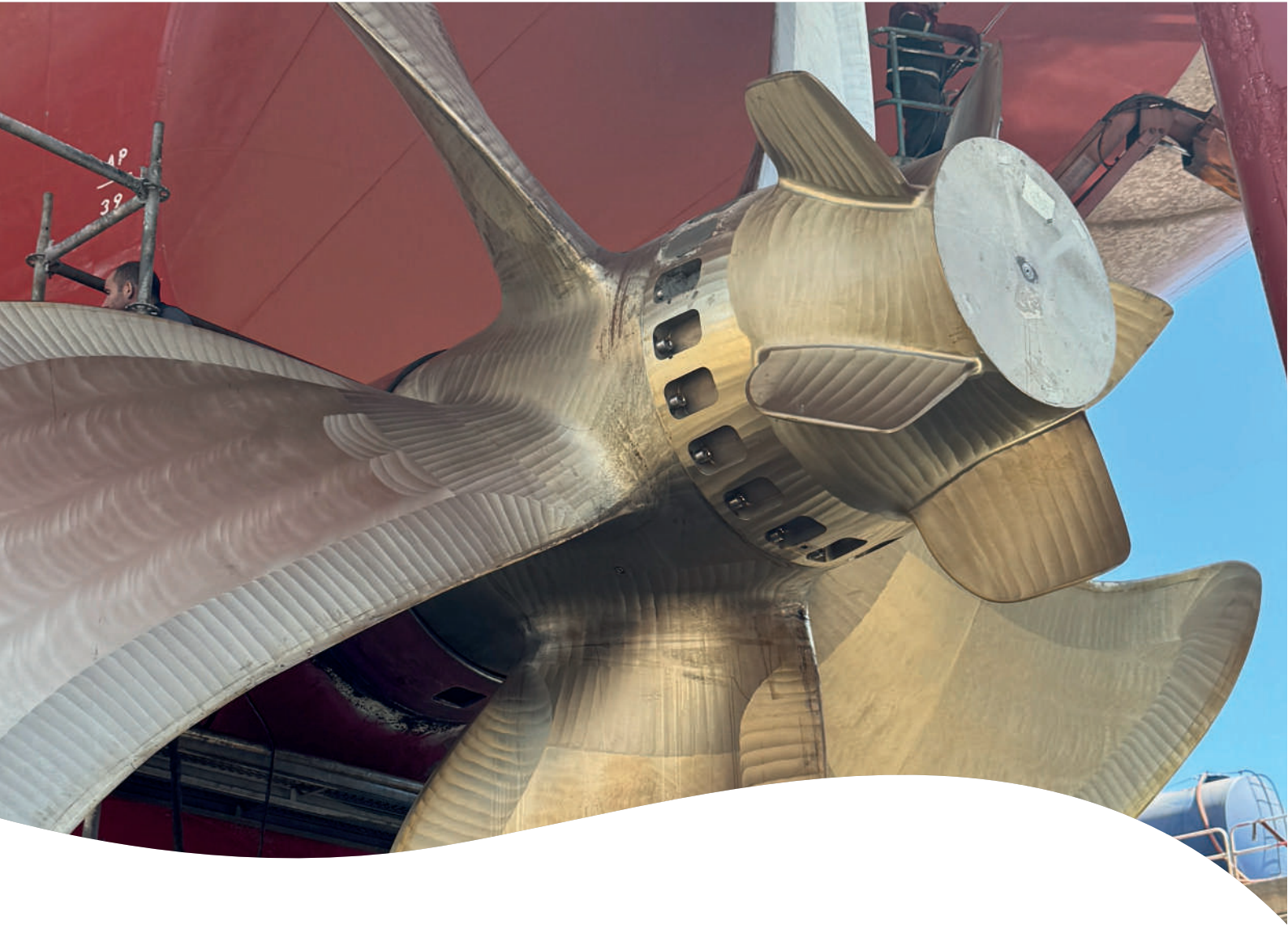




HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG



HAMMONIA SCHIFFSHOLDING AG

GESCHÄFTSBERICHT

2025

Eckdaten

Schiffsportfolio (per 31.12.2025)

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

Finanzbeteiligungen (per 31.12.2025)

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

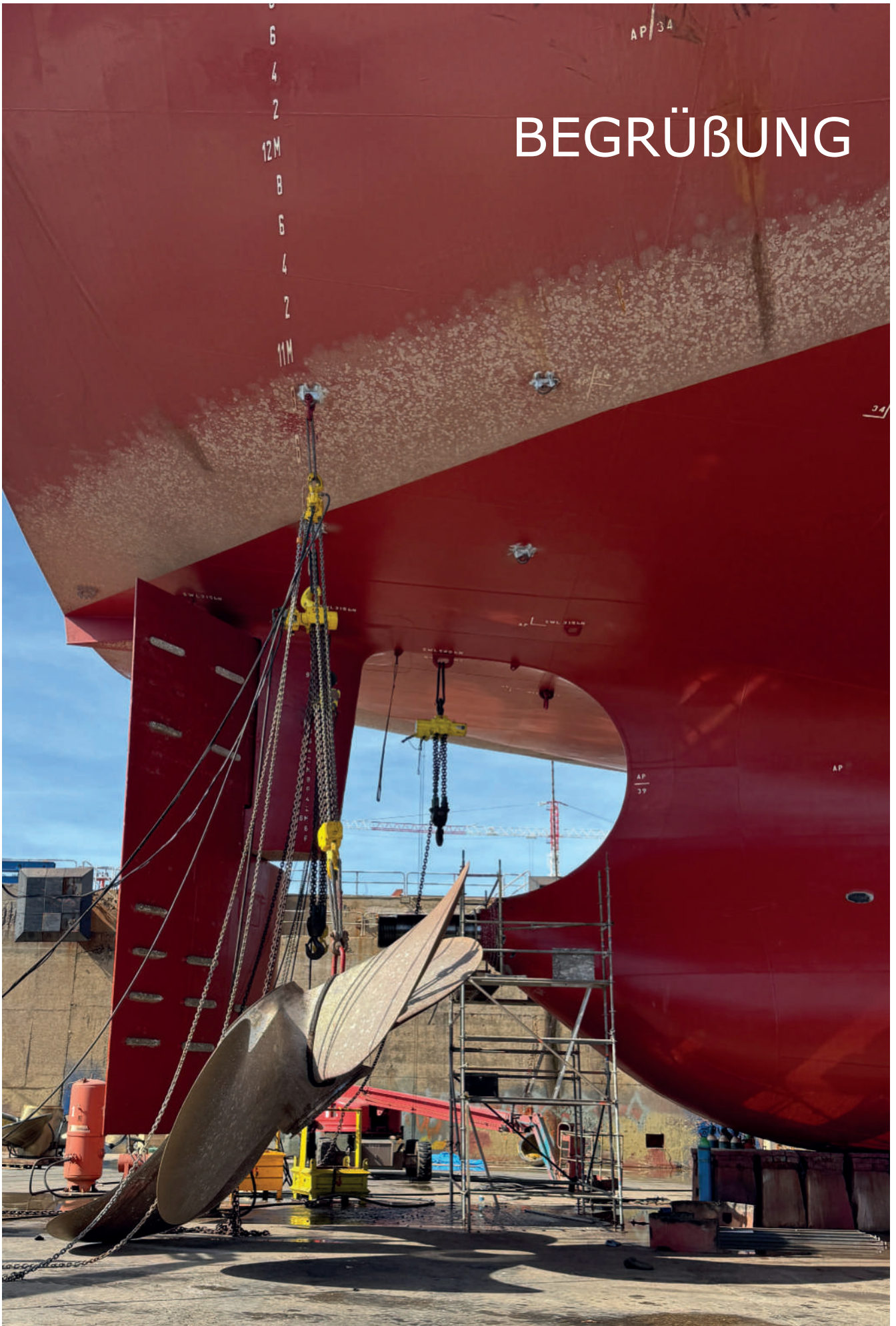
Finanzkennzahlen

in TEUR	2025	2024
Jahresüberschuss	786	5.102
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-569	-503
Cashflow aus Investitionstätigkeit	3.644	1.996
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	0	0

1 Begrüßung	05
2 Aktie	07
3 Lagebericht	11
3.1 Grundlagen des Unternehmens	11
3.1.1 Allgemeines	11
3.1.2 Steuerungssystem	11
3.2 Wirtschaftsbericht	11
3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	11
3.2.2 Geschäftsverlauf	16
3.2.3 Beteiligungen	18
3.3 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage	18
3.3.1 Ertragslage	19
3.3.2 Finanzlage	19
3.3.3 Vermögenslage	20
3.3.4 Prognose-Ist-Vergleich	21
3.4 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	22
3.4.1 Prognosebericht	22
3.4.2 Risikobericht	26
3.4.3 Chancenbericht	30
3.5 Abhängigkeitsbericht	32
4 Jahresabschluss	34
4.1 Bilanz	34
4.1.1 Aktiva	34
4.1.2 Passiva	35
4.2 Gewinn- und Verlustrechnung	36
5 Anhang	38
5.1 Allgemeine Angaben zum Unternehmen	38
5.2 Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses	38
5.2.1 Allgemeine Angaben	38
5.2.2 Größenmerkmale	38
5.3 Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	38
5.3.1 Anlagevermögen	38
5.3.2 Umlaufvermögen	38
5.3.3 Rückstellungen und Verbindlichkeiten	38
5.4 Erläuterungen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung	39
5.4.1 Erläuterungen der Bilanz	39
5.5 Sonstige Angaben	40
5.5.1 Meldungen nach Aktiengesetz	40
5.5.2 Vorstand	41
5.5.3 Aufsichtsrat	41
5.5.4 Nachtragsbericht	41
5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag	41
6 Aufstellung des Anteilsbesitzes	43
7 Bericht des Aufsichtsrats	45
8 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	50



BEGRÜßUNG



1 Begrüßung

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Geschäftsjahr 2025 war für die HAMMONIA Schiffsholding AG geprägt von einem anspruchsvollen, von geopolitischen Unsicherheiten und volatilen Marktbedingungen beeinflussten Umfeld. Trotz dieser Herausforderungen ist es uns gelungen, durch vorausschauendes Handeln, disziplinierte Investitionsentscheidungen und eine enge Zusammenarbeit mit unseren Partnern die Stabilität und Zukunftsfähigkeit unseres Portfolios weiter zu stärken.

Ein wesentlicher Schwerpunkt lag im Berichtsjahr auf der frühzeitigen Sicherung von Beschäftigung für unsere Containerschiffe. So konnten für beide noch verbliebene Beteiligungen in diesem Segment langfristige Charterverträge abgeschlossen werden. Diese tragen maßgeblich zur Visibilität künftiger Cashflows bei und schafften eine belastbare Grundlage für anstehende Investitionen sowie Finanzierungsmaßnahmen.

Im Tankersegment zeigte sich im Jahresverlauf eine zweigeteilte Marktentwicklung mit einer schwächeren ersten Jahreshälfte und einer anschließenden Erholung. Umso erfreulicher ist die weiterhin hohe technische Zuverlässigkeit unserer Flotte, die einen wichtigen Wettbewerbsvorteil darstellt und von unseren Charterern ausdrücklich anerkannt wird.

Im Bereich der Finanzierung haben wir im Geschäftsjahr 2025 wichtige Weichen gestellt. Hervorzuheben sind insbesondere die erfolgreichen Refinanzierungen der AURA M sowie der LUTETIA auf Basis der verlängerten Chartern. Dadurch konnten wir nicht nur Risiken reduzieren und zusätzliche Liquidität generieren. Die auslaufende Finanzierung der AURA M ging zudem einher mit einer nahezu vollständigen Übernahme der Beteiligung ohne externe Mitgesellschafter. In diesem Zusammenhang wurde auch auf Tonnagesteuer umgestellt, so dass zukünftige Erträge nahezu steuerfrei vereinnahmt werden können.

Die Ertragslage der Gesellschaft lag im Berichtsjahr unter dem Vorjahresniveau, was insbesondere auf geringere Beteiligungserträge sowie Währungseffekte zurückzuführen ist. Die Planung der Profit Split-Erlöse ist angesichts der vorherrschenden geopolitischen Verwerfungen stets mit hoher Unschärfe verbunden. Da die Abrechnung

in Vier-Monats-Intervallen erfolgt, stellt sich zudem erst zu Beginn des Folgejahres der finale Erlös heraus. Trotz der Erholung im zweiten Halbjahr konnte auf Jahressicht lediglich ein Zusatzerlös erzielt werden, der nicht zur vollständigen Aufholung der bestehenden Verlustvorträge ausreichte, so dass aus diesen Beteiligungen keine zusätzlichen Ergebnisbeiträge beigesteuert wurden. Die Vermögens- und Finanzlage der HAMMONIA Schiffsholding AG bleibt unverändert solide, was sich unter anderem in einer hohen Eigenkapitalquote und einem deutlichen Anstieg der liquiden Mittel widerspiegelt.

Mit Blick auf die kommenden Jahre bleiben die globalen Rahmenbedingungen herausfordernd. Handelskonflikte, regulatorische Veränderungen und die Transformation der Schifffahrt hin zu mehr Nachhaltigkeit werden die Branche weiterhin prägen. Wir sehen uns jedoch gut positioniert, um diesen Herausforderungen zu begegnen und die sich daraus ergebenden Chancen aktiv zu nutzen.

Unser besonderer Dank gilt unseren Geschäftspartnern, Investoren und finanzierenden Banken für das entgegengebrachte Vertrauen sowie unseren operativen Partnern für die engagierte und erfolgreiche Zusammenarbeit.

Hamburg, im April 2026

Der Vorstand der
HAMMONIA Schiffsholding AG

AKTIE



2 Aktie

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

Das Börsenjahr 2025 verlief insgesamt sehr positiv, obwohl es im Frühjahr durch US-Handelskonflikte zu Turbulenzen kam. Haupttreiber der Kursgewinne waren Zinssenkungen der Zentralbanken, starke Unternehmensgewinne sowie anhaltendes Wachstum bei Technologie- und Energieaktien. Die EZB senkte den Einlagesatz auf 2,0 %, die US-Fed auf 3,50–3,75 %.

Die wichtigsten Aktienindizes entwickelten sich stark:

- Dow Jones: +14 %
- S&P 500: +16 %
- Nasdaq 100: +20 %
- DAX: +23 % (bestes Jahr seit 2019 und drittes Rekordjahr in Folge)

Während der DAX vor allem im ersten Halbjahr stark zulegte, bewegte er sich im zweiten Halbjahr eher seitwärts.

Auch Schifffahrtsaktien waren zunächst durch wiederholte US-Zollankündigungen belastet. Besonders Produktentanker und einige Mehrsegment-Eigentümer verzeichneten zunächst schwache Kursentwicklungen. Nach den Markt-turbulenzen rund um Trumps „Liberation Day“ im April 2025 erholten sich die Kurse jedoch schnell.

