scrubbern. – NfB

Hapag-Lloyd verfügt aktuell über 14 eigene Schiffe mit Hybrid-Ready-Scrubbern. Mit der Entscheidung für flexibel umrüstbare Hybrid-Ready-Systeme begegnen wir national und regional zunehmenden Verboten der aktuell vorherrschenden und auch von uns genutzten Open-Loop-Technik. Im Open-Loop-Betrieb setzen die Scrubber auf See Waschwasser frei. Dieses entspricht in seinem pH-Gehalt und in Bezug auf Rückstände den Kriterien dem MARPOL Annex V⁹ der IMO. Wir führen eine ständig aktualisierte Liste der Territorien, in denen Open-Loop-Betrieb verboten ist. – NfB

2021 haben Laboranalysen für rund 99 % unserer Treibstofflieferungen einen durchschnittlichen gewichteten Schwefelgehalt von rund 0,6 % (Vorjahr: 0,5 %) ergeben. – NfB

Der Anteil des verbrauchten Bunkers mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1% und 0,5%, MDO) und Liquefied Natural Gas (LNG) reduzierte sich leicht von rund 94 % in 2020 auf 92 % im Berichtsjahr 2021. – NfB

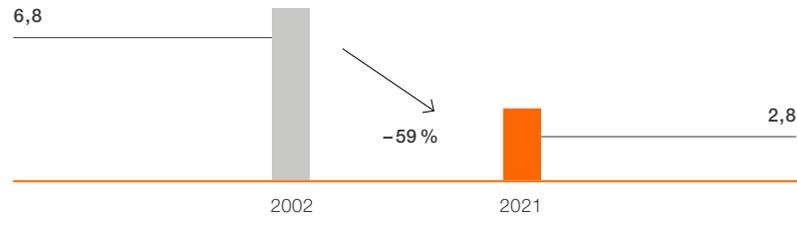
9 Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

UMWELTVERTRÄGLICHERE KÜHLCONTAINER – 302/103

Der Transport gekühlter Waren erfolgt mit sog. Reefern, die ein elektrisch betriebenes Aggregat beinhalten, das den Container auf -30°C bis $+30^{\circ}\text{C}$ temperieren kann. Hapag-Lloyd verfügt über einen Reeferbestand von rund 278.950 TEU (2020: 233.200 TEU). – NfB

Wir beziehen bereits seit vielen Jahren ausschließlich Aggregate mit hoher Energieeffizienz. Mithilfe der kontinuierlichen Verjüngung unserer Reeferflotte durch Aggregate mit hoher Energieeffizienz konnten wir den Energieverbrauch stetig reduzieren. Über eigene Effizienz-Tests bestimmen wir die Energieverbräuche der individuellen Reeferaggregate. Der durchschnittliche Energieverbrauch je 40-Fuß-Reefercontainer ist so in den vergangenen 19 Jahren von 6,8 kWh/unit (2002) auf 2,8 kWh/unit im Berichtsjahr gesunken. – NfB

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



Außerdem steigern wir die Energieeinsparquote durch Softwarelösungen, die uns zum Beispiel eine optimierte Temperaturführung ermöglichen. Da ihr Einsatz derzeit noch Risiken für die Ladung beinhaltet, können wir die besagten Lösungen zwar noch nicht flächendeckend ausrollen, stehen aber in laufendem Kontakt mit den Herstellern.

ENERGIEVERSORGUNG WÄHREND DER HAFENLIEGEZEITEN

– 302/103, 305/103

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

In Kalifornien müssen 80 % der Energieversorgung seit 2020 durch Landstrom abgedeckt werden und ab 2023 werden es 100 % sein. Die Regelung hat vor Ort bereits zu einer deutlichen Verbesserung der Luftqualität geführt. Auch in China besteht für Schiffe mit entsprechender Infrastruktur seit 2019 eine Landstrompflicht.

Um den Erfordernissen nachzukommen, rüsten wir unsere Schiffe sukzessive für die Landstromnutzung um. Im Berichtsjahr sind elf unserer eigenen Schiffe und zehn Charterschiffe landstromfähig gewesen und haben Routen mit kalifornischen Häfen befahren. – NfB

ENERGIEVERSORGUNG AN UNSEREN STANDORTEN

– 302/103, 305/103

Weltweit setzen wir uns spezifische standortbezogene Ziele wie die Verminderung des absoluten oder spezifischen Energieverbrauchs im Sinne der allgemeinen Reduzierung von Energie und Emissionen vor Ort. In der Hamburger Zentrale beziehen wir 100 % unseres Stroms aus erneuerbaren Energiequellen.

Marine Biodiversität

– 102-11, 303/103, 303-1, 303-2, 304/103, 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. – NfB

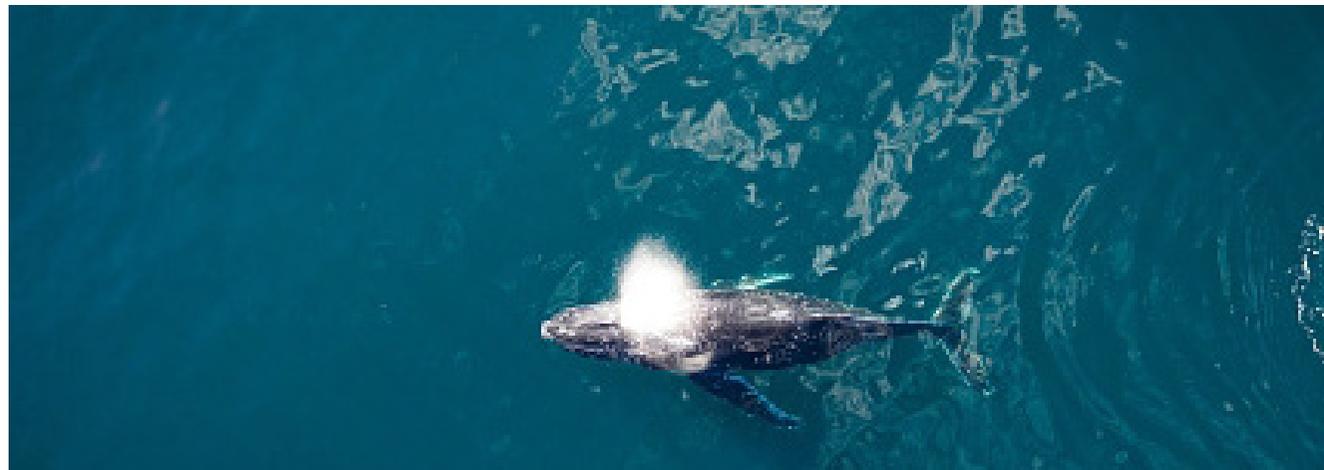
Wir haben Ziele, die zum Schutz mariner Ökosysteme beitragen sollen, in unserer neuen Nachhaltigkeitsstrategie verankert:

- Keine Verstöße gegen die Übereinkommen zu Schäden durch Ballastwasser und freigesetzte Substanzen durch unsere Flotte
- Betrieb der eigenen Schiffe sowie von Charterschiffen auf einheitlich hohem Umweltstandard soweit rechtlich möglich.

– NfB

SCHUTZ DER GEWÄSSER UND DER MARINEN BIODIVERSITÄT – 307/103

Unter anderem durch die Freisetzung von Luftschadstoffen und Treibhausgasen, Lärmemissionen und die Störung von Meeres-säugetern nehmen unsere Geschäftsaktivitäten Einfluss auf die marine Biodiversität. Betroffen sind vor allem Gebiete entlang der Fahrtrouten und in den Häfen. Es ist unser Bestreben, die von uns befahrenen Gewässer durch spezifische Maßnahmen und die Einhaltung internationaler Vorgaben zum Gewässerschutz sowie die Zusammenarbeit mit Branchenmitgliedern, Behörden und NGOs bestmöglich zu schützen. – NfB



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

EXTERNE REGULARIEN (AUSWAHL) – 307/103

- **International Maritime Organization (IMO):**
Ballast Water Management Convention sowie das MARPOL-Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
- **US Coast Guard (USCG):**
Vorschriften zum Schutz von amerikanischen Gewässern

Wir haben auf unseren Schiffen Managementsysteme zum Gewässerschutz implementiert. Sie berücksichtigen die Vorgaben des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) und die gesetzlichen Regulierungen zum Ballastwassermanagement. – NfB

Ein vielschichtiges Regelwerk aus internationalen und nationalen Gesetzen schafft den gesetzlichen Rahmen zur Vermeidung der Einbringung von Substanzen bis hin zu nichtindigenen Lebewesen durch Ballastwasser. Dieser weite Rahmen umspannt MARPOL wie z. B. betreffende Ölfreisetzungen bis hin zur internationalen Ballastwasserkonvention, inkl. wiederum der nationalen Gesetze. Ein Regime zur Einhaltung der Gesetze erfolgt durch weltweit etablierte Hafenstaatenkontrollen als auch durch unser internes Auditierungssystem. Hier erfolgen Kontrollen der Dokumente wie Öltagebuch, Ballastwasserdokumentation oder dem Mülltagebuch. – NfB

Ende 2021 gab es einen Vorfall in Rotterdam, bei dem ein Fass mit Hydrauliköl zwischen Schiff und Pier gefallen, auf einem Fender zerbrochen und ausgelaufen ist. Das ausgelaufene Öl konnte durch einen externen Dienstleister von der Wasseroberfläche aufgenommen werden. Die Reinigungsarbeiten wurden durch die Hafenbehörden überwacht und kontrolliert. – NfB

Vorbeugung der Verbreitung invasiver Arten

Ein Nebeneffekt des Ablassens von Ballastwasser ist die Verbreitung invasiver Arten abseits ihrer heimischen Regionen. Dadurch können 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. Die Konvention verpflichtet zur Umsetzung eines spezifischen

Ballastwassermanagements – eine Anforderung, die die gesamte Hapag-Lloyd-Flotte vollumfänglich erfüllt. Darüber hinaus muss auf jedem Schiff innerhalb eines vorgeschriebenen Zeitrahmens ein Ballastwasser-Behandlungssystem zur Reinigung des Ballastwassers installiert werden. – NfB

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 2023 den strengeren Vorschriften mit unseren Schiffen gerecht werden zu können. Im Berichtszeitraum haben wir insgesamt 28 Schiffe auf den hohen USCG-Standard umgerüstet. – NfB

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. – NfB

SCHUTZ VON MEERESSÄUGERN – 102-12, 102-44, 304-4

Wir beteiligen uns an vielfältigen Kooperationen und Projekten, die den maritimen Artenschutz zu ihrem Ziel erklärt haben (s. Mitgliedschaften & Engagements, S. 58):

Um Walskollisionen zu vermeiden, halten wir uns an die verbindlichen Regeln zu Geschwindigkeitsdrosselungen und an die Vorgaben in Bezug auf „Areas to be Avoided“ (ATBAs). – NfB

Hapag-Lloyd engagiert sich im World Shipping Council (WSC) für eine Verlegung des Verkehrstrennungsgebiets südlich von Sri Lanka, um Blauwale auf ihren Wanderrouten zu schützen. 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. – NfB

Program Protecting Blue Whales and Blue Skies

Im fünften Jahr in Folge nehmen wir an dem Programm teil, das sich für eine Verringerung der Luftverschmutzung an der kalifornischen Küste und den Schutz der gefährdeten Blau-, Buckel- und Finnwale einsetzt. Reduzierte Fahrtgeschwindigkeiten von Mai bis November sorgen in den Regionen San Francisco Bay und Santa Barbara Channel für die Verminderung von Luftschadstoffen und verhindern mögliche Kollisionen mit Walen. – NfB

ECHO Program

Dieses Forschungsprojekt widmet sich der Reduzierung von Unterwassergeräuschen. Wir unterstützen es, indem wir operationelle Daten und technische Informationen zur Verfügung stellen. Diese werden auf Unterwassergeräusche analysiert und dann zur Entwicklung von Richtlinien zum Propellerbau genutzt.

– NfB

WEITERE KOOPERATIONEN FÜR DEN MARITIMEN UMWELTSCHUTZ – 102-12, 102-44, 304-4

Arctic Shipping Corporate Pledge

Hapag-Lloyd gehörte im Oktober 2019 zu den ersten Unterzeichnern der freiwilligen Selbstverpflichtung des Sportartikelherstellers Nike und der Umweltschutzorganisation Ocean Conservancy zur Umfahrung der Arktis. Wir sichern zu, auf Schiffsrouten durch die Arktis zu verzichten, solange schwerwiegende negative Auswirkungen auf das dortige einzigartige Ökosystem nicht ausgeschlossen werden können. – NfB

Im Berichtszeitraum engagierten wir uns außerdem beim Shenzhen Green Ports Program (China), dem 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). – NfB



Verantwortungsvoller Ressourceneinsatz

– 301/103, 306/103, 306-1

76 Verantwortungsvoller Ressourceneinsatz

Das Thema Ressourcen- und Materialeinsatz spielt vor allem im Hinblick auf Kreislaufwirtschaft und entsprechendes Recycling eine entscheidende Rolle. In unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir das Thema Ressourcenschutz verankert. So werden wir zukünftig das Thema Ressourceneffizienz bzw. Abfallvermeidung und Recycling gezielt verfolgen.

Im Seebetrieb kommen verschiedene Materialien zum Einsatz. Für uns besonders relevant sind Materialien wie Stahl und Buntmetalle, da sie zu einem großen Anteil in unseren Schiffen und Containern verbaut werden. Aber auch Materialien aus dem Betrieb wie Taue und Lebensmittelabfälle sowie der Umgang mit Wasser und Abwasser haben eine Relevanz.

In unseren Containern sind verschiedene Materialien wie Holz, Bambus und Stahl verbaut – oft in Kombination. Den kleinsten Anteil der Containerböden machen reine Bambusböden aus, den Großteil Hybridböden, eine Kombination aus Bambus und Holz. Hybridböden sind aus unserer Sicht jedoch aufgrund der kürzeren Haltbarkeit, ihres relativ hohen Gewichts und der aufwändigen Entsorgung eine Übergangstechnologie. Wir möchten bevorzugt Container mit unseren selbstentwickelten Stahlfußböden zum Einsatz bringen. In der Nutzungsphase bieten sie im Vergleich zu den konventionellen Böden viele Vorteile: eine höhere Stabilität,

ein niedrigeres Gewicht, einen größeren Stauraum und erweiterte Sicherungsmöglichkeiten für die Ladung. Auch lassen sie sich sehr gut recyceln. Aufgrund von durch die Pandemie eingeschränkten Lieferketten und angesichts einer insgesamt erhöhten Nachfrage nach Containern war es 2021 nicht möglich, Standard-Container mit Stahlböden zu beschaffen. Im Jahr 2021 wurden jedoch 5.100 TEU Spezial-Container mit Stahlfußboden gebaut und geliefert. Der Bestand ist mit den 2021 eingekauften Containern auf insgesamt 62.600 TEU mit Stahlfußboden gestiegen, was einem Anteil von rd. 2 % der mit Stahlfußboden ausrustbaren Containermenge entspricht. – 301-1

Unsere Taue bestehen aus Kunststoff und werden am Ende ihrer Lebensdauer in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt. Lebensmittelabfälle unserer Besatzungen an Bord halten wir durch unsere wirtschaftliche Planung beim Provianteinkauf und bei der Speisenzubereitung gering.

Ressourcenschonung – 306-2, 307/103

Als Teil unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir auch Maßnahmen zur Ressourceneffizienz bzw. zu Abfallvermeidung und Recycling definiert. Dies ist bereits in der Tradition des Schiffsbetriebs verankert. Hier gilt „Reparatur vor Entsorgung“ und es wird eine möglichst lange Einsatzdauer von Materialien und Bauteilen angestrebt – selbstverständlich unter der Prämisse, dass Sicherheit und reibungsloser Schiffsbetrieb stets gewährleistet sind.

EXTERNE REGULARIEN (AUSWAHL) – 307/103

- **EU SRR (Ship Recycling Regulation):**
Anforderungen zum Recycling von Schiffen
- **IHM (Inventory of Hazardous Materials):**
Gefahrenstoffinventar, das auf jedem Schiff anzulegen ist.

Nach dem IHM (Inventory of Hazardous Materials) ist es seit 2021 auf allen Schiffen Pflicht, eine Liste von eingesetzten gefährlichen Materialien zu führen, inkl. bereits verbauter Stoffe. Um die Einhaltung dieser Regelung zu garantieren, haben wir unsere Flotte von einem externen Dienstleister überprüfen und zertifizieren lassen.

RECYCLING UND ENTSORGUNG – 304/103, 306-2

Materialeinsatz und Recycling sind besonders in Bezug auf unsere Flotte für uns zentrale Themen. Im Hinblick auf das Recycling von Schiffen, aber auch bezüglich anderweitiger Abfälle halten wir stets die gesetzlichen Vorgaben für die Entsorgung ein.