Eine Analyse von Lloyd's List (bis November 2025) zeigte, dass viele Schifffahrtssegmente den Gesamtmarkt deutlich übertrafen. Während der S&P-500-ETF etwa +15 % erreichte, lagen mehrere Schifffahrtssegmente deutlich darüber, darunter:

- Rohöltanker: +69 %
- Containerschiff-Leasing: +39 %
- Trockengüterfrachter: +31 %
- Produktentanker: +24 %
- Gastanker: +20 %

Zum Jahresende gingen jedoch einige Tankeraktien wieder zurück, da Anleger stärker Zinsentwicklungen und geopolitische Risiken einpreisten. Besonders VLCC- und Produktentankeraktien litten unter diesen Erwartungen sowie unter möglichen Friedensgesprächen im Russland-Ukraine-Konflikt.

Der Containerschiff-Chartermarkt entwickelte sich 2025 positiv. Der Clarksons Containership Timecharter Rate Index stieg um 7 % auf 26.836 USD pro Tag, während das weltweite Containerhandelsvolumen leicht auf 12,9 Milliarden Tonnen (+1,1 %) zunahm. Auch die Transaktionsaktivität und Secondhand-Preise stabilisierten sich nach dem Sommer.

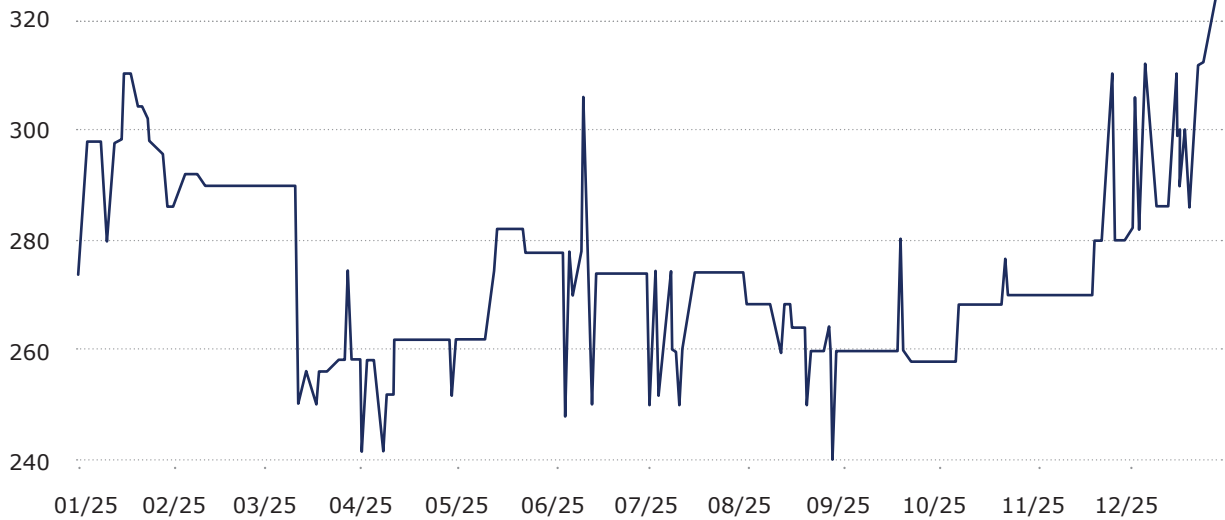
Im Produktentankermarkt erholten sich die Raten nach einem schwachen Jahresbeginn zunächst. Das Zeitcharteräquivalent für eine Atlantik-Rundreise (Atlantic Basket) stieg ab Juni wieder an, fiel jedoch im Dezember 2025 deutlich von rund 39.000 USD/Tag auf unter 29.000 USD/Tag.

Die 1-Jahrescharterraten für Suezmax-Tanker entwickelten sich ähnlich: Nach einer schwachen ersten Jahreshälfte stiegen sie ab Mitte 2025 deutlich von etwa 30.000 USD/Tag auf über 40.000 USD/Tag.

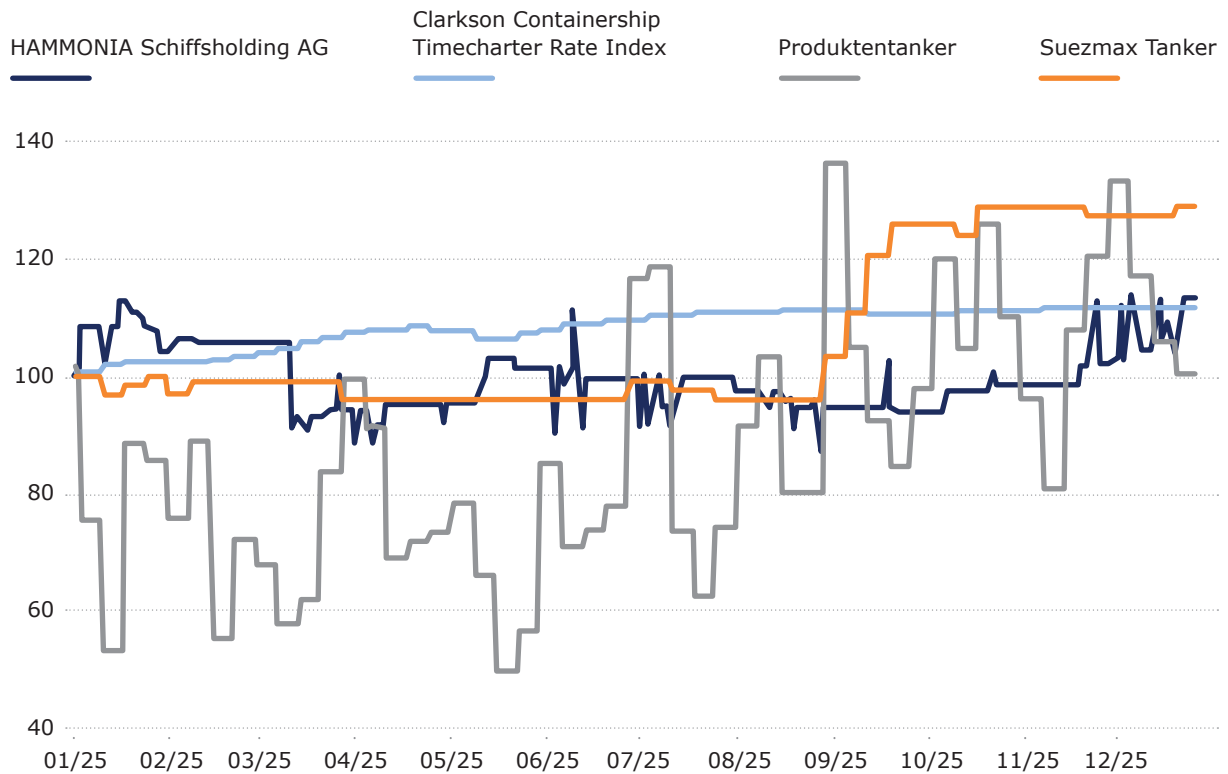
Die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG spiegelte eine vergleichbare Jahresperformance auf – beendete das Jahr allerdings mit einer ungebrochenen Jahresschlussrallye und dem Erreichen eines mehrjährigen Höchstwerts von 348 EUR am letzten Handelstag des Jahres. Damit erzielte die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG ein Jahresplus von etwas über 26 %. Das in der Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG gehandelte Volumen legte auf 654 Stück (Vj. 429) zu.

Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG

in EUR



Relative Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG im Vergleich zum Clarkson Containership Timecharter Rate Index sowie Zeitcharteräquivalent für eine theoretische Atlantik-Rundreise (Produktentanker) bzw. 1-Jahreszeitcharterraten (Suezmax Tanker)*



* Container: Containership Timecharter Rate Index; basierend auf USD/Tag per TEU (Daten von Clarkson Research Limited)
 Produktentanker: Atlantic Basket (Daten von Clarkson Research Limited)
 Suezmax Tanker: Moderner Suezmax mit Scrubber, ohne Eco-Bonus (Daten von Clarkson Research Limited)

BASISDATEN ZUR AKTIE

WKN / ISIN	A0MPF5 / DE000A0MPF55
Börsenkürzel / Reuters / Bloomberg	HHX.HAM / HHX.DE / HHX.GR
Börsensegment	Mittelstandsbörse Deutschland (Hanseatische Wertpapierbörse Hamburg)
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
Aktienanzahl	136.414 Stück
Marktkapitalisierung zum Bilanzstichtag	47.199.244,00 EUR (Vj. 36.468.748,00 EUR)
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	56,00 EUR
Aktionärsstruktur	HR Investor GmbH & Co. KG: Ca. 39 %; HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG: Ca. 9 % Freefloat: Ca. 52 %
Ergebnis je Aktie	5,77 EUR (im Vorjahr: 37,40 EUR)

AKTIENKURSE IM BERICHTSJAHR

Höchstkurs	30.12.2025	348,00 EUR
Tiefstkurs	28.08.2025	240,00 EUR
Anfangskurs	02.01.2025	274,00 EUR
Schlusskurs	30.12.2025	346,00 EUR



LAGEBERICHT

3 Lagebericht

3.1 GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

3.1.1 Allgemeines

Die Tätigkeit der HAMMONIA Schiffsholding AG (notiert unter der ISIN DE000A0MPF55 im Segment Mittelstandsbörse der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg) ist auf den Erwerb, das aktive Management und die Veräußerung von Beteiligungen an Schiffsgesellschaften ausgerichtet.

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

In der HAMMONIA Schiffsholding AG sind keine Mitarbeiter angestellt. Die Bereitstellung sämtlicher Dienstleistungen erfolgt durch externe Dienstleister. Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG und verbundene Unternehmen übernehmen alle Aufgaben im Zusammenhang mit dem laufenden Betrieb sämtlicher Schiffe der Schiffsgesellschaften.

3.1.2 Steuerungssystem

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

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

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

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

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

3.2 WIRTSCHAFTSBERICHT

3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingung

Der internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für 2025 ein globales Wirtschaftswachstum von 3,3 %, unverändert gegenüber dem Vorjahr. Die Weltwirtschaft zeigte sich insgesamt widerstandsfähig, unterstützt durch stabilisierende Handelsspannungen und günstige Finanzierungsbedingungen. Gleichzeitig sank die globale Inflation auf 4,1 % (2024: 5,8 %). Der Welt-handel mit Waren und Dienstleistungen wuchs um 4,1 % (Vj. +3,6 %).

Die World Trade Organization (WTO) hob ihre Prognose für das Wachstum des globalen Warenhandels 2025 von 0,9 % auf 2,4 % an, nachdem der Handel im ersten Halbjahr 2025 stärker als erwartet um 4,9 % gestiegen war. Treiber waren insbesondere hohe Investitionen in KI-Technologien, vorgezogene US-Importe vor Zollerhöhungen sowie ein stärkerer Handel mit anderen Weltregionen.

Die US-Handelspolitik unter Donald Trump beeinflusste 2025 die Märkte deutlich. Anfang April wurde mit dem Liberation Day eine der größten US-Zollerhöhungen seit der Great Depression angekündigt. Zusätzlich sorgten geplante Hafengebühren für in China gebaute Schiffe für Unsicherheit in der Schifffahrtsbranche, wurden jedoch kurz vor der Einführung im Oktober 2025 wieder gestoppt.

Laut dem Schiffsmakler Xclusiv Shipbrokers umfasste die globale Schattenflotte Anfang November 2025 1.387 Schiffe, darunter 1.004 Tanker mit einem durchschnittlichen Alter von 20,4 Jahren. Besonders häufig vertreten waren Aframax/LR2-Tanker (26,8 %) und Suezmax-Tanker (17,1 %). Insgesamt entsprach die Tankschiff-Schattenflotte etwa 12,8 % der weltweiten Tankerflotte. Ihr Wachstum wurde vor allem durch Sanktionen gegen iranische, venezolanische und russische Schiffe sowie den Kauf älterer Tanker für sanktionierte Handelsstrukturen getrieben.

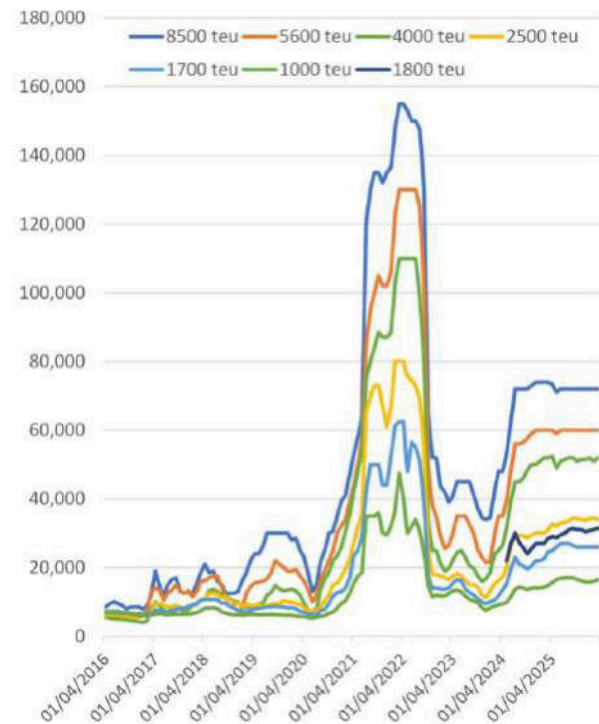
Containerschiffmarkt

Der Containerschiffmarkt hat sich im Jahr 2025 trotz eines historischen Ausmaßes an Störungen und Unsicherheiten als sehr widerstandsfähig erwiesen. Für nicht operierende Eigner (NOOs) war 2025 das beste Jahr außerhalb der Jahre des Booms nach der Corona-Pandemie. Die Nachfrage nach allen Größenklassen war nach wie vor stark, die anhaltenden Umleitungen über das Kap der Guten Hoffnung blieben ein wichtiger Stützungsfaktor und trugen mit längeren Fahrten zwischen Asien und dem Atlantikbecken dazu bei, Kapazitäten zu absorbieren und die ansonsten überschüssige Tonnage weiter zu beschäftigen. Eine weitere Begrenzung der Überkapazitätsrisiken wurde durch das über den Erwartungen liegende Frachtvolumen erreicht, insbesondere im Nord-Süd- und Regionalverkehr. Tonnage blieb also das ganze Jahr knapp und die Charraten hielten sich auf einem sehr guten Niveau. In den für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Teilsegmenten lässt sich auf Jahressicht mindestens eine leichte Steigerung bis hin zu einem prozentualen zweistelligen Wachstum der Charraten* verzeichnen.

Größe in TEU	Dezember 2025 USD/Tag	Dezember 2024 USD/Tag	Veränderung in %
4.000	51.500	50.000	+3
2.500	33.750	30.000	+13

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter (es werden nur die für die Gesellschaft relevanten Segmente abgebildet).

Zeitcharraten-Entwicklung Containerschiffe bis Dezember 2025*



*Quelle: Alphaliner Weekly Newsletter 01 2026

Der Anteil der unbeschäftigten Flotte am Gesamtmarkt beendete das Jahr 2025 mit einem Wert von nur 0,6 % und spielte nach wie vor keine Rolle für den Sektor.

Auch die erhebliche in den Markt gelieferte Neutonnage hat an diesen Rahmenbedingungen nichts geändert. Im Jahr 2025 wurden 259 Schiffe mit rund 2,2 Mio. TEU in den Markt geliefert. Verschrottet wurden nur 14 Schiffe mit knapp 11.000 TEU. Damit ist die globale Containerflotte zum Jahresende 2025 erheblich auf 7.496 Schiffe mit 33,7 Mio. TEU gewachsen. BIMCO schätzt, dass aufgrund der geringen Verschrottung der letzten fünf Jahre ein Recyclingüberhang von 1,5 Mio. TEU existiert.

Das ohnehin hohe Orderbuch wurde durch weitere Neubaubestellungen von 606 Einheiten mit 4,8 Mio. TEU weiter in die Höhe getrieben. Das Orderbuch-Flottenverhältnis kletterte zum Jahresende 2025 auf 34,1 %.

Tankschiffmarkt

Das Jahr 2025 war eines der volatilsten in der Geschichte für die Tankschiffmärkte. US-Präsident Trumps Handelspolitik war für einen Großteil der Volatilität verantwortlich, hinzu kamen Unsicherheiten durch die Geopolitik, internationale Beziehungen, Konflikte, Regulierung und Dekarbonisierung. Auch die zweite Jahreshälfte war von geopolitischen Turbulenzen (anhaltender Russland-Ukraine-Konflikt und weitere Sanktionen gegen Russland, aber auch Sanktionen gegen chinesische Raffinerien sowie eine Reihe von Schiffen, und die geplanten US-Hafengebühren) geprägt. Bemerkenswert waren jedoch die extrem hohen Frachtraten, die insbesondere im vierten Quartal 2025 erzielt wurden. Nachdem das Office of Foreign Assets Control (OFAC) der USA die russischen Ölkonzerne Rosneft und Lukoil im Oktober 2025 auf die Sanktionsliste gesetzt hatte, entstand Chaos auf den Tankermärkten. Mehrere chinesische und indische Raffinerien suchten nach zusätzlichen nicht-russischen Lieferungen, welche sie im Nahen Osten, Afrika, den USA und Lateinamerika fanden. Dies kurbelte die Tonnenmeilen an, was größeren Rohöltankern zugutekam. Als die Sanktionen gegen den Iran verschärft und das Angebot der OPEC+ erhöht wurden, stiegen die transportierten Rohöl- und DPP-Mengen (schmutzige Erdölprodukte) auf ein seit der Corona-Pandemie nicht mehr gekanntes Niveau. In der Folge legten die Frachtraten für Rohöltanker stark zu.

Die Ölpreise sind in 2025 – mit Ausnahme einiger geopolitischer Krisen – im Jahresverlauf stetig gesunken und auf Jahressicht um rund 20 % gefallen. Anhaltende geopolitische Spannungen wirkten nicht stützend, sie führten nicht zu längerfristigen Angebotsausfällen. Die globale Ölproduktion weitete sich stärker als die Nachfrage aus.

Angebotsseitig wurde 2025 mit 199 neu in den Markt gelieferten Einheiten das stärkste jährliche Wachstum seit 2019 verzeichnet. Dabei betragen die Neubaulieferungen im Crude Segment in 2025 41 Einheiten mit 6,9 Mio. DWT, demgegenüber wurden 14 Einheiten (Vj. 5 Einheiten) verschrottet. Damit wuchs die globale Crude Tankschiff flotte auf 2.371 Einheiten mit 471 Mio. DWT (Vj. 2.344 Einheiten mit 466 Mio. DWT). Die Neubaubestellungen zogen weiter an, insbesondere in den größeren Segmenten. Im Jahr 2025 wurden im Crude Segment 164 Einheiten bestellt, verglichen mit 152 Einheiten im Jahr 2024. Das höchste Wachstum erfuhr das Suezmax Segment. Hier

weiteten sich sowohl die Neubaulieferungen (27 Einheiten gegenüber 9 Einheiten in 2024) als auch die Neubaufträge (75 Einheiten gegenüber 50 in 2024) am stärksten aus.

Trotz der erhöhten Neubaulieferungen nahm das Durchschnittsalter der Tankschiff flotte weiter zu. Im Suezmax Segment erhöhte sich das Durchschnittsalter auf 13,4 Jahre (Vj. 13,1 Jahre). Rund 38 % der Suezmax Flotte ist älter als 15 Jahre (Vj. rund 36 %; gemessen an der DWT-Tonnage).

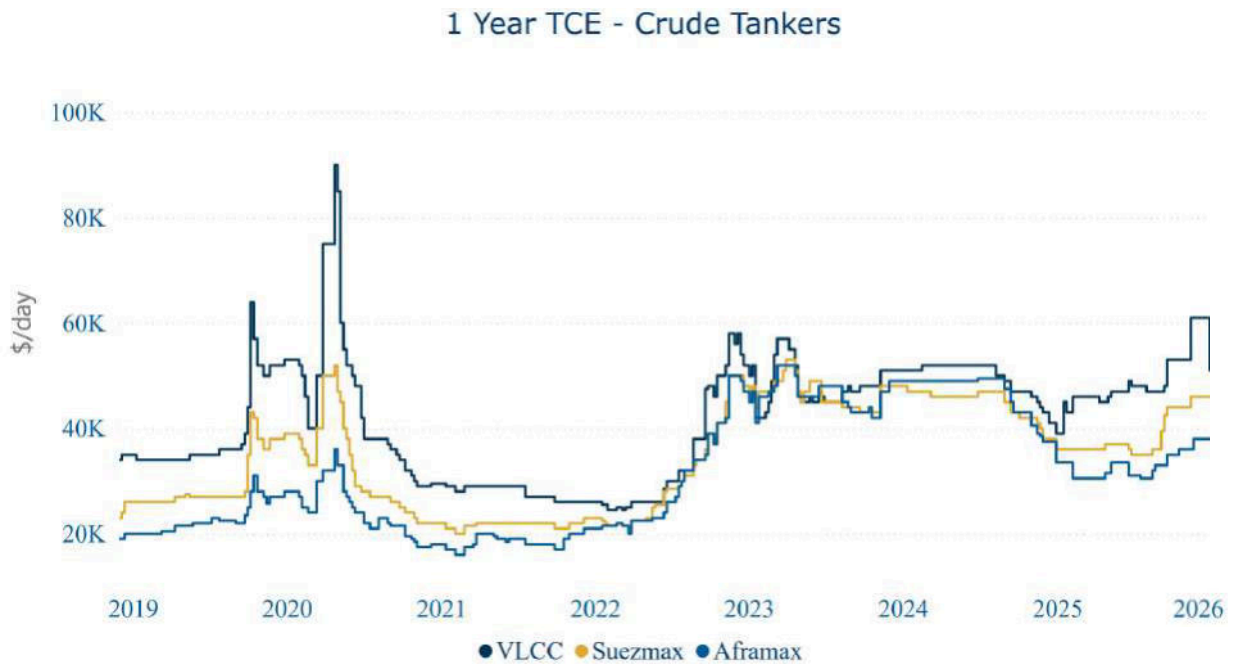
Die Assetpreise entwickelten sich uneinheitlich. Im Allgemeinen sanken die Secondhandpreise, während die Preise für Neubauten stabil blieben.

Die Zeitcharterraten für die relevanten Teilstimente haben sich zum Jahresende 2025 im Vorjahresvergleich wie folgt entwickelt:

Größe	Dezember 2025 USD/Tag	Dezember 2024 USD/Tag	Veränderung in %
MR2 Product	23.500	23.750	-1
SUEZ	46.000	38.000	21

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter (Eco); es werden nur die für die Gesellschaft relevanten Segmente abgebildet.

Zeitcharterraten-Entwicklung Crude Tanker bis Dezember 2025*



*Quelle: BRS Tanker Monthly Report, January 2026, Issue 48, S. 19 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter)

Produktentankermarkt

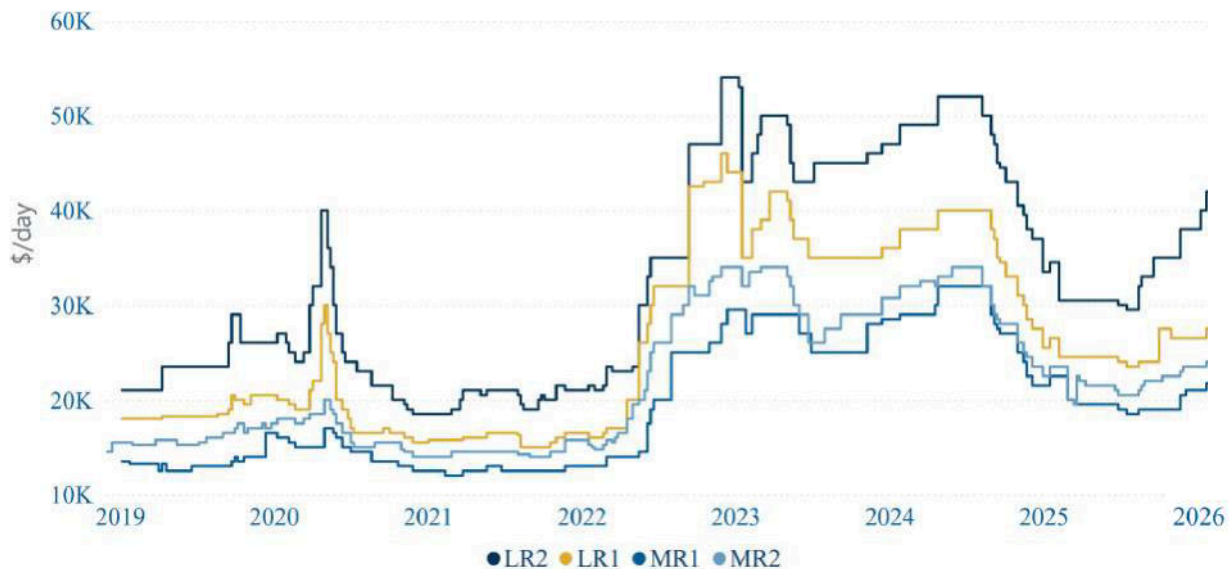
Die Erträge im Produktentankersegment sind im Jahr 2025 aufgrund der Inbetriebnahme neuer Schiffe gegenüber den Höchstständen von 2024 deutlich zurückgegangen. Nach einem schwachen ersten Halbjahr 2025 machte sich ab September 2025 bei den Charterraten ein Aufwärtstrend im MR-Segment bemerkbar. Diese positive Entwicklung zeigte sich vor allem in den kürzeren Laufzeiten, während langfristige Vereinbarungen nur wenig partizipierten, was als Anzeichen für ungewisse Zukunftsaussichten anzusehen ist. Das Charterrateniveau lag im Dezember 2025 ungefähr auf dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre, zu denen aber auch die außerordentlich guten Jahre 2022/23 gehören.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG profitiert bei der vereinbarten Ratenstruktur von dem Floor im Falle sinkender Märkte, aber ebenso vom Profit Split bei steigenden Raten.



Zeitcharterraten-Entwicklung Produktentanker-Segment bis Dezember 2025*

1 Year TCE - Product Tankers



*Quelle: BRS Tanker Monthly Report, January 2026, Issue 48, S. 19 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter)

Zum Jahresende 2025 summierte sich die globale Produktentankerflotte auf 3.327 Einheiten mit 199 Mio. DWT. Neu in den Markt geliefert wurden 158 Einheiten mit 11,4 Mio. DWT, davon der Großteil in das MR2 Segment (96 Einheiten nach 36 in 2024). Verschrottet wurden 22 Einheiten.

Die Anzahl der Neubauorder für Produktentanker nahm nach den hohen Zahlen im Vorjahr deutlich ab. Neu bestellt wurden in 2025 110 Einheiten (Vj. 366 Einheiten), davon die meisten im MR2 Segment (63 Einheiten nach 191 im Vorjahr).

Das Durchschnittsalter der globalen MR2-Flotte beträgt 13,4 Jahre (Vj. 13,1 Jahre), rund 40,5 % der Einheiten ist älter als 15 Jahre (Vj. rund 38,9 %; gemessen an der DWT-Tonnage).

Multipurposemarkt (MPP)

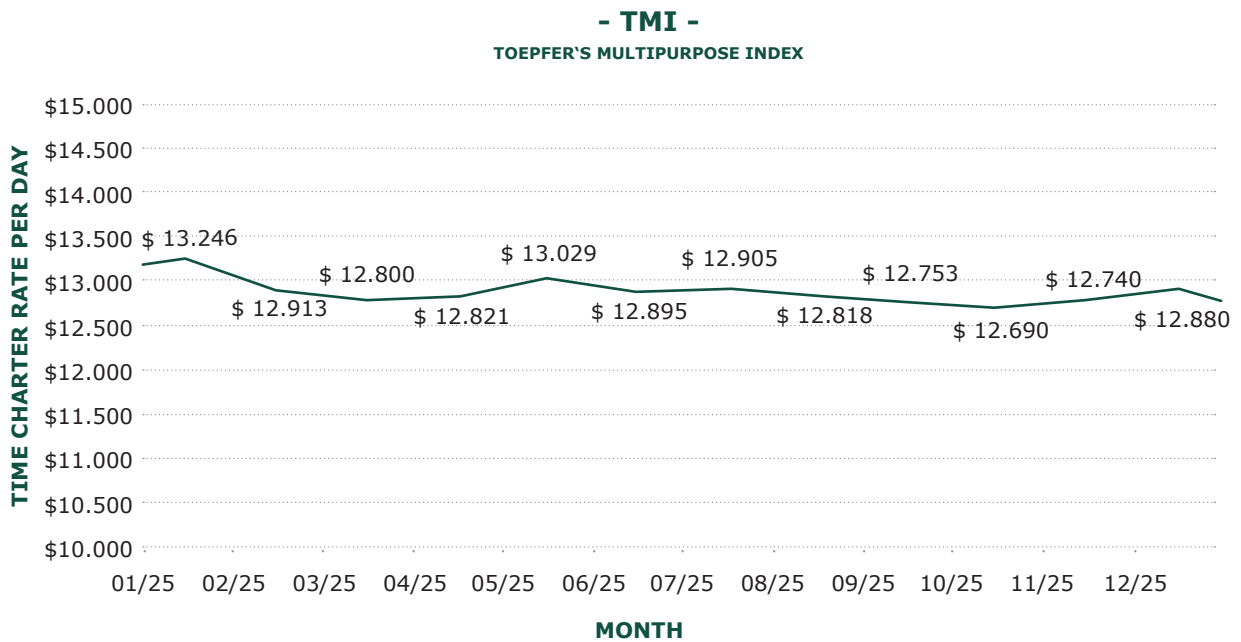
Der Multipurposemarkt (MPP) ist mit dem Containerschiffmarkt korreliert, weist aber eine geringere Volatilität auf. Insgesamt betrachtet blieb der Toepfer's Multipurpose Index (TMI) im Jahr 2025 trotz weitreichender Störungen in anderen Schifffahrtssegmenten stabil. Die Flottenauslastung war hoch. Nur wenige Schiffe waren zum Jahresende für eine Zeitcharter verfügbar und die meisten Schiffe, deren Rückgabefrist

bald abließ, erhielten eine Verlängerung ihrer Zeitcharter. Im Jahr 2025 wurden nur 24 Neubauten in den Markt geliefert und fünf Schiffe verschrottet, womit die globale MPP-Flotte nur um 2,4 % gewachsen ist.