Recycling von Schiffen

Wir übernehmen die Verantwortung für unsere Schiffe vom Bau bis zum Recycling. Unsere Hapag-Lloyd Ship Recycling Policy fordert dem geltenden EU-Recht entsprechend ein sogenanntes Inventory of Hazardous Materials (IHM), mit dem jedes neu gebaute Schiff von Hapag-Lloyd verpflichtend ausgestattet wird. So wollen wir negative Auswirkungen unserer Schiffe auf Gesellschaft und Umwelt auch beim Recycling minimieren. Darüber hinaus halten wir uns an die Schiffsrecycling-Anforderungen, die in MARPOL festgelegt sind.

Hapag-Lloyd ist Gründungsmitglied der Ship Recycling Transparency Initiative (SRTI), die umweltverträgliches Schiffsrecycling unter sicheren Arbeitsbedingungen einfordert. Um den Wirkungskreis der Initiative zu vergrößern, sind wir unter anderem auch im Steering Committee tätig. – 102-12

2021 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 Abwasser

An Bord eines Schiffes wird sowohl Frischwasser als auch Trinkwasser benötigt. Frischwasser wird mithilfe von Seewasserdampfern gewonnen und zum Beispiel 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

Entsorgung und Recycling weiterer Abfälle auf See

Bei Hapag-Lloyd ist der Anspruch „No Garbage into the Sea“ seit Jahrzehnten gelebte Realität, denn die Vermeidung von Müll in den Weltmeeren ist für die Schifffahrt ein besonders wichtiges Thema. Dafür wird auf unseren Schiffen jeglicher anfallende 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.

Die Übergabe der Abfälle an die in den Häfen zuständigen Unternehmen wird an Bord dokumentiert. Oft stehen jedoch 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.



Alle Abfälle an Bord werden täglich nach Kategorien erfasst. Für Altöl gibt es gesonderte Öltagebücher. Momentan werden diese Daten noch nicht zentral zusammengeführt, jedoch ist dies für die gesamte Flotte in Planung. – 306-3

Wir sind stets auf der Suche nach Wegen zur Reduzierung von Abfällen an Bord, beispielsweise bei Verpackungsmüll. Dies steht jedoch oft im Konflikt mit Hygienevorschriften, weshalb wir bislang beispielsweise keine Wasserspender zur Trinkwasserversorgung einführen konnten. Aktuell prüfen wir alternativ die Verwendung größerer Wasserbehälter. Auch im Rahmen der BIMCO¹ setzen wir uns für global praktikable Lösungen zur Vermeidung von Plastikverpackungen an Bord (insbesondere Plastikflaschen) ein.

Entsorgung und Recycling weiterer Abfälle an Land

Nach dem Ende ihrer Verwendungsdauer werden Container durch Verkauf dem Zweitmarkt zugeführt, beispielsweise für Transport oder Lagerung.

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 Sachen verantwortliche Ressourcennutzung stehen wir außerdem im Dialog mit Stakeholdern und haben im Berichtszeitraum Gespräche mit Zulieferern über die mögliche Reduktion von Verpackungsmüll geführt – natürlich stets unter der Prämisse, die Qualitätssicherung für die zu transportierenden Güter wie Proviant oder Ersatzteile zu gewährleisten.

¹ Baltic and International Maritime Council



MITARBEITENDE

Inhalt des Kapitels

Ein attraktives Arbeitsumfeld für unsere Mitarbeitenden ist uns wichtig. Dies wollen wir auch in einem immer agileren und digitaleren Arbeitsalltag sicherstellen – deshalb entwickeln wir uns als Arbeitgeber stets weiter. Mehr >

Managementansatz – 401/103

Es ist uns wichtig, weltweit als verantwortungsvoller und attraktiver Arbeitgeber zu agieren. Dabei steht es für uns nach wie vor an erster Stelle, ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld für unsere Mitarbeitenden zu gewährleisten. Wir entwickeln uns ständig weiter und setzen uns neue Ziele, die wir in der Strategy 2023 festgehalten haben. Für Human Resources ist die Digitalisierung ein entscheidender Faktor, um der wachsenden Komplexität bei Mitarbeiterthemen gerecht zu werden – vom hybriden Arbeiten über virtuelle Weiterbildungen bis zur digitalen Dokumentation von Feedbackgesprächen.¹ – NfB

Gemeinsam mit unseren Mitarbeitenden weltweit wollen wir eine positive und für alle zuträgliche Unternehmenskultur leben. Sie leitet uns im Arbeitsalltag, damit wir für unsere Kunden das Beste geben können. Unsere Unternehmenskultur entwickeln wir im Rahmen der Strategy 2023 weiter. Dazu zählt zum Beispiel, dass wir gezielt in die Aus- und Weiterbildung unserer Fach- und Führungskräfte investieren und gleichermaßen in die berufliche und persönliche Entwicklung von Nachwuchstalenten. Zentrale Elemente der Strategy 2023 sind außerdem Digitalisierung und Agilität: Mit digitalen Prozessen möchte Hapag-Lloyd das Wachstum, die Entwicklung und die Betreuung der Beschäftigten effizient voranbringen. Im Jahr 2020 hat die HR-Abteilung bereits eine globale Strategie rund um sechs Kernthemen ihres Bereichs entwickelt: HR



Digitalization, Dialogue & Engagement, Future Way of Working, Change Management, Global Employer Branding und Future Leadership.² – NfB

Im Jahr 2021 haben die anhaltende Pandemielage und die damit verbundenen Vorgaben und Restriktionen das gesamte Unternehmen und alle Mitarbeitenden weiterhin in Atem gehalten. Unsere Standorte waren davon unterschiedlich stark betroffen. In einigen Ländern sind unsere Mitarbeitenden fast vollständig mobil tätig. So lag beispielsweise in Deutschland die Büroanwesenheit bei der Hapag-Lloyd AG zum Ende des Berichtszeitraums bei nur nahezu 15%. In unserem Global Service Center in Indien arbeiteten unsere Beschäftigten während der zweiten und dritten Covid-19-Welle ebenso fast ausnahmslos remote. – NfB

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

Flexibilität und Innovation waren für uns der Schlüssel, auf die pandemiebedingten Herausforderungen adäquat zu reagieren – besonders durch Lösungen im digitalen Bereich. Wir ermöglichen durch IT-gestützte Kommunikationstools eine sichere Zusammenarbeit, egal ob vom Büro oder von zu Hause aus. Wir arbeiten kontinuierlich daran, unsere Weiterbildungsangebote zu digitalisieren.³ – NfB

Auch unsere Mitarbeitenden auf See waren im Berichtsjahr erneut von Maßnahmen gegen die Corona-Pandemie betroffen. Insbesondere die Crew-Wechsel waren eine Herausforderung. Dank des Engagements unserer Mitarbeitenden konnten sie jedoch regelmäßiger stattfinden als noch im Vorjahr. Eine große Hürde stellten aber weiterhin die regional sehr unterschiedlich gehandhabten Reise-restriktionen dar, zum Beispiel die verschiedenen Quarantänevorgaben. Dadurch gestaltete sich die Ablösung unserer indischen und philippinischen Besatzungsmitglieder schwierig und brachte teilweise auch psychische Belastungen mit sich. Durch regelmäßige wöchentliche Informationen zur Pandemielage und zu den geplanten Crew-Wechseln konnten wir aktiv gegensteuern und die Zuversicht der Besatzungen in Bezug auf das Ablösungsprozedere stärken. Die Ablösungen unserer europäischen Besatzungsmitglieder wurden pünktlich durchgeführt. – NfB

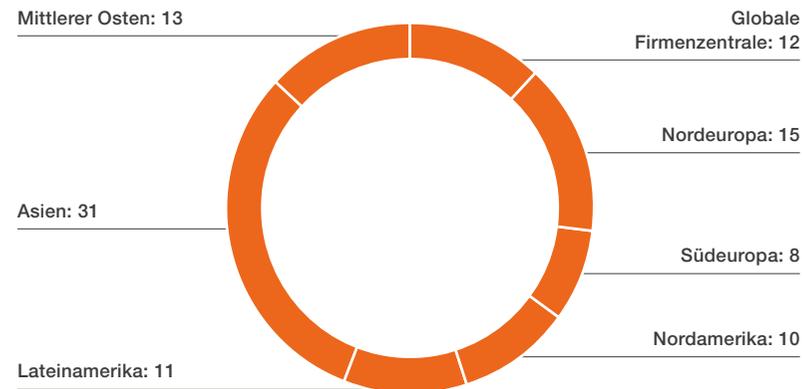
ORGANISATION DES PERSONALMANAGEMENTS

Der Bereich Global Human Resources (Global HR) betreut von der Unternehmenszentrale aus unsere Mitarbeitenden an Land. Er unterstützt die regionalen Einheiten in ihrer eigenverantwortlichen Personalarbeit und stellt, soweit möglich, einheitliche Standards für Mitarbeiterthemen sicher, die weltweit verbindlich sind. In enger Abstimmung mit Global HR werden diese Standards überall dort umgesetzt, wo es aus strategischer und operativer Sicht sinnvoll und notwendig ist – beispielsweise in der Nachwuchsförderung. Auch die Instrumente des Personalmanagements sind einheitlich. Dazu gehört der regelmäßige Dialog mit den Mitarbeitenden, der in jedem Land derselben Struktur folgt. Um ein grundlegendes, weltweit gültiges Verständnis für die einheitlichen Strukturen bei Mitarbeiterthemen zu schaffen, gibt es außerdem verbindliche Vergütungsgrundsätze, Level-Strukturen, unsere Global Mobility Policy und unsere unternehmensweite Ethikrichtlinie.⁴ – NfB

3, 4, 5 Die Gesellschaften zur Wartung und Reparatur von Containern sind dezentral organisiert und derzeit von der Beschreibung ausgenommen.

Für den größten Teil unserer Mitarbeitenden auf See sind der Bereich Marine Human Resources und das Ship Management Dubai zuständig. Ersterer betreut die Schiffe unter deutscher Flagge. Beide Einheiten setzen unsere Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für ihre jeweiligen Mitarbeitenden um. – NfB

REGIONALE VERTEILUNG DER LANDMITARBEITENDEN* (IN %) – 102-8



* Stand: 31.12.2021 – exkl. Auszubildende

Als Teil unserer globalen HR-Strategie, die 2020 veröffentlicht wurde, entwickeln wir unser Personalmanagement für Beschäftigte an Land. Dazu nimmt der Bereich Global HR an regelmäßigen internen und externen Audits teil, um Verbesserungspotenziale zu erkennen und umzusetzen.⁵

Aus den Ergebnissen einer Vorjahresbefragung von wesentlichen internen Kunden und Mitarbeitenden der Fachabteilungen an Land haben wir 2021 weitere Fokusthemen identifiziert, die wir aktuell bearbeiten. Schwerpunkte sind unsere Digitalisierungsinitiative, das Konzept „Future Way of Working@Hapag-Lloyd“ und unser Performance-Management. Durch entsprechende Projekte konnten wir im Berichtszeitraum erste Erfolge verzeichnen. So führten wir weltweit ein hybrides Arbeitsmodell ein, unter Berücksichtigung der regionalen epidemischen Lage. Außerdem wurde auch das Jahresgespräch (Global Staff Dialogue) inhaltlich und technisch angepasst und wird im kommenden Jahr implementiert.⁶ – NFB

PERSONALSTRUKTUR – 102-8

Hapag-Lloyd beschäftigte 2021 rd. 14.100 Mitarbeitende (2020: rd. 13.100 Mitarbeitende) – 12.142 an Land und 1.964 auf See. 12 % der Landmitarbeitenden⁷ sind in der globalen Firmenzentrale, 15 % in Nordeuropa, 8 % in Südeuropa, 10 % in Nordamerika, 11 % in Lateinamerika, 31 % in Asien und

13 % im Mittleren Osten für uns tätig. Aus strukturellen Gründen fällt auch Afrika unter die Region Mittlerer Osten.

Wir beschäftigen grundsätzlich nur eine geringe Anzahl Leiharbeiter. Auf See haben wir in der eigenen Flotte festangestellte Mitarbeitende, die vom Ship Management Hamburg und Dubai betreut werden, sowie über Vermittlungsagenturen angestellte Mitarbeitende mit befristeten Verträgen. In geringem Umfang gibt es Personal auf den Hapag-Lloyd-eigenen Schiffen, für das die beschriebenen Arbeitsverhältnisse nicht gelten, beispielsweise Serviceingenieure oder externe Auszubildende, die an Bord unserer Schiffe praktische Seefahrtserfahrung sammeln.

In diesem Jahr wurden weltweit mehr Kündigungen von und gegenüber Mitarbeitenden an Land ausgesprochen als im Vorjahr. Es kam außerdem zu einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen, u. a. durch die Integration ehemaliger Nile-Dutch-Mitarbeitender.



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

⁷ Exkl. Auszubildende

2021 wurden beim Seepersonal weder pandemiebedingte Kündigungen ausgesprochen, noch wurde das festangestellte europäische Seepersonal in Kurzarbeit geschickt. In Deutschland wurde bei der Hapag-Lloyd AG statt Kurzarbeit die weitere Flexibilisierung der Arbeitszeit eingeführt, um die durch das Pandemiegeschehen entstehenden Herausforderungen zu bewältigen.

Für Auszubildende an Land bieten wir Ausbildungsplätze und Stellen für duale Studiengänge an. Dabei haben sich leichte Steigerungen durch zusätzliche Angebote im Bereich der IT-Ausbildung ergeben.

ANZAHL DER MITARBEITENDEN (2021) – 102-8

AN LAND UND AUF SEE

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
An Land	12.142	2.610
davon Auszubildende	145	106
Auf See	1.964	1.238
davon Auszubildende	96	93
Summe	14.106	3.848

Stand: 31.12.2021

ANZAHL DER LEIHARBEITNEHMER (2021) – 102-8

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
An Land	346	120
Auf See	0	0

Stand: 31.12.2021

MITARBEITENDE NACH DIVERSITÄTSKRITERIEN (2021)

NACH GESCHLECHT AN LAND UND AUF SEE (IN %) – 405-1

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
An Land		
Frauen	45	43
Männer	55	57
Auf See		
Frauen	1	2
Männer	99	98

Stand: 31.12.2021 – exkl. Auszubildende

NACH ALTERSSTRUKTUR (IN %) – 405-1

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
jünger als 30 Jahre	27	17
zwischen 30 und 50 Jahren	57	60
älter als 50 Jahre	16	23

Stand: 31.12.2021 – Land- und Seepersonal exkl. Auszubildende

Mitarbeitergewinnung und -bindung

Hapag-Lloyd ist ein etablierter und anerkannter Arbeitgeber, der sich im Laufe der Unternehmensgeschichte immer wieder neu erfunden hat. Aktuellen Herausforderungen wie dem Fachkräftemangel begegnen wir mit einer attraktiven Vergütung und umfassenden Mitarbeiterleistungen. Auf die Covid-19-Pandemie haben wir mit der Schaffung einer flexibleren Arbeitswelt reagiert, um auch hier zeitgemäße Modelle anzubieten. Die hybride Arbeitsweise ist inzwischen in unserer HR-Strategie verankert.¹

Als internationales Unternehmen verpflichten wir uns einer Reihe von Regularien in Bezug auf Arbeitsschutz, Sicherheit und Mitarbeitervergütung.

Informationen zu Covid-19-spezifischen Regelungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz finden Sie im Kapitel Sicherheit und Gesundheit (S. 96).

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

EXTERNE REGULARIEN (AUSWAHL) – 102-13

- **Maritime Labour Convention (MLC):**
Regelungen u. a. zu Arbeitsbedingungen und Arbeitssicherheit
- **Regelwerke der International Transport Workers' Federation (ITF):** Vorgaben des Gewerkschaftsverbunds u. a. zu Arbeitsbedingungen, Arbeitssicherheit und Vergütung (freiwillig)
- **Mantel- und Gehaltstarifvertrag** für das Verkehrsgewerbe Hamburg (für deutsche Standorte der Hapag-Lloyd AG)
- **Manteltarifvertrag und Heuertarifvertrag** (für deutsche Seeleute)
- **Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung**, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW)



Durch attraktive Arbeitsbedingungen wie eine faire Vergütung und Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie leistet Hapag-Lloyd einen Beitrag zu SDG 8. Über Betriebsräte und andere Formen der Mitbestimmung beteiligen sich Mitarbeitende an wichtigen Entscheidungsprozessen mit eigenen Ideen und Vorschlägen.

MITARBEITERGEWINNUNG – 401/103, 404/103

In puncto Mitarbeitergewinnung an Land stellt der Fachkräftemangel eine große Herausforderung für uns dar. An vielen Standorten, beispielsweise den USA, Kanada oder Deutschland, wird es immer schwieriger, qualifizierte Fachkräfte zu rekrutieren. Dies betrifft vor allem die Bereiche IT und analytische Berufe. In den regionalen Gesellschaften gibt es leichte Abweichungen, beispielsweise herrscht in Europa zusätzlich eine Knappheit an qualifizierten Mitarbeitenden für den Kundenservice.