Die Unberechenbarkeit des geopolitischen Umfelds in Verbindung mit dem US-Handelsstreit hatte im ersten Halbjahr 2025 zunächst die MPP-Charterraten und auch die Marktstimmung belastet. Zum Jahresende konnte der TMI wieder leicht auf 12.880 USD/Tag zulegen, womit auf Jahressicht ein Rückgang von knapp 3 % verblieb.



Zeitcharterraten-Entwicklung MPP-Segment bis Dezember 2025*



*Quelle: TOEPFER TRANSPORT GmbH

bei gleichzeitiger Berücksichtigung der in 2026 anstehenden 15-Jahres-Klasse gesichert.

3.2.2 Geschäftsverlauf

MS „HAMMONIA BALTICA“

Ende März 2025 konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG gemeinsam mit ihren norwegischen Partnern für das Containerschiff MS „HAMMONIA BALTICA“ eine zweijährige Anschlusscharter unmittelbar nach Rücklieferung aus der bestehenden Charter vereinbaren. Seit 01. August 2025 wird das Schiff bei Maersk zu 25.000 USD/Tag abzgl. 1,75% Kommissionen für eine Laufzeit von mindestens 23 Monaten (maximal 26 Monate) beschäftigt. Es besteht eine Verlängerungsoption für weitere 12 Monate zu 35.000 USD/Tag (+/- 30 Tagen). Die Gesellschaft hat insofern von den Unsicherheiten auf dem Weltmarkt und dem Streben der großen Linienreedereien nach Sicherung von freiwerdender Tonnage profitiert. Bemerkenswert an diesem Abschluss war der relativ lange Vorlauf von fast sechs Monaten, der eine Vergleichbarkeit mit anderen Abschlüssen für kurzfristig lieferbare Schiffe erschwert. Dem Abschluss ging eine intensive Abwägung mit den Partnern voraus mit Blick auf eine eventuell noch bessere Rate kurz vor Auslaufen der bisherigen Beschäftigung. Angesichts der Unsicherheiten sowie der unklaren Zollpolitik der USA wurde gemeinsam entschieden, das Angebot nach zusätzlichem Durchverhandeln der Optionsperiode anzunehmen. Mit diesem Abschluss wurde für die Gesellschaft erhebliches Ausschüttungspotential

MS „LUTETIA“

Für das MS „LUTETIA“ konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG beim bisherigen Charterer CMA CGM ebenfalls frühzeitig eine Anschlusscharter im Sinne einer ‚less-for-longer‘-Struktur abschließen. Die bisherige Chartervereinbarung hatte eine Laufzeit bis mindestens 11. Februar 2026 und maximal 11. Juni 2026. Die 20-Jahres-Klassedocking für das Schiff war allerdings bereits im Sommer 2025 durchzuführen. Angesichts der geopolitischen Unsicherheiten und ungewissen Aussichten für den Containerchartermarkt ab Anfang 2026 bestand damit ein Dilemma mit Blick auf den Umfang dieser Klassedocking. Es war durchaus denkbar, dass das Schiff zum frühestmöglichen Zeitpunkt zurückgeliefert werden könnte und keine auskömmliche Weiterbetriebsperspektive bestünde. Schlimmstenfalls wäre eine Dockung durchgeführt worden mit dem Ziel eines langfristigen Weiterbetriebes und entsprechend hohen Kosten, die dann nicht mehr durch eine Anschlusschart er gedeckt werden können. Aufgrund des permanenten Austausches des Vertragsreeders mit dem Charterer gab es im Frühjahr 2025, also über zwölf Monate vor Ablauf der maximal möglichen Charterperiode, die Möglichkeit einer Verlängerung um mindestens drei Jahre. Im Gegenzug wurde die Differenz zwischen der bisherigen Charrate und einer theoretischen Marktrate auf die

verlängerte Laufzeit umgelegt und in der neuen Charterrate berücksichtigt. Die durch die langfristige Anschlusscharter gewonnene Cash Flow-Stabilität war ein wichtiger Baustein, damit die Refinanzierung der Anfang 2026 fällig werdenden Ballonrate des zur Finanzierung aufgenommenen Darlehens schon jetzt vorgenommen werden konnte, zusammen mit der Finanzierung der anstehenden Klassedocking.

Teil der Vereinbarungen zur Anpassung der Charter war, dass das Schiff auf Kosten des Charterers vom aktuellen Fahrtgebiet Westafrika-Mittelmeer nach China gebracht wird, wo die Dockung deutlich günstiger durchgeführt werden konnte. Im Gegenzug wurde zusätzlich zu den Standardarbeiten im Rahmen der Dockung ein Austausch des Bugwulstes vorgenommen (sowie später des Propellers), um die Kraftstoffeffizienz des Schiffes zu verbessern.

Die verlängerte Laufzeit der Charter startete nach Abschluss der Dockung im Oktober 2025, sodass verglichen mit der bisherigen Minimumperiode eine Charterverlängerung von 32 Monaten erreicht wurde.

Auf dieser Basis wurde der bestehende Restsaldo der aktuellen Finanzierung sowie die Kosten für Dockung und Umbau des Schiffes fristenkongruent mit der neuen Charterlaufzeit refinanziert. Die neue Finanzierung wurde zudem über ein Zinssicherungsinstrument gegen einen Anstieg der Marktzinsen abgesichert, während gleichzeitig die Chance auf Vorteile aus fallenden Marktzinsen erhalten wurde.

Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“

Die Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ haben im Geschäftsjahr 2025 durchschnittlich rund 6,5 TUSD/Tag je Schiff (Vj. Rund 9 TUSD/Tag je Schiff) aus dem Profit Split zusätzlich zur Floor Rate verdient. Die „HAMMONIA ATHENE“ wurde nach Abschluss der zweiten Klasseerneuerung wieder an WECO angeliefert. Die Dockung der „HAMMONIA ARTEMIS“ steht in 2026 an.

An insgesamt neun Tagen lag der zugrunde liegende Index unterhalb der vereinbarten Basisrate. Die Ratenentwicklung war in Analogie zum Gesamtmarkt insbesondere in den ersten sechs Monaten deutlich schwächer als im Vorjahr und hat sich erst in der zweiten Jahreshälfte an das Niveau der Vorjahre angenähert. Hervorzuheben ist daher umso mehr die außerordentlich gute

technische Zuverlässigkeit der Schiffe mit insgesamt nur 2,9 Tagen Offhire über das gesamte Jahr hinweg (ohne Berücksichtigung von Offhire für geplante Werftaufenthalte). Branchenüblich wird mit fünf Tagen Offhire je Schiff geplant. Der Charterer äußert sich folglich sehr zufrieden über die Zusammenarbeit mit dem technischen Manager und würde die Zusammenarbeit gerne ausbauen.

MT „AURA M“

Die bestehende Leasingfinanzierung für den Suezmax-Tanker AURA M endete im April 2025. Die HAMMONIA Schiffsholding AG konnte nach intensiver Suche eine attraktive Refinanzierung unter strikter Begrenzung jeglicher Rückgriffsrechte auf die HHX mit einer Laufzeit von fünf Jahren vereinbaren, so dass der weitere Betrieb des Schiffes auch finanzierungsseitig langfristig gesichert ist. Auf Basis des derzeit hohen Schiffswertes ist es gelungen, eine höhere Refinanzierung abzuschließen, so dass der HAMMONIA Schiffsholding AG netto erhebliche liquide Mittel zufließen. Parallel mit der Ablösung des Schiffes beim bisherigen Leasinggeber haben wir die Kommanditanteile der beiden bisherigen Mitgesellschafter in Höhe von jeweils rund 8,6 % für insgesamt ca. 5,0 Mio. USD abgekauft, womit die HAMMONIA Schiffsholding AG nun alleinige Gesellschafterin des Schiffes ist (mit Ausnahme einer Kleinstbeteiligung des technischen Managers). Mit dem bisherigen Drittgesellschafter wurde ein fairer Wert für das im Schiffswert gebundene Eigenkapital verhandelt, den auch die HAMMONIA Reederei als weiterer Mitgesellschafter für ihren Anteil akzeptiert hat. Im Zuge dieser Transaktion erfolgte ebenso der Wechsel in die vorteilhafte Tonnagesteuer, so dass zukünftige Gewinne aus Betrieb und Verkauf nahezu steuerfrei vereinnahmt werden können. In steuerlicher Hinsicht erfolgt ein teilweiser Verbrauch der bestehenden Verlustvorträge in der Körperschaftssteuer und Gewerbesteuer.

Die planmäßige 5-Jahres-Klasseerneuerung wurde im März 2025 durchgeführt. Dabei hat das Schiff unter anderem einen hochwertigen Silikonanstrich erhalten, der die Kraftstoffeffizienz signifikant erhöht. Hieraus ergibt sich ein positiver Effekt auf die Poolrate, also die technische Einwertung des Schiffes im Vergleich zu den anderen Poolschiffen. Die Entwicklung der Poolergebnisse zeigte keine Überraschungen und verlief grundsätzlich analog zum Gesamtmarkt mit einer stärkeren zweiten Jahreshälfte.

Finanzbeteiligung an vier Einschiffgesellschaften (Schiffe: MPP HeavyLift „UHL Felicity“, „UHL Flair“, „UHL Finesse“ und „UHL Fierce“; nachfolgend auch „Seasides“)

Der operative Betrieb verläuft plangemäß.

Zum 31. Dezember 2024 waren in den Schiffsgesellschaften Drohverlustrückstellungen gebildet worden auf Basis einer langfristigen Ertrags- und Liquiditätsplanung des Vertragsreeders. Gemäß dieser Planungen erwirtschaften die Schiffsgesellschaften langfristig Unterdeckungen aufgrund der planerisch angenommenen Steigerung der Betriebskosten inklusive Dockungskosten. Aus Sicht der HAMMONIA Schiffsholding AG ergeben sich allerdings keine Effekte auf den Beteiligungsbuchwert, da der Vertragsreeeder zugesichert hat, im erforderlichen Maße auf seine Managementvergütung zu verzichten, wie es für die Erzielung einer Mindestrendite von 8 % p.a. auf das getätigte Investment notwendig wird. Sollten weitere Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden, leben die Ansprüche des Vertragsreeders wieder auf (Besserungsklausel). Es werden weiter Gespräche mit dem Charterer und dem Leasinggeber geführt, um durch Anpassungen der bestehenden Verträge die nachhaltige Rentabilität zu verbessern und gegebenenfalls auch das Eigentum an den Schiffen zu erwerben. Sollte dies gelingen, können die im Vorjahr gebildeten Drohverlustrückstellungen aufgelöst werden.

Finanzbeteiligung an zwei 8.200 TEU Containerschiffen (Minderheitsanteile)

Die HAMMONIA Schiffsholding AG konnte sich im zweiten Halbjahr 2025 mit einem Minderheitsanteil an einem partiarischen Darlehen an dem Ankauf von zwei 8.200 TEU Containerschiffen beteiligen. Dieses Projekt wurde durch einen Kunden des Vertragsreeders initiiert. Die vom Kunden gemanagten Fonds halten die Mehrheit an dem Projekt. Bei den Schiffen handelt es sich um zwei 2006 gebaute 8.200 TEU Containerschiffe mit Scrubbern, die aus einem längeren Arrest infolge von Sanktionen gegen den bisherigen Eigentümer kommen. Daher wurden die Schiffe nach Übernahme durch die neuen Gesellschafter zunächst in die Türkei verholt, um den bestehenden Wartungsstau abzubauen und eine Klasedockung durchzuführen. Im Anschluss wurden beide Schiffe in eine mindestens 24 Monate dauernde Zeitcharter mit MSC angeliefert. Zum Jahresende 2025 wurde der Vertragsreeeder überraschend darüber informiert, dass die Eigentümer die Schiffe zeitnah an MSC verkaufen wollen.

Für die HAMMONIA Schiffsholding AG war das Investment damit bereits nach kurzer Zeit wieder beendet. Die Rendite liegt dafür auf einem deutlich zweistelligen Niveau.

3.2.3 Beteiligungen

Zum 31. Dezember 2025 ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an neun aktiven Schiffsgesellschaften beteiligt. Zum Beteiligungsportfolio der Gesellschaft gehören die MS „AURA M“ GmbH & Co. KG mit dem MT „AURA M“ (Crude Tanker mit 157.000 DWT, Baujahr 2020), die MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG und die MS „BALTICA OSLO“ Schiffahrts GmbH & Co. KG. Es handelt sich bei Letzteren um die Eigentums-gesellschaften von zwei Containerschiffen mit 3.091 TEU („LUTETIA“, Baujahr 2005) und 2.798 TEU („HAMMONIA BALTICA“, Baujahr 2011). Ferner hatte sich die HAMMONIA Schiffsholding in 2025 über ein partiarisches Darlehen an zwei Schiffsgesellschaften mit einem Minderheitsanteil beteiligt („TSC Dorado“ und „TSC London“, zwei Containerschiffe mit 8.200 TEU, Baujahr 2006), die zwischenzeitlich bereits weiterverkauft wurden. Darüber hinaus gehören zum Beteiligungsportfolio der HAMMONIA Schiffsholding AG über die (nahezu) 100 % Tochtergesellschaften MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIA ATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG zwei Produktentanker mit einer Tragfähigkeit von ca. 50.000 dwt („ATHENE“, Baujahr 2015; „ARTEMIS“, Baujahr 2016). Im Dezember 2023 hat sich die HAMMONIA Schiffsholding AG mit jeweils 40,05 % an vier Einschiffgesellschaften beteiligt, die auf Bareboat-Basis jeweils ein Multipurpose/HeavyLift-Schiff mit 2x450t Hebekapazität und 14.000 dwt einchartern. Bei diesen handelt es sich um die MS Seaside I Schiffahrts GmbH („UHL Fierce“, Baujahr 2021), die MS Seaside II Schiffahrts GmbH („UHL Finesse“, Baujahr 2021), die MS Seaside III Schiffahrts GmbH („UHL Felicity“, Baujahr 2022) sowie die MS Seaside IV Schiffahrts GmbH, Hamburg („UHL Flair“, Baujahr 2021).

3.3 ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

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

3.3.1 Ertragslage

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

in TEUR	2025	2024	Veränderung
Umsatzerlöse	65	65	0
Sonstige betriebliche Erträge	691	2.456	-1.765
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.871	-818	-1.053
Erträge aus Beteiligungen	1.259	3.034	-1.775
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	782	369	413
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-5	-4	-1
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-135	0	-135
Jahresüberschuss	786	5.102	-4.316

Wie auch im Vorjahr wurden die Umsatzerlöse in Höhe von 65 TEUR aus Managementleistungen für verschiedene Tochtergesellschaften erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 691 TEUR betreffen vollständig Kurserträge (Vj. 450 TEUR). Im Vorjahr waren in den sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von 1.972 TEUR Erträge aus der Zuschreibung von Anteilen an der MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG enthalten gewesen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 1.053 TEUR auf 1.871 TEUR erhöht. Sie betreffen in Höhe von 1.390 TEUR (Vj. 176 TEUR) Kursaufwendungen. Der verbleibende Teil des Postens betrifft die Verwaltungskosten der Gesellschaft. Da die Gesellschaft kein eigenes Personal besitzt, werden die Verwaltungsaufgaben durch externe Dienstleister wahrgenommen.

Die Erträge aus Beteiligungen in Höhe von 1.259 TEUR (Vj. 3.034 TEUR) betreffen die

Erfassung von Gewinnansprüchen aufgrund der Beteiligung an Schiffahrtsgesellschaften.

Die Zinserträge in Höhe von 782 TEUR resultieren im Wesentlichen aus einem partiarischen Darlehen sowie aus an Tochterunternehmen gewährten Darlehen.

Die Zinsaufwendungen in Höhe von 5 TEUR resultieren aus einem Darlehen eines verbundenen Unternehmens.

Insgesamt weist die HAMMONIA Schiffsholding AG für das Geschäftsjahr 2025 einen Jahresüberschuss in Höhe von 786 TEUR (Vj. 5.102 TEUR) aus.

3.3.2 Finanzlage

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

in TEUR	2025	2024	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-569	-503	-66
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	3.644	1.996	1.648
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	0	0	0
Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel	3.075	1.493	1.582
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	-185	190	-375
Liquide Mittel am Anfang der Periode	2.798	1.115	1.683
Liquide Mittel am Ende der Periode	5.688	2.798	2.890

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

Die Ermittlung des Cashflows aus der laufenden Geschäftstätigkeit erfolgte nach der indirekten Methode. Im Berichtszeitraum weist die HAMMONIA Schiffsholding AG einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von -569 TEUR (Vj. -503 TEUR) TEUR aus.

Der positive Cashflow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von 3.644 TEUR resultiert im Wesentlichen aus Ausschüttungen von Beteiligungsunternehmen (5.148 TEUR), Rückzahlung von Darlehen (1.266 TEUR) sowie Zinszahlungen (50 TEUR), denen Auszahlungen für den Erwerb verschiedener Beteiligungen (2.820 TEUR) gegenüberstehen.

Insgesamt ergibt sich eine zahlungswirksame Erhöhung der liquiden Mittel um 3.075 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn der Periode ergibt sich zum 31. Dezember 2025 ein Bestand an liquiden Mitteln in Höhe von 5.688 TEUR.

3.3.3 Vermögenlage

Die Vermögenlage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich zum 31. Dezember 2025 im Vergleich zum 31. Dezember 2024 wie folgt dar:



	31.12.2025		31.12.2024		Veränderung in TEUR
	in TEUR	in %	in TEUR	in %	
Vermögen					
Finanzanlagevermögen	55.325	86	56.129	88	-804
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.355	5	4.832	8	-1.477
Liquide Mittel	5.688	9	2.798	4	2.890
Rechnungsabgrenzungsposten	23	0	27	0	-4
	64.391	100	63.786	100	605
Kapital					
Eigenkapital	61.492	96	60.706	96	786
Rückstellungen	2.596	4	2.836	4	-240
Verbindlichkeiten	303	0	244	0	59
	64.391	100	63.786	100	605

Die Bilanzsumme hat sich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 leicht um 605 TEUR auf 64.391 TEUR erhöht.

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft in Höhe von 55.325 TEUR umfasst zum 31. Dezember 2025 im Wesentlichen die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften sowie Minderheitsbeteiligungen an vier Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform der GmbH. Es umfasst zum 31. Dezember 2025 im Wesentlichen Beteiligungen an neun (Vj. neun) aktiven Schifffahrtsgesellschaften.

Die Veränderung der Finanzanlagen zum 31. Dezember 2025 resultiert in Höhe von 7.926 TEUR aus dem Abgang des Darlehens an die HAMMONIA Tanker Holding GmbH & Co. KG und in Höhe von 4.017 TEUR aus der Minderung der Beteiligung an der HAMMONIA Tanker Holding GmbH & Co. KG sowie aus den Einlagen in die neugegründete MS „AURA M“ GmbH & Co. KG in Höhe von 14.377 TEUR. Weitere 3.160 TEUR resultieren aus der Rückzahlung von Kommanditeinlagen sowie Minderungen in Höhe von 78 TEUR aus der Vereinnahmung von Kapitalertragsteuer aus den Schiffsbeteiligungen.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von insgesamt 3.355 TEUR betreffen in Höhe von 2.267 TEUR ein kurzfristiges Darlehen (einschließlich Zinsansprüche), in Höhe von 907 TEUR Forderungen gegen Tochtergesellschaften bzw. Beteiligungsunternehmen aus noch nicht gezahlten Gewinnansprüchen sowie in geringerem Umfang Steuererstattungsansprüche.

Die liquiden Mittel erhöhten sich stichtagsbedingt um 2.890 TEUR auf 5.688 TEUR.

Die Bilanz der HAMMONIA Schiffsholding AG weist zum 31. Dezember 2025 ein Eigenkapital in Höhe von 61.492 TEUR aus. Es erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 durch den im Geschäftsjahr 2025 erwirtschafteten Jahresüberschuss um 786 TEUR. Die Eigenkapitalquote beträgt nahezu unverändert 96 %.

Die Rückstellungen beinhalten in Höhe von 90 TEUR Rückstellungen für Körperschaftsteuer bzw. Solidaritätszuschlag 2025 sowie in Höhe von 2.506 TEUR sonstige Rückstellungen. Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus den verbliebenen Besserscheinen. Diese verminderte sich gegenüber dem

31. Dezember 2024 wechselkursbedingt um 325 TEUR auf 2.480 TEUR.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG haben sich gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 59 TEUR auf 303 TEUR erhöht. Sie umfassen zum 31. Dezember 2025 mit 230 TEUR im Wesentlichen ein Darlehen eines verbundenen Unternehmens.

3.3.4 Prognose-Ist-Vergleich

Für das Geschäftsjahr 2025 hatte der Vorstand im Rahmen des Geschäftsberichts 2024 ein Jahresergebnis in einer Bandbreite von 0,3 Mio. EUR bis 8,0 Mio. EUR erwartet. Dies sollte größtenteils aus der nun 95%igen Beteiligung an der AURA M gespeist werden, ferner durch einen kleineren Teil aus der Beteiligung an der HAMMONIA BALTICA, an der die Gesellschaft nur noch mit 24,5 % nach der erfolgten Gewinnmitnahme im Vorjahr beteiligt ist. Die Produktentanker „ARTEMIS“ und „ATHENE“ sollten in 2025 aufgrund noch bestehender Verlustvorträge sowie der Dockung eines der beiden Schiffe voraussichtlich keinen Ergebnisbeitrag liefern. In diesem Zusammenhang wurde die Entwicklung des Profit Splits bewusst konservativ geplant. Diese Aussage war auch für die Planung der AURA M zutreffend. Die Profit Split-Vereinbarungen konnten daher möglicherweise zu weiteren Ergebnisbeiträgen führen. Allerdings war aufgrund der zum Zeitpunkt der Abgabe der Prognose herrschenden großen Unsicherheit aufgrund der geopolitischen Entwicklungen und möglicher neuer Handelsbarrieren sowie einer drohenden Eintrübung der Weltwirtschaft die Entwicklung kaum prognostizierbar.

Anlässlich der Halbjahreszahlen 2025 grenzte der Vorstand die Prognose auf eine Bandbreite von 0,3 Mio. EUR bis 5,0 Mio. EUR ein. Die dem zu Grunde liegenden und zuvor beschriebenen Parameter hielt der Vorstand aufrecht.

Tatsächlich hat die HAMMONIA Schiffsholding AG trotz multipler Krisen und Kriege in 2025 einen Jahresüberschuss im Prognosebereich (0,8 Mio. EUR) erzielen können. Ursächlich hierfür ist als größter Einzelfaktor die Veränderung des USD/EUR-Wechselkurses zu nennen. Insgesamt vereinnahmte die HAMMONIA Schiffsholding AG im Geschäftsjahr 2025 nur Beteiligungserträge von 1,3 Mio. EUR (Vj. 3,0 Mio. EUR).

3.4 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

3.4.1 Prognosebericht

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

Welthandel und -wirtschaft

Der IWF prognostiziert gemäß seines jüngsten „World Economic Outlook“ aus April 2026 ein Weltwirtschaftswachstum von 3,1 % in 2026 sowie 3,2 % in 2027. Dies unter der Annahme, dass Dauer, Intensität und Ausmaß des Nahostkonflikts begrenzt bleiben. Der Konflikt hat neben humanitären Kosten bereits kritische Infrastruktur beschädigt und den See- und Luftverkehr in der betroffenen Region erheblich beeinträchtigt. Mit den Folgen des Konflikts sind Volkswirtschaften auf der ganzen Welt konfrontiert, welche direkt aus höheren Rohstoffpreisen und indirekt aus Zweitrundeneffekten auf Inflationserwartungen (Energie- und Lebensmittelpreise) resultieren. Hinzu kommen Verstärkungseffekte aufgrund der risikoaversen Stimmung an den Finanzmärkten. Der IWF schätzt, dass die Preise für Energierohstoffe in 2026 um 19 % und die für Öl um mehr als 21 % erhöhen werden. Die globale Gesamtinflation dürfte in 2026 leicht auf 4,4 % ansteigen, bevor sie in 2027 wieder auf 3,7 % zurückgeht. In den fortgeschrittenen Volkswirtschaften nimmt der IWF ein Wirtschaftswachstum von 1,8 % in 2026 und 1,7 % in 2027 an, so wirke sich der Gesamteffekt des Nahostkonflikts hier nur gering aus (für 2026 -0,2 Prozentpunkte Wachstum gegenüber der letzten Prognose im Januar 2026). In den Schwellen- und Entwicklungsländern nimmt der IWF für 2026 nun ein um 0,3 Prozentpunkte auf 3,9 % gesenktes Wirtschaftswachstum an, gefolgt von 4,2 % in 2027. Hier wirkt sich der Nahostkonflikt in Abhängigkeit der geografischen Nähe, Finanzströmen, Überweisungen und Energieabhängigkeiten unterschiedlich stark auf einzelne Länder aus. Das Welthandelsvolumen (Waren und Dienstleistungen) dürfte auf 2,8 % in 2026 sinken, in 2027 dann wieder auf 3,8 % zulegen.

Die WTO nimmt in ihrem Basisszenario ein auf 1,9 % verlangsamtes Wachstum des Welthandels (Waren) für 2026 an, gefolgt von einer leichten Belebung auf 2,6 % in 2027. Anhaltende Auswirkungen des Nahostkonflikts auf die Energie- und Transportkosten könnten erhebliche negative Auswirkungen auf die globale Produktion und den Welthandel haben. Im Falle eines Anhaltens der hohen Ölpreise im Gesamtjahr 2026 könnte der weltweite Warenhandel in 2026 auch nur um 1,4 % zulegen.

Der Iran-Krieg verursachte sofortige Turbulenzen auf den internationalen Schifffahrtsmärkten. Der Transport von Öl und Gas aus der Region ist angesichts der iranischen Drohungen von Schiffsangriffen auf Transits durch die Meerenge von Hormus nahezu zum Erliegen gekommen. Auch die großen Containerreedereien setzten die Schiffspassagen durch die Straße von Hormus bis auf Weiteres aus. In der Straße von Hormus werden normalerweise täglich rund 20 % des global gehandelten Erdöls sowie ein Viertel der globalen Erdgasfördermenge transportiert. Jährlich werden fast 30 Mio. TEU umgeschlagen. Nach Ausbruch des Kriegs saßen zunächst rund 170 Containerschiffe mit einer Kapazität von 450.000 TEU – und damit 1,7 % der Weltflotte – innerhalb des Persischen Golfs fest. Per Anfang April 2026 waren es gemäß Alphaliner noch mindestens 63 Containerschiffe mit 340.000 TEU. Die nahezu verdoppelten Treibstoffpreise haben erhebliche Ausweitungen der Schiffsbetriebskosten zur Folge. Zudem sind die Reedereien durch Umleitungen und/oder zahlreichen ausgesetzten Verbindungen, welche normalerweise Häfen westlich von Hormus anlaufen, mit enormen finanziellen Verlusten konfrontiert. Je länger der Nahostkonflikt anhält, desto gravierender werden die Folgen sein. Anhaltend hohe Ölpreise und mögliche Engpässe könnten eine globale Rezession mit negativen Auswirkungen auf die Nachfrage nach Transportkapazitäten zur Folge haben, was Reedereien zwingen könnte, ihre Kapazitäten auf vielen Routen zu reduzieren.

Erhebliche weitere Marktturbulenzen könnte der Mitte Februar 2026 vorgestellte „Maritime Action Plan“ (MAP) der USA mit sich bringen, sollte er in dieser Form umgesetzt werden. Der Wiederaufbau der heimischen maritimen Branche soll durch eine geplante Hafengebühr von einem US-Cent je Kilogramm Importladung für nicht in den USA gebaute Schiffe finanziert werden.

Containerschiffmarkt

Der Containerschiffmarkt startete zwar stark in das Jahr 2026, ist aber weiterhin mit einer Vielzahl von Unsicherheiten konfrontiert. Das wohl größte Risiko wäre eine Rückkehr der Containerschiffsfahrt über die Route durch den Suezkanal und das Rote Meer, sollte die Sicherheit in der Region wieder gewährleistet sein. Alphaliner rechnet damit, dass die Normalisierung der Netzwerke vorübergehende Störungen und Hafenüberlastungen zur Folge hätte, was die Nachfrage nach Tonnage während dieser Übergangsphase wahrscheinlich sogar noch erhöhen könnte. Längerfristig betrachtet wären die Auswirkungen auf den Containerschiffmarkt sehr negativ. Kürzere Seestrecken würden einen erheblichen Teil der derzeit gebundenen Tonnage freisetzen. BIMCO rechnet in diesem Fall mit bis zu 10 % sinkender Schiffsnachfrage. Die Fahrten durch den Suez Kanal sind weiterhin gestört. Aufgrund des Iran-Kriegs sahen die Linienreederei von zunächst angekündigten ersten Suez Transits wieder bis auf Weiteres ab. Die Carrier haben auf den Iran-Krieg mit einer Reduktion der Fahrtgeschwindigkeit reagiert. Clarksons rechnet damit, dass bei anhaltend niedrigen Fahrtgeschwindigkeiten rund 1 % der verfügbaren Containerschiffstonnage aus dem Markt genommen wird.