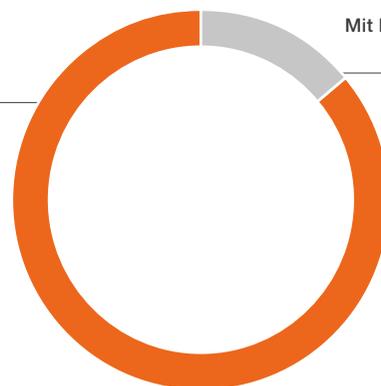
Den Mitarbeitern von NileDutch wurden Vertrags-/Übernahmeangebote gemacht, die diese auch zum Großteil angenommen haben. – NfB

MITARBEITERBINDUNG – 401/103

Neben Rahmenvereinbarungen, beispielsweise Tarifverträgen, stärken wir die Bindung unserer Beschäftigten an ihren Arbeitgeber Hapag-Lloyd durch verschiedene Maßnahmen, die wir im Folgenden erläutern.

MITARBEITENDE NACH VERTRAGSART (IN %) – 102-8

Mit unbefristeten
Verträgen: 86
(Hapag-Lloyd AG: 79)



Mit befristeten Verträgen: 14
(Hapag-Lloyd AG: 21)

Stand: 31.12.2021 – Land- und Seepersonal excl. Auszubildende

Faire Löhne und Gehälter

Die faire Bezahlung unserer Mitarbeitenden ist in der Globalen Ethikrichtlinie² verankert und für uns selbstverständlich (s. Compliance, S. 30 ff.). Vergütungen werden unabhängig vom Geschlecht oder anderen Merkmalen gleichberechtigt, anforderungs-, leistungs- und marktgerecht gezahlt. – 405/103

Wir sind Mitglied im Arbeitgeberverband Verein Hamburger Rheder. Diese Tarifgemeinschaft schließt die Tarifverträge für Angestellte des Verkehrsgewerbes Hamburg, also die Mitarbeitenden an unserem Hauptsitz. Die Tarifverträge für das Landpersonal der Hapag-Lloyd AG in Deutschland umfassen unter anderem Mindestanforderungen an die Arbeitsbedingungen und Gehälter. Nicht einbezogen sind leitende Angestellte gem. § 5 Abs. 3 BetrVG. – 102-13

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 alle Regelungen der Maritime Labour Convention (MLC) vollumfänglich an und gehen dabei weit über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus. In Deutschland gilt außerdem der Heuertarifvertrag für das Seepersonal unter deutscher Flagge, der 2021 erhöht wurde. Mitarbeitenden unter deutscher Flagge gewähren wir zudem Ergebnisbeteiligungen und Jubiläumsvergütungen.

Rund 59 % aller Beschäftigten (Hapag-Lloyd AG: rd. 95%) sind von Kollektivvereinbarungen erfasst (Stand: 31.12.2021). – 102-41

Sozialleistungen

Ein weiteres wichtiges Instrument zur Mitarbeiterbindung sind attraktive Sozialleistungen für unsere Beschäftigten an Land wie zusätzliche freiwillige Kranken-, Unfall- sowie Altersvorsorge- oder Lebensversicherungen.

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

Auch für unsere Mitarbeitenden auf See sorgen wir für besondere Leistungen. Auf den Schiffen unter deutscher Flagge erhalten die Crews unbefristete Verträge und können vermögenswirksame Leistungen in Anspruch nehmen. Leitende Angestellte erhalten einen Arbeitgeberzuschuss zum Krankengeld. Bei Schiffen unter anderer Flagge werden die Sozialleistungen von der jeweiligen Ship-Management-Gesellschaft bzw. Agentur übernommen.

Die Mitarbeitenden der Hapag-Lloyd AG in Deutschland profitieren von vermögenswirksamen Leistungen und einem Fahrtkostenzuschuss für den ÖPNV. Wir bieten hier in persönlichen Ausnahmesituationen, beispielsweise bei Geburten oder familiären Todesfällen, bezahlte Freistellungen. In finanziellen Notlagen können unsere Mitarbeitenden auf Unterstützung vonseiten der Präsident-Achelis-Elisabeth-Wiegand-Stiftung zählen.

In den regionalen Gesellschaften gibt es weitere Extras für unsere Beschäftigten wie ein „Cycle to Work“-Angebot oder Verzehrgutscheine. Je nach Region bietet Hapag-Lloyd auch Zuschüsse zur Altersvorsorge, private Krankenversicherungen oder kostenlose Gesundheitschecks an. Dazu kommen Sportkurse und Mitarbeitertarife in Fitnessstudios.

Im Rahmen der Pandemie gehörten zu unseren besonderen Leistungen auch Impfangebote, die wir unseren Mitarbeitenden und ihren Angehörigen in vielen Regionen weltweit machen konnten. Für die Mitarbeitenden auf See läuft eine Impfkampagne, die zum Teil, beispielsweise in den USA, durch die Häfen organisiert wird. In Hamburg haben wir uns erfolgreich dafür engagiert, unseren Seeleuten gemeinsam mit dem Gesundheitlichen Dienst ein frühzeitiges Impfangebot zu machen. — 403-6

Work-Life-Balance — 401/103

Es ist uns wichtig, unseren Mitarbeitenden ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Arbeit und Privatleben zu ermöglichen. Sofern es gesetzeskonform und mit den Arbeitsprozessen vereinbar ist, bieten wir ihnen attraktive Arbeitszeitmodelle.

Durch die Pandemie ist eine hybride Arbeitsweise zur Normalität geworden. Sie hilft uns, die Sicherheit und Gesundheit unserer Beschäftigten an Land zu garantieren. Schulschließungen und Homeschooling waren während der Hochphasen der Pandemie besonders für Familien eine Belastung. Mit zusätzlichen flexiblen Regelungen in Bezug auf Arbeitszeit und Arbeitsort konnten wir hier

die nötige Unterstützung leisten. Neue Formen der Zusammenarbeit, besonders im virtuellen Raum, sind für uns Teil unseres Selbstverständnisses als zeitgemäßer und flexibler Arbeitgeber.

Für Beschäftigte der Hapag-Lloyd AG in Deutschland wurde mit „Voio“ teilweise ein Programm zur virtuellen Betreuung von Kindern eingeführt. Das Angebot dient der Entlastung und Unterstützung von Eltern im Homeoffice und wird durch einen externen Anbieter durchgeführt. Die Kinder werden in unterschiedlichen Gruppengrößen und Altersgruppen betreut. Das Programm bietet neben Lernförderung und Nachhilfe weitere aktive und vielfältige Angebote vor dem Bildschirm und ist zeitlich flexibel verfügbar. Zum Ende des Berichtszeitraums hatten sich 125 Mitarbeitenden für 900 Angebote registriert. Aufgrund der guten Annahme des Programms hat Hapag-Lloyd zum Ende des Berichtszeitraums den Vertrag mit „Voio“ um zwei Jahre verlängert.

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist für Hapag-Lloyd langfristig eine Priorität und Teil unserer HR-Strategie. Mit dem Projekt „Future Way of Working@Hapag-Lloyd“ stellen wir standortübergreifend die Weichen für eine verbesserte Work-Life-Balance. Unser hybrides Arbeitsmodell gibt Angestellten an Land die Möglichkeit, bis zu zweimal pro Woche mobil tätig zu sein. Momentan steht das Modell noch unter dem Einfluss der Pandemiebedingungen. Langfristig möchten wir damit den sich verändernden Bedürfnissen von Arbeitnehmern gerecht werden und Arbeitsplatzautonomie schaffen.³

Teil des „Future Way of Working@Hapag-Lloyd“-Projekts ist die Schaffung der erforderlichen Infrastruktur. Dabei geht es um moderne IT-Ausstattung und moderne Raumkonzepte, die wir standortübergreifend sukzessive integrieren.⁴

Trotz unserer programmatischen Ambitionen in Sachen Arbeitsplatzflexibilisierung freuen wir uns, unsere Mitarbeitende am Hauptsitz in Hamburg im Sommer 2021 wieder in Person zu begrüßen. Bei den Welcome-Back-to-Office-Days hießen wir unser Team 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 digitaler Form weiterhin statt. Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen Bereichen teilen Beiträge, wie man seine

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

Arbeit von zu Hause optimieren kann, beispielsweise durch Nutzung unserer Lernangebote oder digitale Kommunikation mit dem Team.

Die Arbeitsbedingungen unserer Crews auf See unterscheiden sich von denen unserer Mitarbeitenden an Land. Lange Abwesenheiten, die Trennung von der Familie, unregelmäßige Arbeitszeiten, Siebentagewochen und eingeschränkte Freizeitmöglichkeiten: Wir versuchen diese besonderen Herausforderungen auszugleichen, zum Beispiel durch Landgänge, Freizeiteinrichtungen an Bord und – sofern möglich – Internetzugang auf See. Dabei orientieren wir uns freiwillig an den Vorgaben der Marine Labour Convention, unter anderem bezüglich Mindeststandards für Arbeits- und Ruhezeiten, Überstunden, Verpflegung und Landgänge. Unter dem Stichwort Crew Welfare werden für unser Seepersonal zudem Veranstaltungen organisiert, Beistand und Hilfe im Trauerfall geleistet und die medizinische Versorgung an Bord gesichert. Generell dürfen Angehörige der Seeleute wie Ehepartner, Partner oder Kinder an Bord mitfahren. Im Berichtszeitraum konnte dies aufgrund veränderter Sicherheitsvorkehrungen durch die Covid-19-Pandemie jedoch nicht gewährleistet werden. Crew-Mitglieder der deutschflaggen Schiffe konnten Sonderurlaub zur Kinderbetreuung nehmen.

Auf unseren Schiffen unter deutscher Flagge haben wir möglichst flexible und relativ kurze Einsatzzeiten eingeführt, deren Einhaltung vom Schiffsmanagement durch Zeitkonten überprüft wird. Bei der Einsatzplanung berücksichtigen wir soweit möglich auch persönliche Wünsche.

Im Berichtszeitraum haben wir weitere Angebote gestartet, mit denen wir unsere Mannschaften auf See während der Covid-19-Pandemie bestmöglich unterstützen wollen. Um die teilweise längere Zeit an Bord abwechslungsreicher zu gestalten, wurden zusätzliche Veranstaltungen organisiert. Außerdem konnte jedes Besatzungsmitglied ein uneingeschränktes Internetvolumen nutzen, z. B. zur Videotelefonie. Als Hilfe im Umgang mit den psychischen Belastungen haben wir bereits 2020 ein multimodales Stressmanagement für unsere Beschäftigten eingeführt. Über sogenannte Post Emergency Procedures werden die Seemitarbeitenden bei Notfällen und traumatischen Erlebnissen durch eine telefonische Seelsorge in mehreren Sprachen betreut – ein Thema, das vor allem durch die Covid-19-Pandemie noch bedeutender wurde. Daher haben wir im Jahr 2021 einen Prozess rund um posttraumatische Belastungsstörungen eingeführt, der diverse Anlaufstellen umfasst und für unsere gesamte eigene Flotte gilt.

Die Leitlinie für mögliche Entsendungen von Mitarbeitenden ins Ausland ist unsere Global Mobility Policy. Die entsandten Mitarbeitenden werden durch professionelle Betreuung und Beratung während der Zeit im Ausland begleitet. Wir haben hohe Standards bezüglich ihrer Vergütung und der Sozialleistungen und sorgen für eine angemessene Absicherung. Auch mitreisende Familienmitglieder werden von den Maßgaben unserer Global Mobility Policy berücksichtigt. Zur Vorbereitung ermöglichen wir Ortsbesichtigungsreisen.⁵

MITARBEITENDE AN LAND UND AUF SEE

NACH BESCHÄFTIGUNGSVERHÄLTNIS (IN %) – 102-8

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
in Vollzeit	96	89
in Teilzeit	4	11

Stand: 31.12.2021 – exkl. Auszubildende

IN ELTERNZEIT* – 401-3

	Hapag-Lloyd Konzern	Hapag-Lloyd AG
Frauen	238	54
Männer	241	83
Summe	479	137

* Verfügbarkeit und Umfang abhängig von lokalen gesetzlichen Regelungen.

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

Mitbestimmung⁶ – 102-43

In Deutschland und einigen anderen Ländern gibt es in Übereinstimmung mit den rechtlichen Bedingungen vor Ort Betriebsräte oder vergleichbare Gremien, sodass sich Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter vertrauensvoll und konstruktiv austauschen können. Daneben ermutigen wir unserer Beschäftigten ausdrücklich, sich über Verbesserungsvorschläge aktiv ins Unternehmen einzubringen.

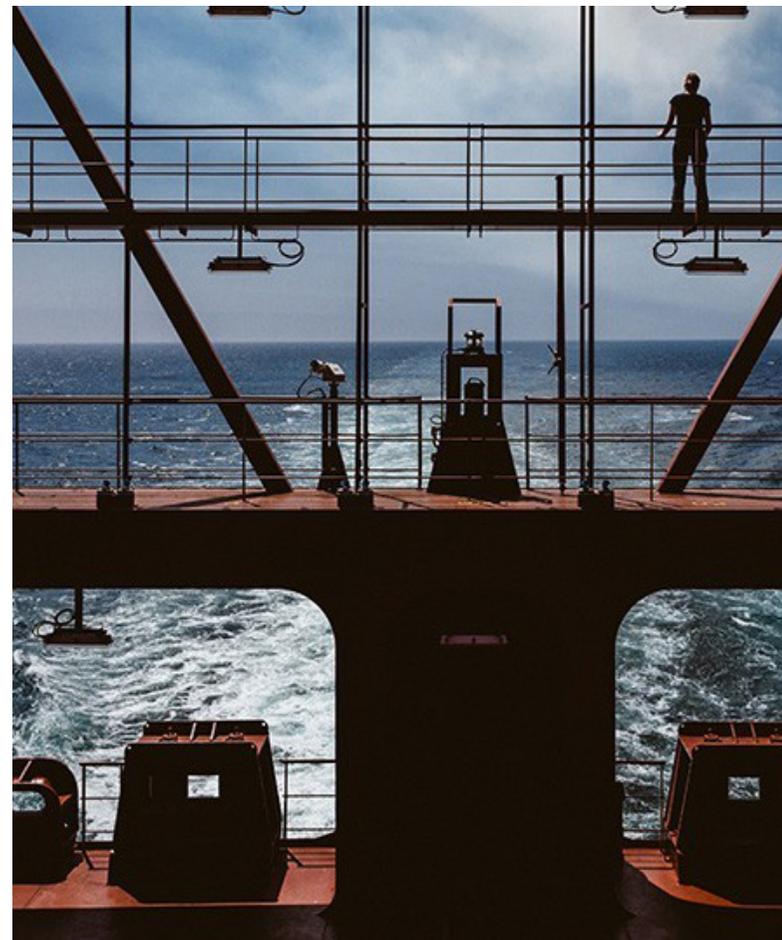
Unsere Geschäftsleitungen sind durch enge Zusammenarbeit mit den jeweiligen nationalen Betriebsräten und dem Europäischen Betriebsrat (European Works Council) eng vernetzt. In Deutschland nimmt der Betriebsrat bei der Umsetzung vieler Themen eine wichtige Rolle ein, zum Beispiel bei Integrationen, Umstrukturierungen und Reorganisationen oder der Einrichtung von Mitarbeiterbeurteilungssystemen. Auch in anderen Ländern verfügen Betriebsräte oder vergleichbare Gremien üblicherweise über Mitbestimmungs- und/oder Informationsrechte in Bezug auf Arbeitsplätze im Unternehmen. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) tritt für das Personal unserer gesamten Flotte ein. Alle Mitarbeitenden unserer deutschflaggen Schiffe werden zusätzlich durch den Seebetriebsrat vertreten (s. Faire Löhne und Gehälter, S. 85).

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.

Darüber hinaus führen wir zur Nachbereitung jeder Reise persönliche Gespräche mit den Kapitänen und auf Wunsch auch mit jedem anderen Mitarbeitenden. Dabei geht es um den technischen Verlauf der Reise, die Mitarbeiterleistung und die weitere Einsatzplanung unter Berücksichtigung sozialer Aspekte wie der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Zudem blicken wir gemeinsam auf bestehende Systeme und Prozesse, um das Arbeitsumfeld weiter zu verbessern, beispielsweise im Hinblick auf den steigenden Administrationsaufwand.

– 102-44



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

Ausbildung und Mitarbeiterentwicklung – 404/103

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber möchten wir sowohl vorhandene Talente fördern, als auch Nachwuchskräften interessante Perspektiven bieten. Wir sind davon überzeugt, dass langfristige Mitarbeiterbindung und wirtschaftlicher Erfolg miteinander einhergehen. Um die Mitarbeiterbindung zu stärken, bieten wir unseren Beschäftigten daher entlang ihres Karrierepfads bei Hapag-Lloyd eine Vielzahl attraktiver Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen. Die Nachwuchsförderung ist uns besonders wichtig. 2021 konnten wir insgesamt 35 Auszubildende für den Land- und 30 für den Seebereich begeistern.¹ – NfB

Besonders in den Bereichen Schifffahrt & Logistik, IT und Datenanalyse zeichnet sich ein Mangel an Fachkräften ab. Um unseren Bedarf an Fachkräften dennoch zu decken, setzen wir auf unsere Ausbildungsprogramme und dualen Studiengänge. 2021 waren wir bei der Gewinnung neuer Auszubildender außergewöhnlich aktiv. Die Notwendigkeit dazu war wegen rückläufiger Bewerberzahlen für die klassischen Ausbildungswege an Land gegeben – und aufgrund der Pandemie. So mussten wir auf etablierte

Kennlernformate wie Praktika oder Berufsorientierungsveranstaltungen verzichten. Um den Kontakt zu Schul- und Studienabgänger nicht zu verlieren, haben wir auf digitale Formate gesetzt, auch wenn solche Alternativen von den Jugendlichen deutlich schwächer angenommen werden als jene Kennlernangebote mit persönlichem Kontakt.