Belastend hinzu kommt die erhebliche Neutonnage, die den Containerschiffmarkt in den nächsten drei Jahren erreichen wird. Für das Jahr 2026 werden Neubaulieferungen von rund 1,5 Mio. TEU erwartet, gefolgt von rund 3 Mio. TEU in 2027 und 4,4 Mio. TEU in 2028. Auch wenn die globalen Verladungen 2026 ähnlich stark wie in 2025 zulegen würden, ergäbe sich rechnerisch noch immer ein doppelt so hoher Anstieg des potenziellen Laderaumangebots. Dies erfordert Gegenmaßnahmen, darunter auch ein erhöhtes Recycling alter Schiffe. Nachdem das Recyclingvolumen in den letzten beiden Jahren aufgrund der hohen Tonnagenachfrage sehr gering gewesen war, wird für 2026 ein Volumen von mind. 250.000 TEU erwartet.

Für 2026 rechnet Alphaliner aber noch mit einer anhaltenden Knappheit an Tonnage auf dem Chartermarkt für die meisten Schiffsgrößen. So seien Reedereien weiterhin bereit, Tonnage auf sehr vorausschauender Basis zu fixieren oder Charterverträge für Neubaufträge abzuschließen. Containerschiffe in den für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Größenklassen sind auf vielen regionalen Routen nach wie vor sehr beliebt. Die Containerschiffe der HAMMONIA

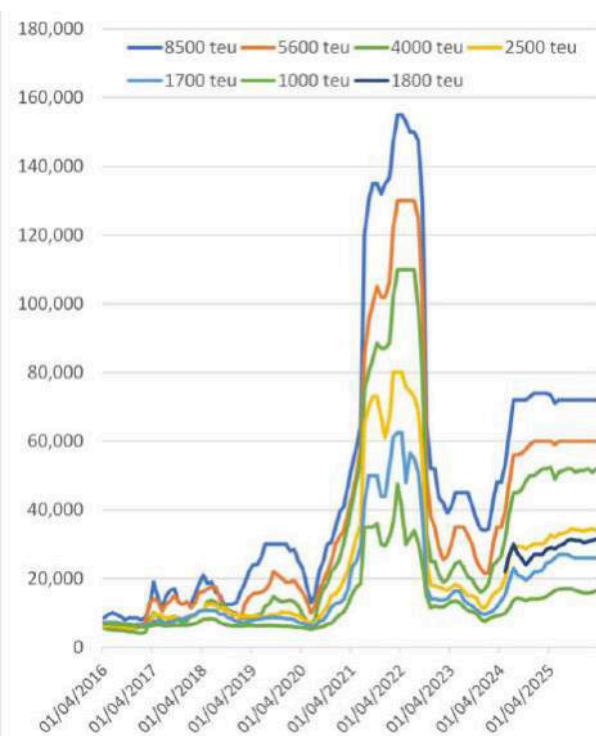
Schiffsholding AG sind noch längerfristig zu auskömmlichen Raten beschäftigt (MS „HAMMONIA BALTICA“ bis mind. Juli 2027; das Schiff wurde jedoch zu Ende März 2026 verkauft, s. Details nachfolgend; MS „LUTETIA“ bis mind. September 2028).

In 2026 setzte der Containerchartermarkt bislang seinen Aufwärtstrend fort und ließ sich auch vom Nahostkonflikt nicht beirren. Die Charraten für alle Größenklassen blieben bislang stabil auf hohem Niveau, bzw. zeigten sogar weitere leichte Zuwächse auf:

Größe in TEU	14. April 2026 USD/Tag	Dezember 2025 USD/Tag	Veränderung in %
4.000	54.000	51.500	+5
2.500	34.000	33.750	+1

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter (es werden nur die für die Gesellschaft relevanten Segmente abgebildet).

Zeitcharterraten-Entwicklung Containerschiffe bis April 2026



*Quelle: Alphaliner Weekly Newsletter 15 2026

Die globale Containerschiffsflotte war auch zu Jahresbeginn 2026 nahezu vollausgelastet. Der

Anteil unbeschäftigter Containerschiffe an der gesamten Flotte betrug per 6. April 2026 nur 1,0 %.

Tankschiffmarkt

Zum Jahresende 2025 summierte sich das Flottenbuch-Order-Verhältnis im gesamten Tankschiffsegment auf etwa 17 %. BRS Shipbroker nimmt an, dass von den bestellten 956 Tankschiffen im Jahr 2026 voraussichtlich etwa 40 % neu in den Markt geliefert werden. Das wäre eine Verdoppelung gegenüber 2025 und das höchste Neubauvolumen der letzten zwei Jahrzehnte. Auch wenn dies die Sorge vor einem Tonnage-Überangebot im Markt steigere, hänge der Ausblick vom jeweiligen Segment ab, betont BRS Shipbroker. Im Suezmax Segment ist das Orderbuch-Flottenverhältnis auf 22 % und damit so hoch wie zuletzt im Jahr 2007 gestiegen. Suezmax Neubaubestellungen wurden maßgeblich getrieben durch eine Neuausrichtung der russischen Ölströme. In 2026 sollen 54 Suezmax Schiffe neu in den Markt geliefert werden. Vor dem Hintergrund einer trotzdem alternden Flotte (und ältere Suezmaxe operieren verstärkt im Sekundärhandel oder risikoreicheren Geschäften), dem Potenzial einer nachlassenden Nachfrage der Schattenflotte und einer unterstützenden Rohölnachfrage, könnte die Absorptionskapazität stärker sein als der Blick auf das Orderbuch vermuten lasse. Eine Rückkehr von Venezuela an den internationalen Ölmarkt könnte Ursache für eine Ausweitung der Tonnenmeilen darstellen. Auch angesichts der 134 der Schattenflotte zuzurechnenden und größtenteils mindestens 20 Jahre alten Suezmax Tanker, seien die Neubaulieferungen daher eher als Ersatz für die alternde Tonnage, anstelle einer effektiven Angebotsausweitung zu betrachten. Die gewichtigste, nicht einschätzbare Variable bleibt die Verschrottung, welche in den letzten drei Jahren auf einem historischen Tief gelegen hat. Seit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts wurden nur sechs Suezmaxe verschrottet. Ältere Einheiten wurden angesichts erhöhter Frachteinnahmen weiter beschäftigt, was die natürliche Flottenerneuerung verzögert hat. BRS prognostiziert, dass 2026 63 Tankschiffe verschrottet werden, davon wären sechs Suezmax Schiffe.

Der Ölpreis ist nach dem Beginn des Iran-Kriegs schnell stark gestiegen. Die Investmentbank Bernstein geht nun für 2026 von einem Ölpreis (Brent) von 80 USD/Barrel statt 60 USD/Barrel aus. Im Extremfall eines länger andauernden Konflikts rechne sie sogar mit 120 bis 150 USD/Barrel. Nachdem die Ölpreise erneut auf über

100 USD pro Barrel gestiegen waren, haben sie sich Mitte April 2026 aufgrund der Hoffnung auf eine Wiederaufnahme der Gespräche zwischen den USA und dem Iran etwas entspannt, lagen dennoch weiterhin um 40 % höher als vor Beginn des Konflikts.

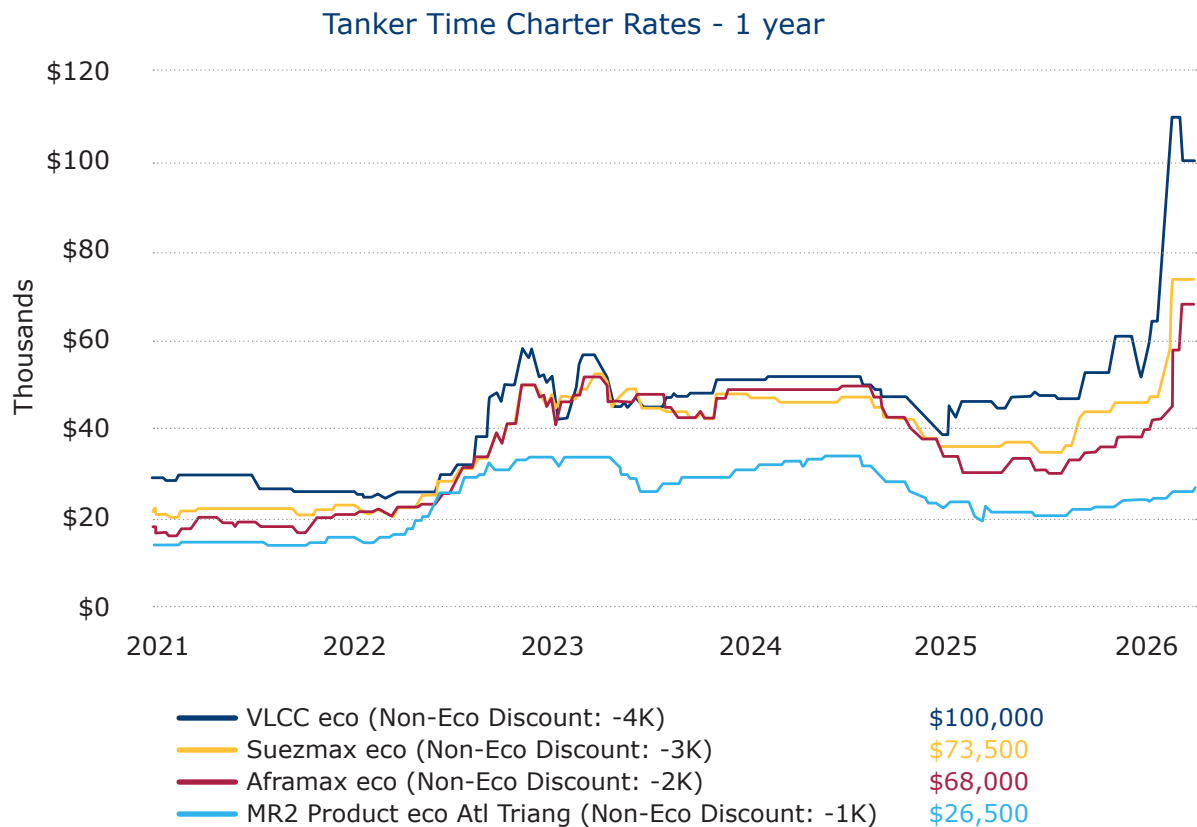
Die Reeder bleiben vorsichtig und warten auf Klarheit hinsichtlich der Sicherheitsvorkehrungen und des Versicherungsschutzes für Transite durch den Hormus. Eine vom Iran vorgeschlagene Transitgebühr von 1 USD/Barrel, zahlbar in Kryptowährungen, hat die Lage weiter kompliziert. Selbst im Falle einer dauerhaften Lösung würde es einige Zeit dauern, bis sich die Exportmengen angesichts des Ausmaßes der Angriffe auf die Energieinfrastruktur der gesamten Region und unbekannter Zeitpläne für deren Instandsetzung wieder erholen würden. Die Nachfrage könnte sich auch dauerhaft weg vom Öl auf eine stärkere Diversifizierung der Energieversorgung verlagern. Eine dauerhafte Lösung würde dennoch wahrscheinlich gelockerte Sanktionen beinhalten, wovon Suemax Tanker profitieren würden.

Die Zeitcharterraten für die relevanten Teilssegmente hatten schon zu Jahresbeginn 2026 weiter angezogen und stiegen mit dem Nahostkonflikt nochmals sehr deutlich an, speziell im Suezmax-Segment:

Größe	13. April 2026 USD/Tag	Dezember 2025 USD/Tag	Veränderung in %
MR2 Product	26.500	23.500	+13
SUEZ	73.500	46.000	+60

*Auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter (Eco); es werden nur die für die Gesellschaft relevanten Segmente abgebildet.

Zeitcharterraten-Entwicklung Tankschiffe bis 13. April 2026*



*Quelle: BRS Weekly Tanker Newsletter 13.04.2026 (auf Basis einer kurzfristigen 12-Monats-Charter)

Produktentankermarkt

Drewry rechnet damit, dass sich die Märkte für Rohöltanker im Jahr 2026 besser entwickeln werden als die Märkte für Produktentanker. Im für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Teilsegment MR2 wird die Anzahl der in den Markt kommenden neuen Einheiten im Jahr 2026 erneut stark zulegen. Drewry rechnet mit einem Flottenwachstum von 6 % für 2026. Erwartet werden Auslieferungen von ca. 300 Einheiten. Vor dem Hintergrund der weiteren Ausweitung der Neutonnage, welche auf ein 15-Jahreshoch steigen wird, nimmt auch BIMCO an, dass sich der Produktentankermarkt in den Jahren 2026 und 2027 abschwächen wird. Erwartet wird eine weitere Abschwächung der Frachtraten für Produktentanker.

Die Charterraten im für die HAMMONIA Schiffsholding AG relevanten Teilsegment MR2 haben sich, wie zuvor dargestellt, in 2026 mit dem Nahostkonflikt per Mitte April auf 26.500 USD/Tag erhöht.