Wichtig für uns sind weiterhin unsere Kooperationen. So arbeiten wir nach wie vor mit der Hamburg School of Business Administration (HSBA) und der Nordakademie zusammen. An der HSBA engagieren 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.

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. – NfB

Wir bieten außerdem duale Studiengänge in den Bereichen International Business und Logistics Management an. – NfB

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



Wir bieten unseren Mitarbeitenden verschiedene Weiterbildungen und Trainings, unter anderem im Rahmen unserer internationalen Entwicklungsprogramme – dem Agile Leadership Programme at Hapag-Lloyd (ALPHA) und dem Talent Development Programme (TDP). Durch unser Learning Management System (LMS) erhalten die Mitarbeitenden auf einfache Weise Zugang zu Trainingsmaßnahmen. Seit diesem Jahr widmen wir uns der Entwicklung einer internen Akademie, um die Weiterbildung unserer Mitarbeitenden nachhaltig und in hoher Qualität sicherzustellen.

Im Jahr 2021 gingen bei uns 35 neue Auszubildende an den Start. Die Einarbeitung erfolgte, unter Berücksichtigung der Hygieneregeln, zunächst vor Ort. Danach erhielten die Auszubildenden wo möglich die technische Ausstattung für mobiles Arbeiten. – NfB

Eines unserer Standardformate ist der dreiwöchige gemeinsame Ausbildungsstart der Auszubildenden an Land und auf See. Im Jahr 2021 mussten wir pandemiebedingt leider von unserem Konzept abweichen; zumindest konnten die im Vorjahr ausgesetzten Team-Building-Aktivitäten auf Basis eines eigens entwickelten Hygienekonzeptes 2021 wieder stattfinden. Für das kommende Jahr erhoffen wir uns, den Ausbildungsstart wieder wie gehabt durchführen zu können. – 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 2021 lag die Übernahmequote bei 73%² und ist damit im Vergleich zu 2020 (85%) gesunken. Ein Grund dafür ist, dass viele Auszubildende nach ihrer Ausbildung ein Vollzeit-Studium anstreben. Einige von ihnen erhalten von uns die Möglichkeit, studienbegleitend weiterhin bei Hapag-Lloyd zu arbeiten und nach Abschluss des Studiums wieder bei uns einzusteigen.

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

Ausbildung auf See

Hapag-Lloyd bietet auf den deutschflaggigen Schiffen eine Ausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/-in und zum/zur Nautischen

und Technischen Offiziersassistenten/-in an. Gerade im elektrotechnischen Bereich, zum Beispiel als Assistent/-in für Elektro- und Automatisierungstechnik, besteht derzeit besonderer Bedarf an Nachwuchskräften. – NfB

Im Seebereich beobachten wir grundsätzlich keine rückläufigen Ausbildungszahlen. Dies zeigt uns, dass Hapag-Lloyd auch in Pandemiezeiten als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen wurde. – NfB

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 andersflaggigen Schiffen wird diese Ausbildung von externen Ship- bzw. Crew-Managern übernommen. – NfB

Unsere Auszubildenden in Deutschland durchlaufen eine mehrmonatige Gruppenausbildung in einem Ausbildungszentrum und auf unseren Ausbildungsschiffen. Im Fokus stehen Team Building und Arbeitssicherheit. Auch Landgänge, die 2021 nur eingeschränkt möglich waren, und Freizeitaktivitäten sind ein wichtiger Ausbildungsbestandteil. Verschiedene Inhalte wie das Basic-Safety-Training oder eine Metallausbildung ergänzen die Gruppenphase. – NfB

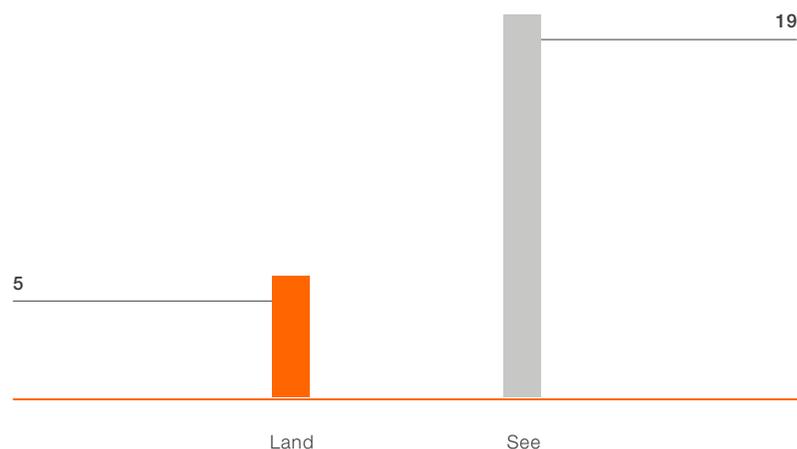
Um nach dem Abschluss ihrer Ausbildung weiterhin im Seebereich beschäftigt werden zu können, setzen wir auf unseren deutschflaggigen Schiffen die Aufnahme und den Abschluss eines Studiums voraus. Nautische und technische Wachoffiziere werden von uns daher nur rekrutiert, wenn die Anzahl der Studienabsolventen 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.

² Die Übernahmequote Auszubildender auf See kann nicht angegeben werden, da die Auszubildenden im Anschluss regulär in ein Studium wechseln.

73
%
Übernahmequote Auszubildender an Land in Deutschland

38
duale Studierende an Land in Deutschland

AUSZUBILDENDENQUOTE* IN DEUTSCHLAND (IN %) (JAHRESDURCHSCHNITT) – NfB



* Auszubildendenquote: Anteil der Auszubildenden an festangestellten Mitarbeitenden.

WEITERBILDUNG – 404-1

Die Weiterentwicklung unserer Mitarbeitenden ist ein wichtiger Bestandteil unserer Strategy 2023, bei der die Qualitätssicherung im Vordergrund steht. Wir fördern das Know-how unserer Beschäftigten durch kontinuierliche Bildungsangebote wie in Virtual-Classroom-Trainings und, sofern sie durchführbar sind, in Präsenzveranstaltungen. – NfB

Unsere Weiterbildungen an Land mussten 2021 pandemiebedingt weiterhin in der Regel digital durchgeführt werden. Auf See fanden die Weiterbildungen unter Berücksichtigung der Hygienevorschriften auch wieder in Präsenz statt.

– NfB

2021 haben wir weltweit insgesamt rd. 4 Mio. EUR¹ (Hapag-Lloyd AG: rd. 2 Mio. EUR²) in die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeitenden investiert. Dies entspricht einem Volumen von rd. 17 Stunden (Hapag-Lloyd AG: rd. 12 Stunden)

1 Inkl. Reisekosten

2 Inkl. Reisekosten

Trainings und Weiterbildungen je Mitarbeitenden. Darüber hinaus gab es dezentral organisierte Trainings auf lokaler Ebene. – NfB

Weiterbildung und Talentförderung an Land³ – 404-2, 404-3

Im Rahmen des Global Staff Dialogue (GSD) führen unsere Beschäftigten an Land jährlich ein strukturiertes Gespräch mit ihren Vorgesetzten. Hier geht es vor allem um Leistung, Potenziale, Entwicklungsziele und passende Weiterbildungsmöglichkeiten. Im Jahr 2021 haben wir im Rahmen der Digitalisierung von HR die Weichen für eine inhaltliche Neuausrichtung und die technische Modernisierung des GSD gestellt. Die Einführung des neuen Moduls ist für das Jahr 2022 geplant. Es ermöglicht eine automatisierte Dokumentation von Leistung, Entwicklung und Zielen der Mitarbeitenden. Beim neuen Modul wird das Erlebnis entlang des Employee Lifecycles aktualisiert. Kontinuierliches Feedback sowie Coaching über das Geschäftsjahr hinweg beeinflussen den kulturellen Wandel in der Organisation positiv. – NfB

Die Bilanz, die wir aus den diesjährigen Feedbackgesprächen ziehen, setzt den Trend von 2020 fort: Es gibt nach wie vor einen besonderen Bedarf an Soft-Skill-Trainings, d. h. zu den Themen Kommunikation, Leadership oder Change Management. Um diesen Impuls aufzugreifen, haben wir mit der Erarbeitung neuer Führungsleitlinien begonnen, die ab 2022 greifen sollen. – NfB

Auch in unseren Weiterbildungen greifen wir die spezifischen Herausforderungen der Pandemie auf, unter anderem indem wir zusätzlich zu den etablierten Formaten Schulungen zum Thema „Führung und Zusammenarbeit auf Distanz“ eingeführt haben. Weitere Maßnahmen, die unsere Mitarbeitenden und Führungskräfte in dieser nach wie vor besonderen Situationen unterstützen sollen, werden gegenwärtig erarbeitet. – NfB

Das im Jahr 2020 eingeführte Learning Management System (LMS) ist mittlerweile fest etabliert und wird von uns laufend weiterentwickelt. Unsere Beschäftigten können aus über 5.000 digitalen Kursangeboten wählen, die in 18 Sprachen verfügbar sind. Wir verzeichnen mittlerweile über 10.000 Nutzer im System, die über 50.000 Kurse absolviert haben. Neben dem Kursangebot im LMS finden auch wieder einzelne externe Trainings statt. – NfB

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

Mitarbeitende mit herausragenden Leistungen und hohem Entwicklungspotenzial haben bei Hapag-Lloyd die Möglichkeit, das dreijährige Talent Development Programme (TDP) zu absolvieren. Das TDP beinhaltet die Förderung durch Referenten aus den Bereichen Personalmanagement und -entwicklung sowie durch Führungskräfte und interne Mentoren. 2021 wurde das Programm von über 330 Mitarbeitenden (2020: 340) weltweit absolviert. – NfB

Im vergangenen Jahr 2021 fand das TDP pandemiebedingt weiterhin größtenteils in Online-Formaten statt. Lernangebote wurden digitalisiert und Entwicklungsgespräche virtuell durchgeführt. Über ein digitales Netzwerk können sich die Programmteilnehmer untereinander austauschen; davon profitiert vor allem das internationale Miteinander. – NfB

Ein weiterer Baustein unserer Talentförderung ist das Agile Leadership Programme at Hapag-Lloyd (ALPHA). Hierbei handelt es sich um ein dreijähriges Entwicklungsprogramm für Führungskräfte an Land mit internationaler Ausrichtung. 2021 standen vier Kernbereiche im Fokus: Leadership, Entrepreneurship, Change Management und Networking. Das Auswahlverfahren und die Umsetzung von ALPHA fanden auch 2021 digital statt, was die Teilnehmer positiv aufnahmen. Insgesamt haben im vergangenen Jahr über 40 Personen an dem Führungskräfteprogramm teilgenommen. – NfB

Qualifizierungsaktivitäten wollen wir unter dem Dach der neuen „Hapag-Lloyd Academy“ bündeln. Diese soll am Ende verschiedene Einheiten umfassen: Neben Trainings und Workshops wird es Coaching- und Mentoringprozesse und eine Leadership Academy geben. Die verschiedenen Academies werden nach und nach ausgerollt. Alle Abteilungen bringen ihre jeweiligen Stärken ein, um das Projekt im Unternehmen zu verankern. Da das Projekt unter dem Motto „Lebenslanges Lernen“ steht, werden wir zukünftig unser Learning Management System unter dem Namen HL Learning Campus führen. Mit der Commercial Academy starteten im Mai 2021 die ersten Pilottrainings; weitere werden im Jahr 2022 folgen.

Weiterbildung auf See – 404-2

Weiterbildung ist auch für unsere Seeleute ein wichtiges Thema. Dafür haben wir ein Kompetenzmanagementsystem für Schiffe unter deutscher Flagge implementiert. In regelmäßigen Mitarbeitergesprächen identifizieren Führungskräfte und Mitarbeitende gemeinsam individuelle Entwicklungsziele und vereinbarte geeignete Weiterbildungsmaßnahmen. Diese finden dann in Ausbildungszentren unter Einsatz von 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 zum Beispiel während Landaufenthalten an E-Learning-Einheiten oder mehrtägigen Lehrgängen zur Gesetzeslage, an Sprachkursen oder Schulungen zum elektronischen Kartendarstellungs- und Informationssystem (ECDIS) teil. Auf See können wir aus technischen Gründen keine webbasierten Trainings durchführen. – NfB

2021 konnten wir wieder eine gewisse Routine bei der Umsetzung unserer Weiterbildungsmaßnahmen herstellen. Wir mussten nur noch in seltenen Fällen auf Ausnahmegenehmigungen zurückgreifen. Wie bereits 2020 haben wir im Berichtsjahr ebenfalls Schulungsmaßnahmen zu LNG (Liquefied Natural Gas, dt. Flüssigerdgas) durchgeführt, um unsere Besatzungen für den künftig verstärkten LNG-Betrieb auf unseren Schiffen vorzubereiten. Die Auffrischungstrainings für Certificates of Competency (CoC) und Certificates of Proficiency (CoP) wurden im Berichtsjahr auch erfolgreich durchgeführt. Diese Trainings müssen alle fünf Jahre stattfinden. – NfB

Die für die Branche lange durchschnittliche Betriebszugehörigkeit von rund sieben Jahren⁴ auf unseren Schiffen unter deutscher Flagge zeigt, dass wir die richtigen Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung ergreifen.

⁴ Exkl. Auszubildende

Diversität und Inklusion

In der Welt aktiv und in Hamburg zu Hause: Hanseatische Grundwerte sowie kulturelle und soziale Vielfalt stehen im Einklang mit unserem Handeln. Wir sind überzeugt, dass diese Balance unsere Unternehmenskultur einzigartig prägt.

UNTERNEHMENSWERTE¹ – 102-16

Im Rahmen der Strategy 2023 haben wir uns auch mit unserer Unternehmenskultur auseinandergesetzt. Dazu gehörte die Überarbeitung unserer Unternehmenswerte, die wir im November 2020 im Rahmen einer digitalen Veranstaltung veröffentlicht haben. Die Veröffentlichung wurde von internen Kommunikationsmaßnahmen und Workshops flankiert, um die neuen Werte nachhaltig im Unternehmen zu verankern. Im Rahmen von Workshops sammelten wir Feedback aus der Belegschaft, um dieses mit dem Vorstand zu teilen und Folgemaßnahmen abzuleiten.

FÜHRUNGSKULTUR BEI HAPAG-LLOYD² – 401/103

Konzernweit legen wir großen Wert auf ein positives Verhältnis zwischen Führungskräften und Mitarbeitenden, das wir vor allem durch flache Hierarchien, kurze Entscheidungswege und eine Kommunikation auf Augenhöhe fördern. Darüber hinaus pflegen wir eine offene Feedbackkultur, denn Mitarbeitende sollen aus

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



Fehlern lernen können. Das Topmanagement verkörpert einen Führungsstil der offenen Türen, sodass grundsätzlich jeder Mitarbeitende mit jeder Führungskraft in Kontakt treten kann. Diese Kultur setzen wir durch Veranstaltungen wie Frühstück mit dem Vorstand und ein wöchentliches „Lunch with the Management“ in Hamburg um. Aufgrund der Pandemie müssen diese Formate momentan leider pausieren.

Förderprogramme wie ALPHA und TDP dienen ebenfalls der Vernetzung von Führungskräften und Nachwuchstalenten. Im vergangenen Jahr kamen mehrere digitale Angebote hinzu, unter anderem zu Themen wie den Unternehmenswerten, unserer Corporate Social Responsibility und der Hapag-Lloyd-Führungskultur.

Den Austausch zwischen Führungskräften und den Crews auf See fördern wir durch Formate wie die Board Management Tables, Open Forums oder Crew Conferences. Aufgrund der Pandemie müssen sie derzeit pausieren. Der Dialog zwischen Fleet Management und den europäischen Offizieren unter deutscher Flagge konnte 2021 jedoch in Form von zwei Feedback Tables stattfinden.

Über Kooperationen mit externen Partnern fördern wir in Bezug auf Mitarbeiterführung auch den Blick über den Tellerrand. Zwar mussten wir die Kooperationen im zurückliegenden Geschäftsjahr pandemiebedingt ruhen lassen, nichtsdestotrotz tauschen wir uns als Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Personalführung e.V. (DGFP) mit anderen Unternehmen aus.

VIELFALT³ – 405/103, 406/103

Diversität ist einer der Eckpfeiler unserer neuen Nachhaltigkeitsstrategie. Das hat mit unserem Selbstverständnis als globales Unternehmen zu tun, vor allem aber mit unserer tiefen Überzeugung, dass unsere vielfältige Belegschaft eine Bereicherung darstellt. Unsere Beschäftigten bringen ihre verschiedenen Kulturen, unterschiedliche Perspektiven und Ideen in unser Unternehmen ein. Mitarbeitende mit mehr als 100 Nationalitäten arbeiten weltweit für uns.

Wir haben das Ziel, unser Unternehmen noch vielfältiger zu machen, in unsere Strategie integriert. Wir wollen die ethnische und interkulturelle Vielfalt fördern und dies auch innerhalb der Belegschaft abbilden. Hier geht es speziell um die Führungsebene und die Belegschaft am Hauptsitz in Hamburg.

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

CHANCENGLEICHHEIT⁴ – 405/103, 406/103

Wir bekennen uns ausdrücklich zu den Diversitätsempfehlungen der Regierungskommission unter dem Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK). Auch die Ziele der Charta der Vielfalt sind fest in unserer Unternehmenskultur verankert.  Wir fördern Mitarbeitende unabhängig von Geschlecht, Nationalität, ethnischer Herkunft, Religion und Weltanschauung, Behinderung, Alter, sexueller Orientierung und Identität. Neue Mitarbeitende stellen wir ausschließlich anhand ihrer Qualifikation, ihrer sozialen Kompetenzen sowie Leistungsbereitschaft und -fähigkeit ein. Bei Einstellungsprozessen richten wir uns nach länderspezifischen Regelungen, in Deutschland beispielsweise nach dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz. Die Auswahl unseres Seepersonals basiert unter anderem auf Fragen der Eignung zur Seefahrt, der Flexibilität sowie des handwerklichen Geschicks.

Mitarbeitende mit Behinderung binden wir wie alle anderen Mitarbeitenden in unsere betrieblichen Abläufe und das soziale Umfeld im Unternehmen ein.⁵

Um die Vielfalt innerhalb unseres Unternehmens erfahr- und erlebbar zu machen, haben wir eine Interviewreihe unter dem Titel „We are Hapag-Lloyd“ ins Leben gerufen. Hier kommen Menschen zu Wort, die entweder Minderheiten angehören und/oder für Gleichberechtigung kämpfen. Die Ereignisse, die zur Gründung der Black-Lives-Matter-Bewegung in den USA geführt haben, sind für uns ein weiterer Ansporn gewesen, uns als Unternehmen zu positionieren und zu engagieren. So haben wir mehrere Trainings zum Thema „Unconscious Bias“, Diversität und Gleichbehandlung konzipiert und durchgeführt.

5 Da wir die in Deutschland vorgeschriebene Beschäftigungsquote schwerbehinderter Menschen von 5 % für das Jahr 2020 nicht erfüllen, führen wir die Schwerbehinderten-Ausgleichsabgabe ab, die sich auf Mitarbeitende an Land wie auf See bezieht.

28

verschiedene
Nationalitäten bei
unseren Seeleuten

Frauen in Führungspositionen – 405-1

Die Förderung von Frauen in Bezug auf Führungspositionen ist ein erklärtes Ziel von Hapag-Lloyd. Das haben wir ausdrücklich in unserer neuen Nachhaltigkeitsstrategie verankert:

- Der Anteil an weiblichen Führungskräften auf den ersten vier Ebenen des Landpersonal soll bis 2030 signifikant angehoben werden. Der aktuelle Wert liegt bei 14 %.
- Bis 2023 soll der Anteil an Frauen in Führungskräfteentwicklungsprogrammen (TDP und ALPHA) mindestens 50 % betragen.

Natürlich gilt bei der Besetzung neuer Stellen das Prinzip der Gleichbehandlung. Jedoch möchten wir aktiv bewirken, dass es besonders bei der Besetzung von Führungspositionen immer mindestens eine weibliche Bewerberin gibt. 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 ca. 23 % noch ein erhebliches Ungleichgewicht. Aktuell beschäftigt sich eine interne Arbeitsgruppe damit, Vorschläge für Maßnahmen zu entwickeln und entsprechende Impulse ins Unternehmen zu geben.

Gegenwärtig bestehende Formate sind beispielsweise der Women Business Club, ein Netzwerkprogramm für Frauen bei Hapag-Lloyd, und diverse einschlägige Trainingsangebote zum Beispiel zum Thema „Selbstmarketing für Frauen“, die sich mit dem Thema beschäftigen.

Der Aufsichtsrat von Hapag-Lloyd hält sich an das gesetzlich vorgeschriebene Ziel einer Geschlechterquote von mindestens 30 % (s. Geschäftsbericht 2021, S. 54 ff.).





SICHERHEIT UND GESUNDHEIT

Inhalt des Kapitels

Sicherheit und Gesundheit an Land und See müssen immer gewährleistet sein. Daher überprüfen wir regelmäßig alle Arbeitsabläufe und lassen uns unsere hohen Sicherheitsstandards auch durch externe Prüfung bestätigen. Mehr >

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz an Land – 403-103

97 Arbeitssicherheit und
Gesundheitsschutz an Land

Die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeitenden dauerhaft zu gewährleisten, steht für uns an oberster Stelle. Dafür halten wir uns an geltende Gesetze und Vorschriften des jeweiligen Landes. Darüber hinaus war das Jahr 2021 von der Covid-19-Pandemie und diesbezüglichen Maßnahmen zum Schutz unserer Belegschaft geprägt. – NfB

Zuständig für die Sicherheit und Gesundheit unseres Landpersonals in den einzelnen Regionen ist das lokale Management in Zusammenarbeit mit dem verantwortlichen Personalbereich. Unternehmensweit tragen die lokalen Führungskräfte die Verantwortung für die Einhaltung und Umsetzung der relevanten Vorschriften.¹ – NfB

Tätigkeit und Einsatzort bestimmen, welche präventiven und korrektiven Maßnahmen wir ergreifen, um die Sicherheit und Gesundheit jedes einzelnen Mitglieds unserer Belegschaft zu gewährleisten. Das Ziel ist stets, die Arbeitsfähigkeit unserer Mitarbeitenden langfristig zu erhalten. – NfB

Im Jahr 2021 behielten wir unsere Vorkehrungen zum Infektionsschutz bei, wie beispielsweise die Kommunikation zur Einhaltung

von Hygieneregeln sowie das Bereitstellen von Desinfektionsmitteln und Masken. Auch wenn es zeitweise an einigen Standorten eine kurze Rückkehr zur Präsenzarbeit gab, ermöglichten wir doch stets das mobile Arbeiten oder setzten auf ein Hybridmodell, dort wo anwendbar. Phasenweise war das mobile Arbeiten aufgrund der Pandemieentwicklung jedoch alternativlos. – NfB

EXTERNE REGULARIEN (AUSWAHL) – 403-1

- **EU-Rahmenrichtlinie über Gesundheitsschutz und Sicherheit**
- **Nationale Gesetze**, in Deutschland u. a. das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) als übergeordnetes Regelwerk, das Arbeitsschutzgesetz (ASiG) für Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit, die Vorschriften zur Konkretisierung des ASiG der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und die Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV) zur Regelung zu Pflicht-, Angebots- und Wunschvorsorge
- Aktuell besonders relevant sind der Arbeitsschutzstandard „SARS-CoV-2-Leitfaden zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2“ des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales, die Konkretisierung des Arbeitsschutzstandards SARS-CoV-2 sowie die Covid-19-Verordnungen der Bundesländer in Deutschland

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



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

ARBEITSSICHERHEIT AN DEN STANDORTEN² – 403-3, 403-5

Die Mehrzahl unserer Mitarbeitenden an Land übt sitzende Tätigkeiten im Büro aus und ist daher einem eher geringen Verletzungsrisiko ausgesetzt. Bei den Mitarbeitenden, die Tätigkeiten in Küchen, Lagern, Häfen oder Depots ausüben, liegt das Verletzungsrisiko höher. – NfB

Für unsere Belegschaft gibt es interne Schulungen zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, welche beispielsweise über das Intranet abgerufen werden können. Zusätzlich bieten wir in Deutschland regelmäßige Gespräche mit der Fachkraft für Arbeitssicherheit oder Betriebsärztinnen und Betriebsärzten an. Die Einbindung der Mitarbeitenden in Sicherheitsthemen erfolgt an unseren globalen Standorten gemäß den jeweiligen lokalen gesetzlichen Regelungen. – NfB

Für Mitarbeitende auf Dienstreise bieten wir z. B. Reisesicherheitstrainings an, in denen wir u. a. über die jeweiligen Sicherheitsrisiken im Zielland informieren. Im Bedarfsfall steht eine zentrale Notrufnummer zur Verfügung. – NfB

2021 verzeichneten wir rund 2,1 Arbeitsunfälle je 1.000 Landmitarbeitende (Hapag-Lloyd AG: rund 0,8) und keine tödlichen Unfälle. Im Vorjahr verzeichneten wir rd. 2,1 Arbeitsunfälle je 1.000 Landmitarbeitende (Hapag-Lloyd AG: 0) und ebenfalls keine tödlichen Unfälle. – NfB

ARBEITSUNFÄLLE AN LAND* – NfB – 403-9

2,1 je 1.000 Mitarbeitende (Hapag-Lloyd AG: 0,8)

Bei Landmitarbeitenden werden Unfälle mit mindestens einem Tag Abwesenheit betrachtet.

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

2, 3 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.

ORGANISATION DER ARBEITSSICHERHEIT³ – 403-4

In Deutschland verantwortet ein Arbeitsschutzausschuss die Sicherheit und den Gesundheitsschutz unserer Mitarbeitenden an Land. Der Ausschuss setzt sich zusammen aus der Geschäftsleitung, einer Fachkraft für Arbeitssicherheit, der Betriebsärztin oder dem Betriebsarzt, den Sicherheitsbeauftragten sowie Mitgliedern des Betriebsrats. – NfB

Das Facility Management wird in Deutschland von einem externen Dienstleister, der RGM Facility Management GmbH, übernommen. Auch die Brandschutzbeauftragten und die Fachkraft für Arbeitssicherheit werden von diesem externen Dienstleister als Ansprechpartner vor Ort gestellt. Andere Niederlassungen greifen teilweise auf Dritte zurück und schulen Ersthelferinnen und Ersthelfer sowie Brandschutzbeauftragte aus der Belegschaft. – NfB

Die Fachkraft für Arbeitssicherheit verfügt über eine Grundqualifikation als Sicherheitsfachkraft und ist darüber hinaus als Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Koordinatorin bzw. -Koordinator sowie als interne Auditorin bzw. interner Auditor für SGA-Managementsysteme (Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit) nach ISO 45001 qualifiziert. – NfB

In Deutschland gehören regelmäßige Grund- und Auffrischungslehrgänge für Ersthelferinnen und Ersthelfer, an denen mindestens 5 % der Belegschaft teilnehmen, zur gesetzlichen Vorschrift. Daher bieten wir in Hamburg alle zwei Jahre entsprechende Schulungen an, an anderen Standorten auch unterjährig. Die Organisation der Erste-Hilfe-Schulungen erfolgt über den Betriebsärztlichen Dienst; die vorgeschriebenen Aushänge und die Prüfung der Einhaltung der dazugehörigen Vorgaben über die Fachkraft für Arbeitssicherheit. Durch die Covid-19-Pandemie konnten wir unser Schulungsangebot an den verschiedenen Standorten im Jahr 2021 jedoch nicht wie gewohnt aufrechterhalten, da dessen Inhalte aufgrund der Einschränkungen nicht vermittelt werden konnten.

– NfB – 403-3, 403-5

Langfristig wollen wir in Deutschland ein zertifiziertes SGA-Managementsystem an Land etablieren. Vorhandene Einzellösungen sollen dabei zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt werden. – NfB

Kontinuierliche Verbesserung des Brandschutzes – 403-5

Die kontinuierliche Verbesserung des Brandschutzes ist eine unserer Prioritäten. Im Berichtsjahr haben wir diesbezüglich verschiedene Maßnahmen zur vorbeugenden Instandhaltung an zwei Hamburger Standorten umgesetzt. Um mögliche Gefahren schnell erkennen zu können, bilden wir jährlich Mitarbeitende als Brandschutz- und Evakuierungshilfskräfte aus. – NfB

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Pandemiesituation befanden sich die Mitarbeitenden an vielen Standorten durchgängig im Homeoffice. Dadurch und aufgrund pandemiebedingter Vorgaben wie der Beschränkung von Gruppengrößen war es nicht möglich, die Ausbildung der Brandschutz- und Evakuierungshelferinnen und -helfer wie gewohnt durchzuführen. Wir planen jedoch bereits, dies 2022 nachzuholen. – NfB

Nach ihrer Überarbeitung 2020/21 trat im April 2021 eine neue Brandschutzverordnung in Kraft. Sie umfasst u. a. ein Konzept zur Alarmierung der Bereichsbeauftragten, mit dem wir in Notfallsituationen reibungslose Abläufe gewährleisten. – NfB

GESUNDHEITSSCHUTZ AN LAND⁴ – 403-6

Zu den größten Gesundheitsrisiken für unsere Mitarbeitenden an Land zählen Bewegungsmangel, Haltungsschäden, Sehstörungen sowie psychische Belastungen. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, haben wir ein Portfolio an gesundheitsfördernden bzw. präventiven Maßnahmen entwickelt. Zum Beispiel führen wir mindestens einmal jährlich für alle Beschäftigten in Deutschland eine Bewegungsaktion sowie weitere Vorsorgemaßnahmen durch. In Hamburg steht allen Mitarbeitenden das umfangreiche Angebot unserer Betriebssportgemeinschaft zur Verfügung, ergänzt um die Möglichkeit, kostenpflichtige Massagetermine zu vereinbaren. Im vergangenen Jahr 2021 haben wir unser Angebot um virtuelle Vorträge zum Thema Pflege erweitert, die standortunabhängig von überall aus abgerufen werden können. – NfB

⁴ 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.

Vorsorge an Land – 403-3, 403-6

In Deutschland werden die gesetzlichen Anforderungen zur Gesunderhaltung der Beschäftigten durch die Betriebsärztin bzw. den Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit (beide extern) abgedeckt. Zusätzlich können die Beschäftigten in Hamburg den Betriebsärztlichen Dienst – vertreten durch eine medizinische Fachangestellte in Vollzeit – mit einem breit gefächerten, i. d. R. kostenfreien Angebot in Anspruch nehmen. Dieses reicht von der Erstversorgung bei akuten Beschwerden über Risikofaktorenbestimmung mittels Blutabnahme bis hin zu diversen Impfungen. Ein Beratungsangebot, das themenabhängig durch die Betriebsärztin/den Betriebsarzt oder die Fachkraft für Arbeitssicherheit abgedeckt wird, steht allen Beschäftigten deutschlandweit zur Verfügung (außerhalb Hamburgs telefonisch und online). – NfB

In Deutschland finden regelmäßig gezielte Aktionen zur Gesundheitsvorsorge statt, wie zum Beispiel zu den Themen Bewegung und Ernährung. Im Jahr 2021 stand die Unterstützung der Impfkampagne im Vordergrund, welche ursprünglich für alle Standorte geplant war. Durch regionale Unterschiede bei der Priorisierung und Verfügbarkeit öffentlicher Angebote führten wir letztendlich allein für unsere Beschäftigten am Standort Hamburg Impftage durch. – NfB

Neben internen Maßnahmen zur Gesundheitsförderung kooperieren wir mit einem externen Dienstleister, der pronova BKK. Gemeinsam entwickeln wir bedarfsgerechte Angebote und Vorsorgemaßnahmen. Dazu zählen u. a. Beiträge im Intranet zu Präventionsthemen.

So bieten wir zum Beispiel unseren Mitarbeitenden in Deutschland seit dem letzten Jahr die Möglichkeit, über uns als Arbeitgeber ein Fahrrad zu leasen. Damit wollen wir nicht nur zum Klimaschutz, sondern auch zur Gesundheitsförderung unserer Mitarbeitenden beitragen.

Auch unsere digitalen Angebote für Auszubildende werden zusammen mit der pronova BKK entwickelt. Im Jahr 2021 standen diese unter dem Motto „Gesundheit und ihre Dimensionen im Allgemeinen“. Über eine Fortsetzung und potenzielle Themen für 2022 wird auf Basis der Rückmeldungen vonseiten der Auszubildenden entschieden.

Unsere anderen Maßnahmen zur Gesundheitsvorsorge passen wir, u. a. auf Basis regelmäßiger Befragungen, laufend an die jeweiligen Bedürfnisse und Besonderheiten der Regionen an.