Multipurposemarkt (MPP)

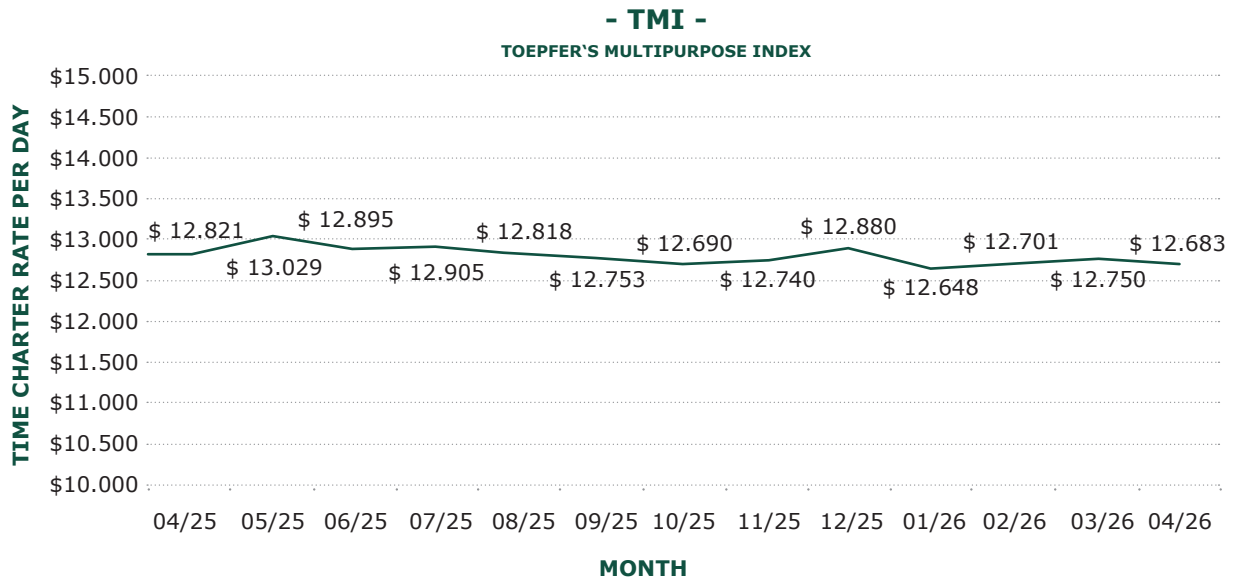
Toepfer Transport sieht den MPP-Markt zu Jahresbeginn 2026 in einer soliden Verfassung. Dies sei vor allem auf eine zurückhaltende und „umsichtige“ Investitionspolitik zurückzuführen, Reeder und Carrier hielten das Flottenwachstum im Gegensatz zu anderen Segmenten bisher in Grenzen. Schwächen einzelner Märkte, Unsicherheiten und Verzögerungen könnten so aufgefangen werden. Die MPP-Flotte ist gut ausgelastet, die Frachtraten und Ergebnisse seien weitgehend zufriedenstellend.

Mittelfristig ergeben sich aus Sicht des Vorstands vor allem Wachstumschancen durch Windenergie, Minenrausrüstung (Kupfer, Batterierohstoffe etc.) und dem Wiederaufbau von Kriegsgebieten.

Der TMI zeigt sich zu Jahresbeginn 2026 mit 12.683 USD/Tag per April 2026 stabil. Die Analysten betonten, dass sich die aus dem Nahostkonflikt resultierenden wachsenden Bedenken bzgl. Versorgungsengpässen und hoher Bunkerpreise bislang nicht im TMI widerspiegeln. Das könnte mehrere Ursachen haben. Neben einer vorsichtigen Zurückhaltung der Marktteilnehmer auf dem Chartermarkt bliebe

die Flottenauslastung wohl hoch, weil die zum Großteil nicht für den Nahen Osten bestimmte Ladung weiter verschifft werde.:

Zeitcharterraten-Entwicklung MPP-Segment bis April 2026*



This Index (TMI) represents the monthly average timecharter rate assessment established by a panel of Operators, Owners and Brokers for a 6 - 12 months timecharter for a 12.500 tons deadweight MPP / HL „F-Type“ vessel.

Source: TOEPFER TRANSPORT GMBH
research@toepfer-transport.com

Disclaimer: This Index is a statement of opinion only and no guarantee can be given that the index value will be achieved during a market transaction. Neither Toepfer transport GmbH, nor its Directors or employees will be responsible for the consequence of reliance on or any transactions upon this Index. A detailed definition and methodology of the index is available upon request.

* Quelle: TOEPFER TRANSPORT GmbH

HAMMONIA Schiffsholding AG

Ende März 2026 hat die HAMMONIA Schiffsholding AG das gemeinsam mit norwegischen Partnern gehaltene Containerschiff „HAMMONIA BALTICA“ an eine vietnamesische Reederei für USD 30,5 Mio. verkauft. Nach Abzug der Verbindlichkeiten ergibt sich daraus für die HAMMONIA Schiffsholding AG ein Mittelzufluss von ca. 6,4 Mio. USD und ein voraussichtlicher Ergebnisbeitrag von 3,5 Mio. EUR.

Für das Jahr 2026 wird mit einem Wechselkurs von 1,15 EUR/USD gerechnet.

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

Auch im Geschäftsjahr 2026 wird das Ergebnis darüber hinaus wesentlich durch die Entwicklung der Tankerbeteiligungen und die Auswirkungen der Profit Split-Vereinbarungen beeinflusst sein. Vor diesem Hintergrund wird gegenüber dem Vorjahr ein deutlich höheres Jahresergebnis erwartet. Neben dem Effekt aus dem BALTICA-Verkauf

erwarten wir auch einen Ergebnisbeitrag aus der AURA M. Sollten die Planungen des Profit Splits bei den Tankschiffen, auch und vor allem getrieben durch die derzeitigen extremen Ausschläge aufgrund des Iran-Krieges, deutlich übertroffen werden, ist auch von Ergebnisbeiträgen der beiden Produktentanker auszugehen. Gleichwohl können die geopolitischen Entwicklungen aber auch in einer weltweiten Rezession münden, die dann negative Effekte auf die Ertragsentwicklung im Sinne einer Unterschreitung der Profit Split-Planung hätte. Unabhängig von der Ertragsentwicklung wird aus allen Beteiligungen ein Liquiditätsbeitrag erwartet, der zu einer auskömmlichen Finanzmittelausstattung und jederzeitiger Zahlungsfähigkeit beiträgt.

3.4.2 Risikobericht

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

Augenmerk liegt hierbei auf der Früherkennung bestandsgefährdender Risiken.

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

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

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

Durch die im Juni 2020 getätigte Beteiligung an der HTH sowie die Investition in zwei Produktentanker im Jahr 2022 geht die HAMMONIA Schiffsholding AG Risiken im Tanker-Markt ein. Hinzu kommen Risiken durch Investitionen bzw. Beteiligungen in weitere Schiffssegmente, wie Ende 2023 in den MPP-Markt. Die nachfolgend angegebenen marktbezogenen Risiken, Finanzierungsrisiken sowie technische und Schiffsbetriebs-Risiken gelten ebenfalls für die neuen Investitionen.

Folgende Hauptrisikogruppen werden im Rahmen des Risikomanagementsystems abgebildet:

3.4.2.1 Marktbezogene Risiken

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

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

Alle Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG sind derzeit zu Charraten auf einem auskömmlichen Marktniveau für mehrere Jahre fest gechartert und ermöglichen damit einen wirtschaftlichen Betrieb (Tanker-, Container- sowie MPP-Segment).

Der Suezmax-Tanker AURA M ist bis mindestens Februar 2027 bei Stena Bulk AB verchartert.

Die beiden Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ sind für anfänglich fünf Jahre auf auskömmlichem Niveau mit WECO Tankers bis Herbst bzw. Jahresende 2027 verchartert. Der zusätzlich zur festen Charrate vereinbarte Profit Split ermöglicht der Gesellschaft auch eine Partizipation an der positiven Marktentwicklung.

Noch immer haben Störungen im Welthandel, vor allem die Umleitungen über das Kap der Guten Hoffnung und die daraus resultierenden höheren Tonnenmeilen, aber auch geopolitische Krisen, in mehreren Schiffssegmenten zu einer hohen Nachfrage nach Tonnage trotz teils enormer Neubaulieferungen geführt. Die Dauer dieses Effektes lässt sich zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts noch nicht einschätzen. Die Huthi Rebellen haben zuletzt Ende September 2025 Angriffe gegen Schiffe durchgeführt und im Herbst 2025 noch das Ende ihrer Attacken bestätigt. Dennoch lagen zu Jahresbeginn 2026 die Durchfahrten durch den Suez Kanal noch immer 60 % unter dem Vorkrisenniveau. Einer weiteren Ratensteigerung bzw. auch der Fortsetzung der Charraten auf dem derzeit hohen Niveau steht im Containerschiffssegment der enorme Kapazitätsdruck durch die in den Markt kommende Neutonnage und damit das wachsende Ungleichgewicht zwischen Nachfrage und Angebot gegenüber. Daher besteht das Risiko, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG für Containerschiffe keine adäquate Folgebeschäftigung zu auskömmlichen Raten abschließen kann. Nachdem für das MS „HAMMONIA BALTICA“, wie zuvor dargestellt, in 2025 eine neue Charter mit Maersk verhandelt werden konnte, wurde das Schiff Ende März 2026 an eine vietnamesische Reederei verkauft (Übergabe erfolgt voraussichtlich gegen Anfang Mai 2026). In Bezug auf das MS „HAMMONIA BALTICA“ bestehen für die HAMMONIA Schiffsholding AG also keine

wirtschaftlichen Risiken mehr. Für das einzig verbliebende Containerschiff „LUTETIA“ konnte beim bisherigen Charterer CMA CGM frühzeitig eine Anschlusscharter im Sinne einer ‚less-for-longer‘-Struktur abgeschlossen werden, wodurch das Schiff noch bis mindestens September 2028 zu einer auskömmlichen Rate verchartert ist.

Bei den Beteiligungen der HAMMONIA Schiffsholding AG von jeweils 40,05 % an vier Ein Schiffsgesellschaften, die auf Bareboat-Basis jeweils ein Multipurpose/HeavyLift mit 2x450t Hebekapazität und 14.000 dwt einchartern, besteht das größte Risiko darin, dass die geplanten Schiffsbetriebskosten stärker steigen als angenommen. Dadurch würde sich der Überschuss zwischen Zeitcharter und Bareboat-Rate reduzieren, wodurch unmittelbar negative Auswirkungen auf die Rentabilität einhergehen würden. Der Vertragsreeder beziehungsweise dessen indirekter Mehrheitsgesellschafter als mit ca. 60 % wesentlich Beteiligter hat in den vergangenen Jahren die vorgegebenen Budgets eingehalten bzw. unterschritten, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Einhaltung auch in den kommenden Jahren gewährleistet wird. Die Beteiligung erfolgt im Wege von Vorzugskapital mit bevorrechtigten Gewinnansprüchen von 8% p.a., die gegebenenfalls durch Verzicht auf Teile der Managementvergütung durch den Vertragsreeder sichergestellt werden.

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

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

Im Containersegment hatte daher die Gesellschaft bereits in 2024 ein erstes De-Risking vorgenommen und die Beteiligungshöhe am MS „HAMMONIA BALTICA“ auf 24,5 % gesenkt. Damit konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG weiterhin an den Marktchancen im Containermarkt partizipieren. Zugleich war der auskömmliche Betrieb des Schiffes durch die zu Ende März 2025 vereinbarte Anschlusscharter bis zur

Jahresmitte 2027 gesichert. Das MS „HAMMONIA BALTICA“ wurde Ende März 2026 veräußert, wodurch keine wirtschaftlichen Risiken diesbezüglich mehr bestehen.

Das MS „LUTETIA“ ist noch bis mindestens September 2028 zu einer auskömmlichen Rate verchartert. Kurzfristig bestehen damit keine Charteranschlussrisiken im Containerschiffsegment.

Im Tankschiffsegment besitzt die „AURA M“ eine auskömmliche Beschäftigung bis mindestens Februar 2027. Die Produktentanker sind bis mindestens zum vierten Quartal 2027 verchartert.

Die vier MPP-Schiffe sind ebenfalls langfristig (Restlaufzeit bis 2035 bzw. 2036) verchartert.

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

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

Die abgeschlossenen Chartervereinbarungen enthalten durchweg Regelungen, die die Belastungen aus den neu eingeführten Regelungen auf den Charterer abwälzen. Im Zuge der in 2025 durchgeführten Dockung der „LUTETIA“ erfolgten ebenfalls Maßnahmen zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz des Schiffes.

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

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

Das MS „LUTETIA“ ist an die weltweit drittgrößte französische Linienreederei CMA CGM S.A. bis mindestens September 2028 verchartert.

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

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

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

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

3.4.2.1.4 Auswirkungen geopolitischer Risiken auf die Schifffahrtsmärkte und den Welthandel

Nach wie vor sorgen die Störungen im Roten Meer für Turbulenzen auf den globalen Schifffahrtsmärkten. In Kombination mit einem schwächeren globalen Wirtschaftswachstum, vergrößerten geopolitischen Spannungen und der US-Präsidentenwahl mit möglicherweise erheblichen Auswirkungen auf den globalen Warenhandel (Strafzölle, die US-Russlandpolitik, aber auch die angestrebte Kontrolle der USA über venezuelische Ölreserven) ergeben sich Risiken für den Welthandel. Die WTO nimmt für 2026 nur ein Welthandelwachstum von 1,9 % an, welches bei Anhalten der hohen Ölpreise auch nur 1,4 % betragen kann.

Noch sorgt die Krise im Roten Meer, wie zuvor dargestellt, für einen starken Sonderkonjunkturreffekt auf die Schifffahrt. Das Rote Meer bleibt eine Hochrisikozone. Der Iran-Krieg hat bereits für erhebliche Turbulenzen auf den internationalen Schifffahrtsmärkten gesorgt. Neben den im Persischen Golf feststehenden Schiffen sind

Reedereien mit deutlichen Anstiegen bei Treibstoffpreisen und Verfügbarkeit konfrontiert (s. zuvor erläutert).

Aus den derzeitigen geopolitischen Spannungen und den Störungen im Roten Meer sind kurzfristig keine negativen Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG zu erwarten. Die geopolitischen Konflikte führen zwar zu erhöhten Schiffsbetriebskosten, doch noch bieten sowohl der Tanker- als auch der Containerschiffmarkt gegenwärtig eine stabile Einnahmensituation. Wie zuvor dargestellt, werden die Folgen für die Weltwirtschaft, je länger der Nahostkonflikt anhält, umso gravierender sein. Anhaltend hohe Ölpreise und mögliche Engpässe könnten auch eine globale Rezession mit negativen Auswirkungen auf die Nachfrage nach Transportkapazitäten zur Folge haben.

3.4.2.2 Finanzierungsrisiken

Die Finanzierungsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus folgenden Einzelrisiken:

3.4.2.2.1 Währungsrisiko

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

3.4.2.2.2 Zinsänderungsrisiko

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

3.4.2.2.3 Finanzierungsänderungsrisiko

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

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

3.4.2.3 Technische und Schiffsbetriebsrisiken

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

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

3.4.2.4 Unternehmensbezogene Risiken und Geschäftsmodellrisiken

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

3.4.2.5 Gesamtbeurteilung der Risiken

Wie zuvor dargestellt, erschweren die grundlegenden Marktbedingungen auf dem Containerschiffsmarkt bei einem Auslaufen langfristiger Chartervereinbarungen den Abschluss adäquater Folgebeschäftigungen. Allerdings sind alle Schiffe für das komplette Geschäftsjahr 2026 und darüber hinaus verchartert.

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

Mehrere Beteiligungen sind als Vorzugskapital mit gegenüber dem verbleibenden Standardkommanditkapital vorrangigen Gewinn- und Rückzahlungsansprüchen ausgestaltet, sie weisen demnach einen Risikopuffer auf. Somit ist ein kurz- bis mittelfristiger Fortbestand der Gesellschaft vom Marktgeschehen weitgehend unabhängig gesichert.