Sicherer Schiffsbetrieb – 403/103

Die Sicherheit unserer Mitarbeitenden an Bord hat für uns höchste Priorität. Über den Schutz unserer Beschäftigten hinaus steht sicheres Arbeiten auch für einen reibungslosen Betriebsablauf. Dieser wiederum schützt vor Umweltrisiken aus dem Schiffsbetrieb und vor Risiken für Schiff und Ladung. Im Jahr 2021 sorgte nicht zuletzt die Covid-19-Pandemie dafür, dass die Gesundheit unserer Schiffsbesatzung unser Fokus war. – NfB

Hapag-Lloyd-Schiffen, die internationalen Sicherheitsstandards unterliegen und den entsprechenden Sicherheitsempfehlungen folgen. Auch mit den Eignern der Charterschiffe standen wir im Austausch bzgl. notwendiger Maßnahmen. – NfB

Durch konsequentes Testen und die Einhaltung der Hygieneprotokolle stellten wir im Berichtsjahr nur sechs relevante Fälle von Covid-19 auf unseren Schiffen fest. Die Infizierten wurden sofort isoliert. Durch die frühzeitige Erkennung und Dokumentation konnten weitere Ansteckungen verhindert werden. – NfB

EXTERNE REGULARIEN (AUSWAHL) – 403-1

- **Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) der International Maritime Organization (IMO):** Minimumstandards für die Konstruktion, die Ausrüstung und die Inbetriebnahme von Schiffen, u. a. Vorgaben zum Arbeitsschutz auf Schiffen durch den International Safety Management (ISM) Code sowie den International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code zur maritimen Gefahrenabwehr.
- **Arbeitssicherheitsstandards nach der Maritime Labour Convention (MLC) 2006 und der International Labor Organization (ILO):** Mindeststandards zu Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten inkl. Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit, Anstellungsbedingungen, die Unterbringung, Freizeitmöglichkeiten und Verpflegung, Gesundheitsschutz, die medizinische Versorgung sowie Sozialleistungen und soziale Absicherung.
- **ISM-Vorgaben zur Cyber Security (ab 2021):** Ab dem ersten ISM Office Audit ist ein Cyber Security Management System verpflichtend.¹

Zu den größten Herausforderungen des Betriebs auf See gehörten auch 2021, wie schon im Jahr zuvor, die schwierigen Besatzungswechsel (s. Mitarbeitende, S. 79) sowie die Notwendigkeit einer größtmöglichen Isolierung von der Landseite. Auf den Schiffen waren neben regionalen Vorschriften unsere internen Handlungsanweisungen die wichtigsten Leitlinien zum Gesundheitsschutz. Sie beinhalten Regeln für die notwendigen Hygienemaßnahmen und -vorschriften an Bord und an Land, aber auch für die Besuche und die Unterbringung Dritter, für Anforderungen an den Proviant und die Apothekenausrüstung, für das Vorgehen im Fall einer potenziellen Infektion und für das Tragen angemessener Schutzkleidung. Weiterhin ergänzten wir das Regelwerk um bordseitige Testmöglichkeiten mit dem Ziel, bei Besatzungswechseln und operativ notwendigem Kontakt mit Dritten noch mehr Sicherheit zu schaffen. – NfB

Die Handlungsanweisungen betreffen unsere 39 deutschflaggen Schiffe, stehen aber exemplarisch für die Maßnahmen auf allen

¹ Für die Hapag-Lloyd-eigenen Schiffe sind die Risiken limitiert, da die operativen Systeme der Schiffe nur bedingt IT-seitig angebunden sind (s. Datenschutz und digitale Sicherheit, S. 34).



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

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. Die Standards für Arbeitssicherheit und Gesundheit auf allen Schiffen sind über Safety Management Systems (SMS), die die Gesamtheit aller Arbeitssicherheitsprozesse und -maßnahmen umfassen, fest in die betrieblichen Abläufe auf den Schiffen unserer Flotte integriert. Die SMS gelten für alle Mitglieder der Besatzung und externe Personen an Bord. Jedes SMS auf unseren Schiffen wird nach internationalen Vorgaben verifiziert und zertifiziert. Mittels Gefährdungsbeurteilungen und Review-Berichten werden Risiken dokumentiert und die Wirksamkeit der Aktivitäten festgehalten. Auch alle Charterschiffe müssen ein SMS aufweisen. – NfB – 403-7

Das Safety Management System – 403-4

Das Safety Management System verfolgt verschiedene Hauptziele im Bereich Arbeitsschutz: Es garantiert sichere operative Abläufe an Bord und definiert Prozesse für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Außerdem regelt es die Vermeidung von Umweltschäden aus dem Betrieb des Schiffes sowie von jeglichem Schaden an Schiff, Ladung und Eigentum. – NfB

Neben dem SMS folgen die Schiffsmanager drei fundamentalen Prinzipien, die es ohne Ausnahme zu beachten gilt: menschliches Leben retten und schützen, Umwelt und Eigentum schützen und Reputation bewahren. – NfB

Unsere konzernweiten Prinzipien zu Sicherheits- und Umweltschutz sind handlungsleitend und bilden die Basis für die erfolgreiche Umsetzung des SMS auf See. Über klare Prozesse wie strukturierte Arbeitsabläufe, Handlungsanweisungen oder Reviews gewährleisten wir, dass die Mitarbeitenden mit den Zielen und Prinzipien des SMS vertraut sind und auch alle anderen Standards und Richtlinien in ihrem Verantwortungsbereich anwenden. Die entsprechenden Richtlinien der Schiffsmanagements wurden 2021 über ein Fleet Circular mit dem Seepersonal geteilt. Feedback der Flotte holen wir kontinuierlich ein, um die Richtlinien zu optimieren und den Ideenaustausch zu fördern. – NfB

Um seine Wirksamkeit zu garantieren, wird das SMS laufend aktualisiert und überarbeitet. Neben etwaigen gesetzlichen Änderungen fließen auch Vorfälle und (Beinahe-)Unfälle in die Überarbeitung mit ein. Eine Ursachenanalyse hilft uns dabei, Betriebsabläufe an Bord zu optimieren und Sicherheitsrisiken vorzubeugen. Im Berichtsjahr wurde das SMS um den Bereich Maritime Cyber Security erweitert, der entsprechende Gefährdungsbeurteilungen, Schutzmaßnahmen und Trainings umfasst. Außerdem haben wir Rückmeldungen vonseiten der Schiffe bei der Überarbeitung berücksichtigt, um zum Beispiel Reportingabläufe bei Vorkommnissen zu optimieren. – NfB

Darüber hinaus haben wir im Berichtsjahr weitere präventive und korrektive Schutzmaßnahmen eingeführt und die Besatzung durch eine „Bad Practice“-Kampagne mit humoristischen Darstellungen nachdrücklich für Arbeitsschutz sensibilisiert, um die Aufmerksamkeit für angemessene Gefahrenbeurteilung insgesamt zu steigern.

Des Weiteren konnten wir erfolgreich eine erneute ISO-45001-Zertifizierung des Arbeitsschutzmanagementsystems für Schiffe unter deutscher Flagge erreichen. – NfB

Zusätzliche Inspektionen, welche die Einhaltung des SMS an Bord prüfen, umfassen u. a. interne und externe Audits, Flaggenstaatinspektionen, Inspektionen der Klassifikationsgesellschaften sowie Port State Controls (PSC). Hierdurch wird von unterschiedlichen Parteien und Behörden sichergestellt, dass alle Richtlinien berücksichtigt und eingehalten werden. Nur in Ausnahmefällen werden die Charterschiffe durch Hapag-Lloyd kontrolliert. Hier wird vor allem durch Behörden kontrolliert, unter anderem ebenfalls in Form von Flaggenstaatinspektionen, Inspektionen der Klassifikationsgesellschaften oder Port State Controls. – NfB – 403-7

0,25 pro Schiff (Hapag-Lloyd AG Mitarbeitende: 0,44)

Bei Seemitarbeitenden werden meldepflichtige Unfälle ab drei Tagen Abwesenheit erfasst.

*Exkl. Wegeunfälle

2021 verzeichneten wir auf allen eigenen Schiffen 0,25 Unfälle pro Schiff (Hapag-Lloyd AG Mitarbeitende: 0,44 Unfälle pro Schiff). In 2020 wurden auf allen eigenen Schiffen 0,27 Unfälle pro Schiff gemeldet (Hapag-Lloyd AG Mitarbeitende: 0,41 Unfälle pro Schiff). – NfB

2021 gab es einen Unfall mit Todesfolge. Die offiziellen Ermittlungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung dazu sind noch nicht abgeschlossen, daher können wir hierzu keine weiteren Aussagen machen. – NfB – 403-9

Audits

Die Erfüllung aller gesetzlichen und unternehmensinternen Anforderungen an Arbeitssicherheit und Gesundheitsfürsorge wird über interne und externe Audits gewährleistet. Im Jahr 2021 fanden insgesamt mehr als 110 interne bzw. 60 externe Audits statt. Interne Audits auf unseren eigenen Schiffen finden jährlich statt und beinhalten die Überprüfung der ISM und ISPS² Codes sowie der ISO-Vorschriften. Dabei werden auch etwaige Mängel sowie 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

Grundlage aller Verträge mit externen Managern und Charterunternehmen ist die Gewährleistung der Schiffssicherheit und die Einhaltung der Gesetzgebungen zum Arbeitsschutz auf den Charterschiffen. Verantwortlich dafür und für die damit verbundenen Auditierungen sind die jeweiligen Schiffseigner. – NfB

Über den ISM Code ist der Bereich digitale Sicherheit – auch für Charterschiffe – geregelt. Die damit verbundenen verpflichtenden Maßnahmen gelten seit 2021. Durch die Pandemie mussten wir auch die Methodik interner und externer Audits anpassen. Viele Inspektionen fanden kontaktfrei und remote statt. Externe Audits wurden entsprechend der Laufzeit der Zertifikate durchgeführt. Eine Verlängerung der Laufzeit aufgrund der besonderen Umstände war ebenfalls möglich. – NfB

Im Berichtszeitraum wurden alle managementrelevanten Schiffszertifikate, die sog. Safety Management Certificates (SMC) und die International Ship Security Certificates (ISSC), die die Einhaltung des ISM und ISPS Codes bestätigen, für unsere Schiffe erwartungsgemäß ausgestellt. – NfB

Zusätzlich zu den Schiffen verifizieren und zertifizieren die Flaggenstaaten bzw. die von ihnen beauftragten Klassifikationsgesellschaften jedes Jahr die landseitigen Schiffsmanagement-Organisationen. Wie bereits in den Vorjahren wurde sämtlichen Schiffsmanagement-Organisationen unserer Schiffe das Document of Compliance (DOC) anstandslos ausgestellt. Zusätzlich sind nahezu alle Schiffsmanagementgesellschaften gemäß den ISO-Standards 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

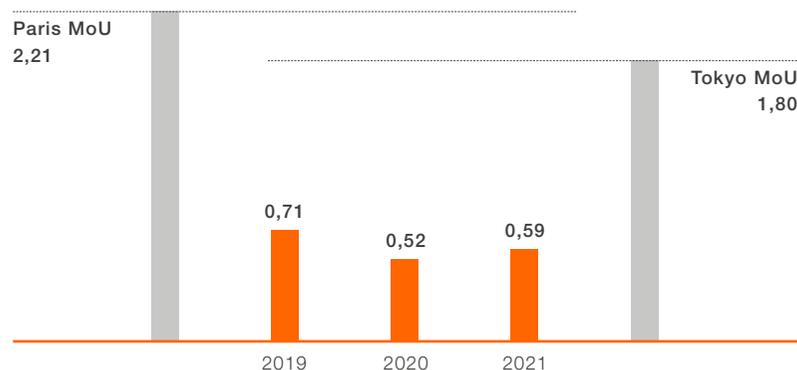
Hafenstaaten sind befugt, im Rahmen sog. Port State Controls (PSCs) alle Schiffe hinsichtlich ihres Zustands, ihrer Ausstattung und ihres ordnungsgemäßen Schiffsbetriebs auf die Einhaltung geltender bzw. von ihnen ratifizierter internationaler Arbeitssicherheits- und Gesundheitsstandards zu überprüfen. – NfB

Länder in aktuell neun Regionen weltweit haben für Hafenstaatenkontrollen Absichtserklärungen, sog. Memoranda of Understanding (MoU), unterzeichnet. Sie führen zudem Concentrated Inspection Campaigns (CICs), d. h. Kampagnen zu bestimmten Schwerpunktthemen durch. Im Berichtszeitraum hat eine Mehrheit der Regionen CICs zum Thema „Stability in General“ durchgeführt. – NfB

2 ISPS = International Ship and Port Facility Security

Nachdem 2020 aufgrund der Pandemie weitaus weniger PCSs durchgeführt werden konnten als üblich, wurden diese in vielen Regionen im Berichtszeitraum wieder aufgenommen. Insgesamt unterliefen unsere Schiffe rund 200 Hafensterkontrollen. Dabei wurden durchschnittlich rund 0,59³ Mängel festgestellt. Sowohl der Vergleich mit den globalen durchschnittlichen Mängelraten – z. B. Paris MoU: 2,12 (2020), Tokyo MoU: 1,80 (2020) – als auch die Höhe unserer eigenen Mängelraten über die vergangenen Jahre hinweg belegen den Erfolg unserer Managementsysteme. – NfB

DURCHSCHNITTliche MÄNGELRATE* – NfB



* Mängelrate = Mängel/PSCs

Auszeichnung durch US-Küstenwache

Bereits im Jahr 2018 erzielten unsere vom deutschen Flottenmanagement geleiteten Schiffe ausgezeichnete Resultate bei den von der United States Coast Guard (USCG) durchgeführten PSCs und wurden infolgedessen in das Qualship-21-Programm aufgenommen. Dessen hohe Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen werden von weniger als 10% aller Schiffe, die unter fremder Flagge in US-Gewässern operieren, erfüllt. Schiffe mit Auszeichnung werden nur noch alle drei Jahre statt jährlich durch den USCG überprüft. Auch im Berichtsjahr 2021 konnten wir uns wieder für das Programm qualifizieren.

Schulungen zu Gefahren im Schiffsbetrieb – 403-5, 403-9

Der Betrieb unserer Schiffe ist für unsere Mitarbeitenden mit spezifischen Sicherheits- und Gesundheitsgefahren verbunden, z. B. 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 dabei sind regelmäßige Schulungen des Seepersonals zu sicherheitsrelevanten Themen, die speziell auf die Schiffsgröße und das verwendete Equipment angepasst sind. – NfB

Jedes Besatzungsmitglied unserer eigenen Schiffe wird bei Arbeitsantritt in die Sicherheitsvorkehrungen und Abläufe an Bord eingewiesen. Darüber hinaus werden während der Fahrt mindestens einmal pro Monat Schulungen und Trainings zum Verhalten im Brandfall oder bei Evakuierungen durchgeführt. Mindestens einmal jährlich finden Schulungen zu unterschiedlichen Schiffsunfallsituationen (z. B. Kollision, auf Grund laufen) statt. Einige Trainings werden regelmäßig an Land durchgeführt, z. B. das mehrtägige Basic-Safety-Training (alle fünf Jahre) zum Umgang mit Risiken und Gefahren an Bord. Es beinhaltet Überlebensmaßnahmen auf See, Brandlöschung, Erste Hilfe und Arbeitssicherheitstraining mit Fokus auf Schutzausrüstung, Zugang zu abgetrennten Bereichen, Unfallvermeidung und Gesundheitsschutz. Wir haben darüber hinaus Cyber-Security-Trainings entwickelt und diese im vergangenen Jahr mit allen Seeleuten durchgeführt. – NfB

Nachdem wir 2020 viele Schulungen an Bord aufgrund der Pandemie aussetzen mussten, konnten wir den Schulungsbetrieb 2021 wieder aufnehmen, wenn auch in vermindertem Umfang. Unsere Schulungsthemen umfassten die Inhalte des ISM-Handbuchs und die Einführung der Crew zu Beginn einer Fahrt. Dazu gehören auch Einweisungen in die Benutzung von Rettungs- und Feuerlöschschrüstungen sowie Hinweise zu allgemeinen Verhaltensweisen an Bord. Da der Schulungsbetrieb noch nicht wieder voll anlaufen konnte, wurden auch im Jahr 2021 Ausnahmegenehmigungen vergeben. – NfB

3 Die individuellen Daten zu Mängelraten der Charter-Flotte werden nicht zentral erfasst.

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 Ausbildung trotz der Pandemie fortführen können, jedoch mit weniger Crew-Mitgliedern als geplant. Da wir aber weitere LNG-Schiffe bestellt haben und dadurch die Relevanz der Schulungen steigt, werden wir diese im Jahr 2022 zur Priorität erklären. Neben den Präsenzs Schulungen haben wir auch ein LNG-Handbuch entwickelt, das beispielsweise Bunkerprozesse und das Sicherheitskonzept erläutert. Das Handbuch wurde unter Berücksichtigung bestehender Industriestandards erstellt und in unser existierendes SMS integriert.

GESUNDHEITSMANAGEMENT AUF SEE – 403-3, 403-6

Das Gesundheitsmanagement auf See ist eine besondere Herausforderung, der wir durch spezifische Maßnahmen begegnen.

Unabdingbar für die Arbeit auf Schiffen ist die Seediensttauglichkeit gemäß den Anforderungen nach der MLC. Sie wird für unsere Seeleute durch Zertifikate bestätigt und kontinuierlich überwacht. – NfB

Bei gesundheitlichen Beschwerden an Bord unserer eigenen Schiffe sind Kapitän und Medical Treatment Officer erste Ansprechpartner. Sie sind dafür nach internationalen Vorgaben speziell geschult. Bei nicht eindeutigen oder komplizierten Fällen steht eine funktärztliche Beratung zur Verfügung. Arztbesuche sind während der Liegezeiten im Hafen jederzeit möglich. Sollte es notwendig sein, können medizinische Notfälle mithilfe landbasierter Medical Center betreut werden. – NfB

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

Umgang mit psychischen Belastungen – 403-2

Seit dem Jahr 2019 wenden wir auf unseren Schiffen unter deutscher Flagge das sog. 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.

– NfB

Anfang des Jahres 2021 haben wir RAMS an Bord unserer Schiffe unter deutscher Flagge über ISM kommuniziert und zusammen mit dem Seepersonal virtuelle Feedbackrunden durchgeführt. Dieses Forum fand 2021 zweimal statt und griff auch Elemente aus anderen Runden zum Thema Arbeitsschutz auf. Um die Verbindung zwischen den Mitarbeitenden an Land und auf See zu verbessern, gab es in der Runde die Möglichkeit, Informationen auszutauschen und Erfahrungen zu teilen. Das Feedback der Teilnehmer fiel durchweg positiv aus und wir werden Veranstaltungen dieser Art deswegen auch im Jahr 2022 fortführen. – NfB

Die entsprechenden Richtlinien des Schiffsmanagements wurden 2021 über ein Fleet Circular mit dem Seepersonal geteilt. Feedback der Flotte holen wir kontinuierlich ein, um die Richtlinien zu optimieren und den Ideenaustausch zu fördern. – NfB

Auch unsere Schiffe unter anderen Flaggen erfüllen ähnliche Standards gemäß internationalem Recht aus IMO und MLC. Eine Ausweitung der Maßnahmen, die im Rahmen von RAMS identifiziert wurden, kann zukünftig auch auf weiteren Schiffen erfolgen, z. B. durch Vorgaben im Owner's Manual oder themenbezogenen Austausch mit den externen Managern weiterer Schiffe. – NfB

Die Pandemie stellt für unsere Crew-Mitglieder eine zusätzliche psychische Belastung dar, beispielsweise durch verlängerte Arbeitseinsätze oder verwehrt Landgänge. Für unsere Schiffe unter deutscher Flagge haben wir daher Maßnahmen zur Stärkung der psychischen Gesundheit entwickelt. Wir stellten zum Beispiel eine telefonische Seelsorge bereit und ermöglichten über unbegrenztes Datenvolumen zumindest virtuellen Kontakt zu Freunden und Familie (s. Mitarbeitende, S. 79). Solche und ähnliche Maßnahmen wurde auf einem Großteil unserer Flotte implementiert. – NfB

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. Darin haben wir folgende Prioritäten festgelegt:

1. Leben retten
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 mit Vertretern aller relevanten Abteilungen und Repräsentanten externer Institutionen verantwortet die Koordination und Hilfeleistung im Ereignisfall für unsere Flotte sowie zur Unterstützung der Charterschiffe. Das Team ist rund um die Uhr erreichbar. Klare Verantwortlichkeiten und Meldewege gewährleisten die schnellstmögliche Information des Vorstands in Krisenfällen.

– NfB

PIRATERIE UND TERRORISMUS – 403-2

Die Risiken durch Piraterie und Terrorismus werden von den Flaggenstaaten unterschiedlich eingeschätzt. Für uns bedeutet dies, dass wir jede Situation individuell betrachten. Anhand von verschiedenen, voneinander unabhängigen (inter-)nationalen Informationsquellen machen wir uns ein möglichst umfassendes Bild von potenziellen Risiken in den befahrenen Gebieten. Gleichzeitig erstellen wir individuelle und routenspezifische Risikobewertungen für unsere Schiffe. Die Risikobewertungen überprüfen und aktualisieren wir bei Bedarf, jedoch mindestens jährlich. So 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 2021 haben wir besonderes Augenmerk auf die Auswirkungen der Pandemie und etwaige damit verbundene Konsequenzen für die Sicherheitslage in Häfen und Hafenstaaten gelegt. Es gab auf unseren eigenen Schiffen keine Vorfälle von Piraterie und/oder

Terrorismus. Jedoch gab es einen Zwischenfall mit einem Todesfall und einer teilweise entführten Crew auf einem Charterschiff im Berichtszeitraum.

UMGANG MIT GEFAHRGUT – 403-2

Einige der von uns transportierten Waren gelten gesetzlich als Gefahrstoff. Diese Güter transportieren wir nur, wenn sie vollständig den internationalen, nationalen und lokalen Gesetzen und Richtlinien entsprechen. Das Gefahrenpotenzial eines Guts wird anhand verschiedener Merkmale klassifiziert, z. B. physikalischen und chemischen Eigenschaften, Reaktivität und Stabilität, toxikologischen sowie umweltbezogenen Angaben. Über besondere Maßnahmen sorgen wir dafür, dass der Transport sicher für Mitarbeitende, Schiff, Ladung und Umwelt durchgeführt werden kann. – NfB

EXTERNE REGULARIEN (AUSWAHL)

- **International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code**
- **49 Code of Federal Regulations (CFR):** US-amerikanische Vorgaben für den Transport gefährlicher Güter
- **Gefahrgutverordnung See (GGVSee)**
- **Gefahrgutbeauftragtenverordnung (Gbv)**

Alle Aspekte des Gefahrstofftransports sind international geregelt. Jedes Gefahrstoff kann weltweit anhand der Gefahrstoffklasse und einer Kennnummer der Vereinten Nationen (UN-Nummer) identifiziert werden. Diese beiden Parameter legen fest, welche spezifischen Anforderungen an den Transport gestellt werden. – NfB

Im Jahr 2021 hat Hapag-Lloyd rund 460.000 TEU Gefahrstoff transportiert, dies macht einen Anteil von rund 4 % am gesamten Transportvolumen aus.

– NfB

Interne Vorschriften und Prozesse

Hapag-Lloyd verfügt über strenge interne Vorschriften für den hochkomplexen Transport von Gefahrgut, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen. Diese Regeln wurden nach eingehender Risikoanalyse und auf Basis der Regeln guter Seemannschaft von Experten 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. – NfB

Im Hapag-Lloyd Dangerous Goods Manual sind alle gefahrgutrelevanten Vorschriften und Arbeitsprozesse für unsere Gefahrgutexperten sowie alle relevanten Schnittstellen wie Schiffplaner oder Port Terminal Operations verbindlich geregelt. Das Manual enthält eine Ausschlussliste, in der alle Güter erfasst sind, deren Transport wir nach einer Risikobewertung 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. So wurde nach einem Brand am Flughafen Hong Kong 2021 der Transport von Smartphones eines chinesischen Herstellers verboten. Dieses Verbot ist mittlerweile wieder zurückgenommen worden, da eine erneute Gefahrenanalyse derzeit kein erhöhtes Risiko im Vergleich zu anderen Smartphoneherstellern darstellen kann.

– NfB

Verantwortlich für eine sachgemäße und gesetzeskonforme Abwicklung der Gefahrguttransporte sowohl in den Häfen als auch auf den Schiffen sind unsere Gefahrgutexpertinnen und -experten. Sie erstatten regelmäßig Bericht an den zentralen Hapag-Lloyd-Gefahrgutbeauftragten. Ladungen, die nicht als Gefahrgüter deklariert sind, werden über die Cargo Patrol Software überprüft, die speziell für unsere Bedürfnisse entwickelt wurde. Die Suche nach nicht deklariertem Gefahrgut erfolgt systematisch über Schlüsselwörter. Im Jahr 2021 konnten wir rd. 3.100 Fälle von Falschdeklarationen identifizieren. Die Transporte wurden daraufhin abgelehnt. – NfB

Im Berichtsjahr gab es keine berichtspflichtigen Gefahrgutunfälle. – NfB

Gefahrgutschulungen – 403-5

Mitarbeitende an Land und auf See, die mit Gefahrgut befasst sind, beispielsweise Kapitäne und Ladungsoffiziere, werden regelmäßig durch den Hapag-Lloyd-Gefahrgutbeauftragten und in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Regelungen gemäß IMDG Code, GGvSee und 49 CFR geschult. Diese Schulungen dienen dazu, über die Besonderheiten des Gefahrguttransports zu informieren, Risiken zu beschreiben und die Mitarbeitenden weltweit bestmöglich dabei zu unterstützen, Unregelmäßigkeiten und Auffälligkeiten zu erkennen. – NfB

Aufgrund der Pandemie mussten wir das etablierte Format der Schulungen 2021 erneut anpassen und haben dabei auf eine Mischung aus webbasierten und Hybrid-Schulungen zurückgegriffen. Über webbasierte Kurse wurden dabei insgesamt über 3.100 Mitarbeitende geschult. – NfB

Initiativen und Mitgliedschaften – 102-13

Das Cargo Incident Notification System (CINS) ist eine Non-Profit-Initiative, in der sich schon im Jahr 2011 Carrier, Versicherer sowie Experten zusammengeschlossen haben, um Ladungs- oder Containerunfälle in einer Datenbank zu erfassen und auszuwerten. Das Ziel dabei ist es, negative und handlungskritische Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und die operative Sicherheit in allen Bereichen des Transports zu verbessern. Hapag-Lloyd ist Gründungs- und aktives Vorstandsmitglied der CINS-Initiative. – NfB

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

Aufgrund der Pandemie fanden im Jahr 2021 alle Sitzungen der CINS und IVODGA virtuell statt. Der Gefahrgutkreis des VDR tagte 2021 nicht.



GESELL- SCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Inhalt des Kapitels

Mit unserer neuen Nachhaltigkeitsstrategie wollen wir das gemeinnützige Engagement unserer Mitarbeitenden weiter fördern. Auch in diesem Berichtsjahr haben wir uns wieder vielfältig engagiert. Mehr >

Gesellschaftliche Verantwortung

Als in Hamburg verwurzeltes Unternehmen gehören hanseatische Grundwerte zu unserem Selbstverständnis. Gesellschaftliches Engagement hat in der Hansestadt Hamburg seit jeher Tradition und wir unterstützen insbesondere Projekte, die mit der Seefahrt verbunden sind. Wir sehen uns als Teil der Gesellschaft und möchten durch unser Engagement etwas zurückgeben – auf lokaler, regionaler und globaler Ebene. Dadurch füllen wir unseren Unternehmenswert „We Care“ mit Leben und bauen in diesem Sinne zugleich unsere Corporate-Citizenship-Kultur bei Hapag-Lloyd kontinuierlich aus.

ORGANISATIONSSTRUKTUREN UND VERGABEKRITERIEN

Das gesellschaftliche Engagement von Hapag-Lloyd wird von der Unternehmenskommunikation, der Nachhaltigkeitsabteilung sowie dem Vorstand verantwortet, die jährlich darüber entscheiden, welche Projekte und Initiativen in diesem Rahmen unterstützt werden. Das Spendenbudget richtet sich immer auch nach unserem eigenen wirtschaftlichen Erfolg. Eine Richtlinie regelt unser Spendenverhalten unternehmensweit¹, z. B. erfolgen keine Zuwendungen an politische Parteien, und die Unternehmenskommunikation wird vor Spenden über deren Höhe informiert.

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

Zusätzlich zu den traditionellen Aktivitäten haben wir im Rahmen der neuen Nachhaltigkeitsstrategie das Programm „Hapag-Lloyd Cares“ entwickelt. Im Rahmen des Programms erhält jede Region sowie das Global Service Center ein festes Budget zur Unterstützung regionaler Organisationen. Zusätzlich erhalten Mitarbeitende einen freien Tag pro Jahr, um sich in sozialen Projekten oder Umweltaktionen zu engagieren. Fokusthemen sind Bildungsprogramme, humanitäre Hilfe und Meeresschutz, wie zum Beispiel die Abfallbeseitigung an Stränden. Unser gesellschaftliches Engagement ist auch Teil unserer Nachhaltigkeitsstrategie und wird von uns unter dem Oberbegriff Corporate Citizenship geführt.

Einen Teil unseres finanziellen Engagements übernimmt die gemeinnützige Hapag-Lloyd Stiftung. Sie ist vor allem am Hamburger Firmensitz in den Bereichen Kultur, Wissenschaft und Soziales engagiert und fördert beispielsweise den Nachwuchs aus Theater, Ballett und Musik. Dabei setzt die Stiftung Projekte und Veranstaltungen in Eigenregie sowie in Zusammenarbeit mit langjährigen Partnern um. Die Stiftung gehört nicht dem Konzern an, sondern agiert selbstständig.



Vielfältiges Engagement

Die Seefahrt ist unsere Leidenschaft. Es ist uns daher eine Herzensangelegenheit, Projekte mit maritimem Bezug wie Seemannsmissionen und den Hamburger Duckdablen zu unterstützen. Daneben fördern wir auch soziale Projekte sowie lokale Sport- und Kulturveranstaltungen.

SOZIALES ENGAGEMENT

Wir unterstützen als Unternehmen weltweit eine Vielzahl karitativer Projekte. Auch unsere Mitarbeitenden sind eingeladen, tatkräftig bei der Unterstützung sozialer Projekte mitzuwirken.

Hilfe in Krisenzeiten

Rund um den Globus unterstützen wir Organisationen, die sich für Menschen aus Krisengebieten oder in generellen Notsituationen einsetzen. So haben wir im Berichtsjahr unter anderem den Opfern der Flutkatastrophe in Rheinland-Pfalz mit einer Geldspende geholfen.

Seit fünf Jahren unterstützen wir die kirchliche Initiative Comedor 421 in Valparaíso, Chile, die Essenspakete an Bedürftige verteilt. Auch 2021 war die Organisation tätig, um während der Covid-19-Pandemie Pakete mit Essen und Hygieneprodukten auszugeben. Unsere Mitarbeitenden unterstützten zudem das Engagement in der Vorweihnachtszeit durch ihren persönlichen Einsatz beim Packen und Verteilen von Paketen. Zusätzlich unterstützt Hapag-Lloyd Chile diese Initiative jedes Jahr im Dezember mit einer Spendensammlung.

Darüber hinaus organisierten unsere Mitarbeitenden in Chile eine Spendenaktion für eine lokale Schule. Die ohnehin schon knappen Ressourcen der Schülerinnen und Schüler und des Lehrpersonals waren durch die Covid-19-Pandemie zusätzlich betroffen, da keine Endgeräte zur Verfügung standen, um Fernunterricht durchzuführen. Das Team von Hapag-Lloyd Chile kommunizierte die Notsituation der Schule durch E-Mails, Flyer und Videos und rief so zu Geld- und Sachspenden auf. Mit dem Erlös waren die Mitarbeitenden in der Lage, Smartphones und Tablets zu erwerben und diese an die Schule weiterzugeben.

In Hamburg hilft der gemeinnützige Verein Hanseatic Help unbürokratisch Menschen in Notsituationen. Neben Obdachlosen, Geflüchteten und Familien werden auch andere Bedürftige durch Kleider- und Hygienespenden unterstützt. Diese Menschen sind von der Covid-19-Pandemie oftmals besonders betroffen, weshalb wir den Verein auch im Berichtsjahr weiterhin tatkräftig unterstützt haben. Unsere Auszubildenden und Nachwuchstalente halfen im Berichtsjahr dabei, Taschen mit Hygieneartikeln, Kleidung und Lebensmitteln für bedürftige Menschen zu packen. Seit Beginn der Aktion im Jahr 2020 haben Hapag-Lloyd und andere Unternehmen in Norddeutschland über 50.000 Taschen mit Produkten für den alltäglichen Bedarf nicht nur gespendet, sondern auch selbst gepackt.

NEUES SOZIALES ENGAGEMENT IM JAHR 2021

Im Herbst 2021 sind wir eine neue Partnerschaft mit dem UN-Kinderhilfswerk UNICEF eingegangen. Die Zusammenarbeit ist zunächst auf drei Jahre angelegt und hat das Ziel, Kindern bessere Chancen für die Zukunft zu eröffnen.

Hapag-Lloyd unterstützt erstens die weltweite UNICEF-Hilfe für Kinder in den Bereichen Gesundheit, Kinderschutz, Ernährung und Nothilfe. Diese flexible Unterstützung ist für UNICEF besonders wichtig, da sie in den Regionen und Notsituationen eingesetzt werden kann, in denen Kinder und Familien sie besonders dringend benötigen.

Einen Schwerpunkt der Partnerschaft zwischen Hapag-Lloyd und UNICEF bildet zweitens die Förderung der Bildungsarbeit in Afrika: Zu diesem Zweck unterstützt Hapag-Lloyd das UNICEF-Programm „Schulen für Afrika“ mit einem Fokus auf die Länder Ghana, Kenia und Südafrika.

Geleitet von Nelson Mandelas Vision, dass Bildung das Leben verändern und die Gesellschaft voranbringen kann, wurde die Initiative „Schulen für Afrika“ 2004 gegründet. Sie hat zum Ziel, jedem Kind den Zugang zu guter Bildung zu



Foto: ©UNICEF/Kokoroko



ermöglichen. Bis heute hat „Schulen für Afrika“ mehr als 30 Millionen Kindern geholfen, den Traum von Bildung zu verwirklichen. Von der Vorschulbildung über die Grundschule bis hin zur Sekundarstufe unterstützt die Initiative den Aufbau des Bildungssystems und die konkrete Förderung von benachteiligten Bevölkerungsgruppen.

Zusätzlich zu den beiden Schwerpunkten der Partnerschaft wollen wir zusammen mit UNICEF die Zusammenarbeit im Bereich der Logistik für humanitäre Hilfsgüter vertiefen und beispielsweise für den Transport von Impfausrüstung unsere bisherige Unterstützung in den kommenden Jahren ausbauen.

ENGAGEMENT FÜR DIE UMWELT

Neben unserem globalen Umweltengagement bringen wir uns an unseren weltweiten Standorten in diverse Umweltprojekte ein. Seit 2015 sind wir Mitglied der UmweltPartnerschaft Hamburg und unterstützen so die Förderung des freiwilligen Umweltschutzes in Hamburger Unternehmen.

In Indien engagiert sich unser Global Service Center (GSC) bei Baumpflanzaktionen zur Reduzierung von Treibhausgasen. Um einen Beitrag zur ökologischen Nachhaltigkeit zu leisten, hat sich das GSC India das Ziel gesetzt, 1.050 Setzlinge in Chennai und Mumbai zu pflanzen. Dieses Vorhaben wurde in Zusammenarbeit mit einer renommierten Plantagenorganisation im Jahr 2019 angegangen. Nach einer pandemiebedingten Unterbrechung konnten wir unsere Zielvorgabe im März 2021 erreichen. Um die Nachhaltigkeit der Initiative auch nach dem Einpflanzen zu sichern, engagieren sich unsere Teammitglieder vor Ort dafür, dass die Setzlinge zu gesunden Bäumen heranwachsen.

Abgesehen von diesem Ziel, hat das GSC India weitere Nachhaltigkeitsinitiativen ins Leben gerufen. So wurden Plastikwasserflaschen für Mitarbeitende durch solche aus Stahl und Glas ersetzt und die umweltfreundliche Entsorgung von Elektroschrott sichergestellt.

Sponsoring

Hapag-Lloyd und Boris Herrmann haben einen offiziellen Sponsoringvertrag für fünf Jahre unterzeichnet. Der weltberühmte Skipper und seine Organisation, die unter dem Namen Team Malizia firmiert, verfolgen das Ziel, das Bewusstsein für den Klimawandel zu schärfen.

Team Malizia erlangte im Jahr 2020 Bekanntheit, als Boris Herrmann an der Non-Stop-Regatta Vendée Globe teilnahm und die Botschaft „A Race We Must Win“ auf den Segeln seiner Yacht trug. Während seiner Segel-Missionen hat Team Malizia wertvolle wissenschaftliche Daten aus den entlegensten Teilen der Welt gesammelt. Diese Daten helfen Forschern, die Auswirkungen des Klimawandels auf die Ozeane zu verstehen.

„Ich bin extrem glücklich, die volle Unterstützung von Hapag-Lloyd zu bekommen“, sagte Boris Herrmann. „Im letzten Jahr haben wir bereits eine starke Partnerschaft entwickelt und ich kann die Entschlossenheit von Hapag-Lloyd spüren, ein Vorreiter in Sachen Dekarbonisierung zu werden. Es wird mir eine Freude sein, das Logo von Hapag-Lloyd auf dem Segel meiner Rennyacht zu tragen.“



LOKALES ENGAGEMENT FÜR DIE UMWELT

Lokale Aufräumaktionen

Am 18. September fand der International Coastal Cleanup Day statt. Diesen Tag haben zahlreiche Hapag-Lloyd-Kolleginnen und -Kollegen zum Anlass genommen, sich weltweit an den Aufräumaktionen für nachhaltigen Meeres- und Umweltschutz zu beteiligen.

Beim Abfall einsammeln und Aufräumen an Ufern und Stränden war engagiertes Anpacken gefragt. Im Rahmen unseres Corporate-Citizenship-Programms „Hapag-Lloyd Cares“ nutzten viele Mitarbeitende die Möglichkeit, freiwillig einen Tag lang unsere Küsten, Flussufer und Gewässer zu reinigen.

Unsere Hamburger Teams zwischen Alster und Elbe

Um auch vor der eigenen Haustür einen Beitrag zu leisten, haben sich Kolleginnen und Kollegen in Hamburg mit dem gemeinnützigen Hamburger Unternehmen „oclean“  zusammengetan. An mehreren Tagen kamen verschiedene Teams zusammen und räumten in der Hansestadt auf. Vom Ballindamm bis zum Alsterufer und der Elbe wurden in kurzer Zeit mehrere hundert Kilo Abfall gesammelt.

Unsere globale Nachhaltigkeitsabteilung am Hauptsitz in Hamburg reinigte zusammen mit dem gemeinnützigen Verein „De Fleetenkieker“  das größte lokale Binnengewässer, die Alster. Neben Getränkedosen, Plastiktüten, Glasflaschen, alten Kleidungsstücken und anderem Unrat fischten sie sogar eine echte Flaschenpost aus dem Wasser – insgesamt belief sich der gesammelte Abfall auf über 30 Kilogramm.

Aktiv für mehr Umweltbewusstsein in unserer Area Türkei

Unsere Belegschaft in der Türkei hat sich dem Thema sauberer Strände verschrieben. Um die Schönheit der Natur zu erhalten, widmete sich das Team der Sammlung von Abfall an den Stränden in Urla bei Izmir, Sile bei Istanbul und in Mersi und konnten damit bei sich selbst und anderen das Bewusstsein für Abfallvermeidung und -entsorgung schärfen.

Zusammen mit der Familie: Abfall sammeln in Genua

An einem Strand im Zentrum Genuas engagierten sich zahlreiche Kolleginnen und Kollegen der Region Südeuropa. Zur Unterstützung hatten sie Familienangehörige mitgebracht und sich der Organisation „The Black Bag“  angeschlossen, die mit Müllsammelaktionen Menschen für Umweltthemen sensibilisiert.

Auch in weiteren Regionen haben sich unsere Teams im Berichtszeitraum für Umwelt und Gesellschaft engagiert. Sei es durch Aufräumaktionen an den Stränden in Dubai, Unterstützung älterer Menschen auf der iberischen Halbinsel oder Spenden an Seefahrer aus Hamburg und Montreal – für uns ist es selbstverständlich, Verantwortung zu übernehmen.



FORSCHUNG UND BILDUNG

Förderung und Austausch mit der Wissenschaft

Wir unterstützen die Arbeit wissenschaftlicher Institutionen. Zum Beispiel hat Hapag-Lloyd im Berichtszeitraum 225.000 EUR an das Forschungszentrum Hapag-Lloyd Center for Shipping and Global Logistics (CSGL) an der Kühne Logistics University gespendet. Dort wird u. a. zu den Themen Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Wertschöpfung in der Schifffahrts- und Logistikbranche geforscht. Die Förderung wird insbesondere für die wissenschaftliche Ausstattung eingesetzt.

Förderung von Ausbildung und Studium

Hapag-Lloyd finanziert zudem drei Hamburg-Stipendien, die seit 2018 vom Studierendenwerk Hamburg vergeben werden, um geflüchtete Menschen aus Krisenregionen bei einem Studium mit IT-Schwerpunkt zu unterstützen.

LOKALE FÖRDERUNG IN HAMBURG

In Hamburg setzen wir uns für diverse kulturelle und sportliche Angebote ein. Seit Mitte 2021 sind wir Hauptsponsor des Handball-Erstligaverbandes HSVH. Beim jährlichen Harbour Front Literaturfestival in Hamburg traten wir als Co-Gastgeber auf. Zudem haben wir weiterhin das Thalia Theater unterstützt, z. B. bei einer Podiumsdiskussion zum Thema Demokratie.

Schon seit einigen Jahren ist Hapag-Lloyd Partner des Hamburger Filmfests sowie Hauptsponsor des Oberliga-Eishockeyteams Hamburg Crocodiles. Zudem unterstützen wir das jährliche Pferderennen in Hamburg-Horn und fördern Veranstaltungen lokaler Vereine und Initiativen.

INFORMATIONEN

Inhalt des Kapitels

GRI Inhaltsindex 2021 – 102-55

Basis für die Angaben im Inhaltsindex sind die GRI Standards 2016, mit folgenden Ausnahmen der themenspezifischen Standards: GRI 207 (2019), GRI 303 (2018), GRI 306 (2020), GRI 403 (2018).

GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	SEITE IM BERICHT/KOMMENTAR
GRI 101: BERICHTERSTATTUNGSGRUNDSÄTZE		
GRI 102: ALLGEMEINE STANDARDANGABEN		
ORGANISATIONSPROFIL		
102-1	Name der Organisation	16
102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	20–23
102-3	Hauptsitz der Organisation	20–21
102-4	Betriebsstätten	20–23
102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	16, 29, 57
102-6	Belieferte Märkte	20–23
102-7	Größe der Organisation	20–24
102-8	Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitenden	81–83, 85, 87
102-9	Lieferkette	59
102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	17–18
102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	48, 73–75
102-12	Externe Initiativen	29, 33, 57–58, 65, 74–75, 77
102-13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	57–58, 65, 84–85, 106
STRATEGIE		
102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	14–15
ETHIK UND INTEGRITÄT		
102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	30–31, 93

GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	SEITE IM BERICHT/KOMMENTAR
UNTERNEHMENSFÜHRUNG		
102-18	Führungsstruktur	29, 50
EINBINDUNG VON STAKEHOLDERN		
102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen	56–57
102-41	Tarifverträge	85
102-42	Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	56–57
102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	52, 56–57, 88
102-44	Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	53, 56–57, 74–75, 88
VORGEHENSWEISE BEI DER BERICHTERSTATTUNG		
102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	17–18
102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	52
102-47	Liste der wesentlichen Themen	53
102-48	Neudarstellung von Informationen	Es gab keine Neudarstellung von Informationen aus vorherigen Berichten.
102-49	Änderungen bei der Berichterstattung	Es gab keine Änderungen bei der Berichterstattung.
102-50	Berichtszeitraum	17
102-51	Datum des letzten Berichts	Der letzte Nachhaltigkeitsbericht erschien am 27.04.2021.
102-52	Berichtszyklus	17
102-53	Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht	124
102-54	Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	16
102-55	GRI-Inhaltsindex	114–120
102-56	Externe Prüfung	16–17, 121–122
WESENTLICHE THEMEN		
GRI 201: WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG		
201/103	Managementansatz	23–24
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	23, 39

GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	SEITE IM BERICHT/KOMMENTAR
GRI 205: KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG		
205/103	Managementansatz	30–33
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	30–31, 33
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	32
GRI 206: WETTBEWERBSWIDRIGES VERHALTEN		
206/103	Managementansatz	30–33
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	Im Berichtszeitraum gab es keine Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung.
GRI 207: STEUERN (2019)		
207/103	Managementansatz	37–39
207-1	Steuerkonzept	37–39
207-2	Tax Governance, Kontrolle und Risikomanagement	38–39
207-3	Einbeziehung von Stakeholdern und Management von steuerlichen Bedenken	38–39
207-4	Country-by-Country-Reporting (länderbezogene Berichterstattung)	39
GRI 301: MATERIALIEN		
301/103	Managementansatz	64–65, 76–78
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	76
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.
GRI 302: ENERGIE		
302/103	Managementansatz	50, 64–70, 72
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	68, 70
302-3	Energieintensität	67
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	66–68

GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	SEITE IM BERICHT/KOMMENTAR
GRI 303: WASSER UND ABWASSER (2018)		
303/103	Managementansatz	50, 64–65, 71, 73–75
303-1	Managementansatz: Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	73–75
303-2	Managementansatz: Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	71, 73–75
		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 Hafestaatenkontrollen überprüft. Eine zentrale Erfassung von Abfall- und Abwasserkennzahlen wäre mit hohem administrativem Aufwand verbunden und erfolgt dementsprechend derzeit nicht.
303-4	Wasserrückführung	
GRI 304: BIODIVERSITÄT		
304/103	Managementansatz	47, 50, 64–65, 73–75, 77–78
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	73–75
304-4	Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	74–75
GRI 305: EMISSIONEN		
305/103	Managementansatz	47, 50, 64–72
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	68
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	68
305-4	Intensität der THG-Emissionen	71

GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	SEITE IM BERICHT/KOMMENTAR
GRI 306: ABFALL		
306/103	Managementansatz	47, 50, 64–65, 76–78
306-1	Managementansatz: Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	76–78 76–78 Wird ein Schiff unserer Flotte recycelt, werden alle Bestandteile getrennt und im Rahmen der geltenden Vorschriften entweder wiederverwendet oder einer fachgerechten Entsorgung zugeführt.
306-2	Managementansatz: Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	78 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 Hafestaatenkontrollen überprüft. Eine zentrale Erfassung von Abfall- und Abwasserkennzahlen wäre mit hohem administrativem Aufwand verbunden und erfolgt dementsprechend derzeit nicht.
306-3	Angefallener Abfall	
GRI 307: UMWELT-COMPLIANCE		
307/103	Managementansatz	30–33, 64, 66–68, 73–74, 76–77
307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	Im Berichtszeitraum gab es keinen Fall von Nichteinhaltung der Umweltschutzgesetze und/oder -verordnungen.
GRI 308: UMWELTBEWERTUNG DER LIEFERANTEN		
308/103	Managementansatz	47, 60–61
308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	61–62
GRI 401: BESCHÄFTIGUNG		
401/103	Managementansatz	80–83, 85–88, 93
401-3	Elternzeit	87

GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	SEITE IM BERICHT/KOMMENTAR
GRI 403: ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ (2018)		
403/103	Managementansatz	47, 97–106
403-1	Managementansatz: Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	97, 100–103
403-2	Managementansatz: Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	101–106
403-3	Managementansatz: Arbeitsmedizinische Dienste	98–99, 104
403-4	Managementansatz: Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	98, 101
403-5	Managementansatz: Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	98, 99, 103–104, 106
403-6	Managementansatz: Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	86, 99, 104
403-7	Managementansatz: Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	101
403-8	Mitarbeitende, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind	101–103
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	98, 102–103
GRI 404: AUS- UND WEITERBILDUNG		
404/103	Managementansatz	89–92
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	91
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	28, 91–92
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	91
GRI 405: DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT		
405/103	Managementansatz	29, 47, 85, 94–95
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	83, 95
GRI 406: NICHTDISKRIMINIERUNG		
406/103	Managementansatz	30–33, 60–61, 94–95
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	32

GRI STANDARD	NAME DES INDIKATORS	SEITE IM BERICHT/KOMMENTAR
GRI 407: VEREINIGUNGSFREIHEIT UND TARIFVERHANDLUNG		
407/103	Managementansatz	30–33, 55, 60–61
407-1	Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte	31, 33
GRI 408: KINDERARBEIT		
408/103	Managementansatz	30–33, 55, 60–61
408-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	31, 33
GRI 409: ZWANGS- ODER PFLICHTARBEIT		
409/103	Managementansatz	30–33, 55, 60–61
409-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	31, 33
GRI 412: PRÜFUNG AUF EINHALTUNG DER MENSCHENRECHTE		
412/103	Managementansatz	30–33
412-1	Betriebsstätten, an denen eine Prüfung auf die Einhaltung der Menschenrechte oder eine menschenrechtliche Folgenabschätzung durchgeführt wurde	31
412-2	Schulungen für Angestellte zu Menschenrechtspolitik und -verfahren	31
GRI 414: SOZIALE BEWERTUNG DER LIEFERANTEN		
414/103	Managementansatz	47, 60–61
414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	61–62
GRI 418: SCHUTZ DER KUNDENDATEN		
418/103	Managementansatz	34–36
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten	37
GRI 419: SOZIOÖKONOMISCHE COMPLIANCE		
419/103	Managementansatz	30–33
419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	33

Vermerk – 102-56

VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT DER NICHTFINAN- ZIELLEN BERICHTERSTATTUNG

An die Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Wir haben den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Hapag-Lloyd AG, Hamburg, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 (im Folgenden der „zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die in dem zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 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 EU-Taxonomie-Verordnung der 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 der Gesellschaft 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 zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Erklärung) 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 EU-Taxonomie-Verordnung des zusammengefassten gesonderten 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.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 „Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis“ (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über den zusammengefassten gesonderten 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, 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 zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft, mit Ausnahme der in dem zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt EU-Taxonomie-Verordnung des zusammengefassten gesonderten 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 betriebswirtschaftlichen 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 u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation des Konzerns und über die Einbindung von Stakeholdern
- Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben in dem zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht

- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in dem zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht
- Analytische Beurteilung von ausgewählten Angaben des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts
- Abgleich von ausgewählten Angaben mit den entsprechenden Daten im Konzernabschluss und Konzern-Lagebericht
- Beurteilung der Darstellung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in dem zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht
- Befragung zur Relevanz von Klimarisiken

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 zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt EU-Taxonomie-Verordnung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist. Wir geben kein Prüfungsurteil zu den in dem zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen ab.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt wurde und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Frankfurt am Main, den 9. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nicolette Behncke ppa. Meike Beenken
Wirtschaftsprüferin

Kontakt und Impressum

– 102-53

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Sustainability Management

Konzernkommunikation

Beratung und Inhalt

Schlange, Zamostny & Co.
GmbH, Hamburg

Konzept, Text und Layout

Berichtsmanufaktur GmbH,
Hamburg



Die Datensammlung wurde durch die Software WeSustain unterstützt.