Mittel- bis langfristig bestehen weiterhin Risiken im Zusammenhang mit der Umsetzung eines nachhaltigen Geschäftsmodells und der Unternehmensfinanzierung. Für den Fortbestand sind die Erschließung von Kapitalquellen und die Anbindung geeigneter Projekte notwendig. Zum Bilanzstichtag verfügte die HAMMONIA Schiffsholding AG über ausreichend liquide Mittel von 5.688 TEUR, die weitere mehrjährige interne Liquiditätsplanung zeigt eine sehr gesunde Entwicklung auf. Inwiefern die zukünftigen Bedingungen am Kapital- und Schiffsmarkt die Erschließung von Kapitalquellen und die Anbindung geeigneter Projekte zulassen und welche Risiken im Rahmen neuer Investitionen eingegangen werden müssen, muss jedes Jahr erneut beurteilt werden.

3.4.3 Chancenbericht

3.4.3.1 Diversifiziertes Beteiligungsportfolio als Absicherung gegen volatile Schifffahrtsmärkte

Die HAMMONIA Schiffsholding AG sichert ihre Einnahmesituation durch ihr diversifiziertes Beteiligungsportfolio an Schiffen in den Segmenten Transport von Rohöl, Chemikalien, Containern und Multipurpose Heavy Lift Cargo langfristig ab. Auch wenn einzelne Teilmärkte eine negative Entwicklung erfahren, partizipiert die HAMMONIA Schiffsholding AG am Wachstum anderer

Segmente. Dabei wird ein aktives De-Risking verfolgt, um wenn notwendig, die Abhängigkeit von einzelnen Segmenten zu verringern (wie in 2024 beim MS „HAMMONIA BALTICA“). Zudem bieten die langfristigen Charterverträge bzw. die Beschäftigung in Einnahmepools eine planbare Einnahmenstabilität, der Abschluss von Profit Split-Vereinbarungen darüber hinaus gehende hohe Erlöse. Aus Sicht der HAMMONIA Schiffsholding AG bieten die derzeitigen Investments attraktive Rendite-/Risikoprofile bei überschaubarem Marktrisiko.

Wie zuvor dargestellt, lässt sich die weitere Entwicklung auf dem Containerschiffmarkt aufgrund der zahlreichen Unwägbarkeiten schwierig einschätzen. Noch ist die Nachfrage nach kurzfristig verfügbarer Tonnage unverändert hoch.

Im Tankschiffsegment ist für 2026 eine stabile gute Einnahmensituation zu erwarten. Wie zuvor dargestellt, sind der MT „AURA M“ und die Produktentanker „HAMMONIA ARTEMIS“ und „HAMMONIA ATHENE“ langfristig zu auskömmlichen Raten beschäftigt. Beim MT „AURA M“ konnte die HAMMONIA Schiffsholding AG die Kommanditanteile der beiden bisherigen Mitgesellschafter in Höhe von jeweils rund 8,6 % für insgesamt ca. 5,0 Mio. USD abkaufen, womit die HAMMONIA Schiffsholding AG nun alleinige Gesellschafterin (bis auf eine Kleinstbeteiligung des technischen Bereederers) des Schiffes ist.

Bezüglich der vier Seaside-Schiffe werden weiter Gespräche mit dem Charterer und dem Leasinggeber geführt, um durch Anpassungen der bestehenden Verträge die nachhaltige Rentabilität zu verbessern und gegebenenfalls auch das Eigentum an den Schiffen zu erwerben. Sollte dies gelingen, können die im Vorjahr gebildeten Drohverlustrückstellungen aufgelöst werden.

Die HAMMONIA Schiffsholding AG prüft fortlaufend weitere interessante Investitionsmöglichkeiten.

3.4.3.2 Rückkauf der Besserungsscheine

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

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

3.4.3.3 Refinanzierung von Fremdkapital zu deutlich besseren Konditionen

Refinanzierungen konnten im Berichtsjahr erfolgreich für das MS „LUTETIA“ und den MT „AURA M“ abgeschlossen werden. Bei dem MS „LUTETIA“ wurde die Finanzierung zudem über ein Zins sicherungsinstrument gegen einen Anstieg der Marktzinsen abgesichert, während gleichzeitig die Chance auf Vorteile aus fallenden Marktzinsen erhalten wurde. Beim MT „AURA M“ konnte eine attraktive Refinanzierung unter strikter Begrenzung jeglicher Rückgriffsrechte auf die HAMMONIA Schiffsholding AG mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einem festen Zinssatz vereinbart werden, so dass der weitere Betrieb des Schiffes auch finanzierungsseitig langfristig gesichert ist.

3.4.3.4 Das Interesse am (deutschen) Kapitalmarkt für Schiffsinvestitionen bleibt hoch

Analog zur Entwicklung der einzelnen Teilsegmente des Schifffahrtmarktes entwickelt sich auch das Interesse der Investoren an Schiffsinvestitionen. Wie die Chartermärkte zeigen sich die Kurse von Schifffahrtsaktien anfällig für geopolitische Entwicklungen und die US-Handelspolitik. Der Fokus der Investoren liegt daher in diesen unsicheren Zeiten auf Unternehmen mit starker operativer Effizienz und Wettbewerbsvorteilen. Aus Sicht der HAMMONIA Schiffsholding AG bietet das eigene diversifizierte Portfolio sehr attraktive Rendite-/Risikoprofile mit planbaren Erlösen. Die Aktie der HAMMONIA Schiffsholding AG hat sich in den letzten drei Jahren im Vergleich zu Marktbegleitern deutlich stabiler, mit zumeist aufwärts gerichteter Tendenz gezeigt. Der Vorstand ist daher davon überzeugt, bei Schaffung von attraktiven Rahmenbedingungen (u.a. Ablösung der Besserungsscheine), neue Aktionäre/Investoren gewinnen zu können.

3.5 ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand hat gemäß § 312 Aktiengesetz einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) für das Geschäftsjahr 2025 erstellt, der folgende Schlusserklärung enthält:

“Die HAMMONIA Schiffsholding AG hat für die in dem Bericht für das Geschäftsjahr 2025 über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäfte und Maßnahmen nach den Umständen, die im Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder die Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht beziehungsweise eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass die genannten Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden. Berichtspflichtige andere Maßnahmen wurden im Berichtszeitraum weder getroffen noch unterlassen.“

Hamburg, den 29. April 2026



Dr. Karsten Liebing
Vorstand



4 Jahresabschluss

4.1 BILANZ

4.1.1 Aktiva

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	55.324.842,41	56.129.066,41
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	51.422.251,41	44.294.407,30
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,00	7.925.825,90
3. Beteiligungen	3.902.591,00	3.908.833,21
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.355.440,45	4.832.337,69
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	661.305,55	1.431.226,55
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	246.170,43	57.031,21
3. Sonstige Vermögensgegenstände	2.447.964,47	3.344.079,93
II. Guthaben bei Kreditinstituten	5.687.816,50	2.797.570,76
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	23.075,35	27.421,93
BILANZSUMME	64.391.174,71	63.786.396,79

4.1.2 Passiva

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
A. EIGENKAPITAL	61.492.092,59	60.705.622,88
I. Gezeichnetes Kapital	7.639.184,00	7.639.184,00
II. Kapitalrücklage	744.274,88	744.274,88
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	19.643,52	19.643,52
2. Andere Gewinnrücklagen	44.117.680,48	41.744.123,76
	44.137.324,00	41.763.767,28
IV. Bilanzgewinn	8.971.309,71	10.558.396,72
B. RÜCKSTELLUNGEN		
1. Steuerrückstellungen	89.556,47	0,00
2. Sonstige Rückstellungen	2.506.223,00	2.836.076,00
C. VERBINDLICHKEITEN	303.302,65	244.697,91
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	73.277,70	19.248,67
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	230.024,95	225.449,24
BILANZSUMME	64.391.174,71	63.786.396,79

4.2 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	01.01. - 31.12.2025 EUR	01.01. - 31.12.2024 EUR
1. Umsatzerlöse	65.112,83	64.781,64
2. Sonstige betriebliche Erträge	690.919,63	2.455.948,75
- davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 690.919,63 (Vj. EUR 450.200,95)		
3. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.870.818,15	-817.926,91
- davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 1.389.643,52 (Vj. EUR 175.985,78)		
4. Erträge aus Beteiligungen	1.258.990,28	3.034.306,95
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 641.767,47 (Vj. EUR 1.826.987,29)		
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	782.180,47	369.235,07
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 262.723,88 (Vj. EUR 253.044,28)		
6. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-4.575,71	-4.508,78
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-135.339,64	0,00
- davon aus verbundenen Unternehmen EUR 4.575,71 (Vj. EUR 4.492,78)		
8. Ergebnis nach Steuern	786.469,71	5.101.836,72
9. Jahresüberschuss	786.469,71	5.101.836,72
10. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	10.558.396,72	6.618.225,42
11. Einstellung in Gewinnrücklagen		
In andere Gewinnrücklagen	2.373.556,72	-15.938.611,08
12. Bilanzgewinn	8.971.309,71	10.558.396,72



LUTETIA
MONROVIA
IMO 9246695

ANHANG

5 Anhang

5.1 ALLGEMEINE ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

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

5.2 ALLGEMEINE ANGABEN ZU INHALT UND GLIEDERUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

5.2.1 Allgemeine Angaben

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

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025 der HAMMONIA Schiffsholding AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und den ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes aufgestellt.

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

5.2.2 Größenmerkmale

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

5.3 ANGABEN ZU BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden grundsätzlich unverändert zum Geschäftsjahr 2024 angewandt.

5.3.1 Anlagevermögen

5.3.1.1 Finanzanlagen

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

5.3.2 Umlaufvermögen

5.3.2.1 Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und liquide Mittel

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

5.3.3 Rückstellungen und Verbindlichkeiten

5.3.3.1 Rückstellungen

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

5.3.3.2 Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag bilanziert.

5.3.3.3 Währungsumrechnung

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

5.4 ERLÄUTERUNGEN DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

5.4.1 Erläuterungen der Bilanz

5.4.1.1 Anlagevermögen

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

5.4.1.2 Umlaufvermögen

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

5.4.1.3 Kapitalrücklagen

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 26. Juni 2018 wurde in 2018 der Ertrag aus der Herabsetzung des Grundkapitals in Höhe von 6.002.216,00 EUR zur Deckung des nach Auflösung sämtlicher Rücklagen zum Verlustausgleich (siehe Punkt 4.5) verbleibenden Verlustvortrages in Höhe von 5.257.941,12 EUR verwendet. Der Restbetrag in Höhe von 744.274,88 EUR wurde in eine Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.

5.4.1.4 Gesetzliche Rücklage

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

5.4.1.5 Andere Gewinnrücklagen

Aufgrund eines Beschlusses der Hauptversammlung vom 4. Juli 2025 wurden aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 10.558.396,72 Euro 8.184.840,00 Euro, entsprechend EUR 60,00 je Aktie beziehungsweise jeweils EUR 20,00 für 2022, 2023 und 2024, auf neue Rechnung vorgetragen und die verbleibenden 2.373.556,72 Euro in die Gewinnrücklagen eingestellt.

5.4.1.6 Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn entwickelte sich in den Vergleichsjahren wie folgt:

in EUR	2025	2024
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	10.558.396,72	6.618.225,42
Einstellung in Gewinnrücklagen in andere Gewinnrücklagen	2.373.556,72	1.161.665,42
Jahresüberschuss	786.469,71	5.101.836,72
Bilanzgewinn	8.971.309,71	10.558.396,72



5.4.1.7 Fristigkeiten und Besicherung der Verbindlichkeiten

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

Bilanzposten	31.12.2025 (31.12.2024)	davon mit einer Restlaufzeit			Sicherheiten
		bis zu 1 Jahr EUR	zwischen 1 u. 5 Jahren EUR	über 5 Jahre EUR	EUR
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	73.277,70 (19.248,67)	73.277,70 (19.248,67)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	230.024,95 (225.449,24)	0,00 (0,00)	230.024,95 (225.449,24)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)
	303.302,65 (244.697,91)	73.277,70 (19.248,67)	230.024,95 (225.449,24)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)

5.4.1.8 Haftungsverhältnisse

Zur Absicherung der Schiffsfinanzierung der beiden Tochtergesellschaften MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIAATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG über ursprünglich insgesamt 32.550 TUSD hat die HAMMONIA Schiffsholding AG zugunsten der finanzierenden Bank sämtliche Geschäftsanteile an den beiden Gesellschaften verpfändet.

Zur Absicherung der Schiffsfinanzierung der Tochtergesellschaft MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG über ursprünglich 12.000 TUSD hat die HAMMONIA Schiffsholding AG zugunsten der finanzierenden Bank sämtliche Geschäftsanteile an der Gesellschaft verpfändet.

Zur Absicherung der Leasingfinanzierung der Tochtergesellschaft MS „AURA M“ GmbH & Co. KG über ursprünglich 36.500 TUSD hat die HAMMONIA Schiffsholding AG zugunsten des finanzierenden Leasinginstitutes sämtliche Geschäftsanteile an der Gesellschaft verpfändet.

5.4.1.9 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

5.5 SONSTIGE ANGABEN

5.5.1 Meldungen nach Aktiengesetz

Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG, Hamburg, hat der Gesellschaft gemäß § 20 Abs. 6 AktG im November 2025 mitgeteilt, dass ihr nicht länger mehr als der vierte Teil der Aktien der HAMMONIA Schiffsholding AG gehört.

Die HR Investor GmbH & Co. KG, Hamburg, hat der Gesellschaft im November 2025 gemäß § 20 Abs. 6 AktG mitgeteilt, dass ihr mehr als der vierte Teil der Aktien der HAMMONIA Schiffsholding AG unmittelbar gehört.

Vorstand Dr. Karsten Liebing, Hamburg, hat der Gesellschaft im November 2025 gemäß § 20 Abs. 6 AktG vorsorglich mitgeteilt, dass ihm weiterhin unmittelbar und mittelbar mehr als der vierte Teil der Aktien der HAMMONIA Schiffsholding AG sowie eine Mehrheitsbeteiligung an der Gesellschaft gehören, da ihm nunmehr die Beteiligung der HR Investor GmbH & Co. KG an der Gesellschaft gemäß § 16 Abs. 4 AktG zuzurechnen ist. Die HR Investor GmbH & Co. KG hat ihre Beteiligung von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG erworben.

Die Viktoria Vermögensverwaltung GmbH & Co. KG, Minden, und die Viktoria II Vermögensverwaltung UG (haftungsbeschränkt) & Co. KG, Hamburg, haben der Gesellschaft im November

2025 gemäß § 20 Abs. 6 AktG vorsorglich mitgeteilt, dass ihnen weiterhin mehr als der vierte Teil der Aktien der HAMMONIA Schiffsholding AG gehört, falls davon auszugehen ist, dass die HR Investor GmbH & Co. KG – der nunmehr anstelle der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG mehr als der vierte Teil der Aktien der Gesellschaft gehört – unter dem Gesichtspunkt der Mehrmütterherrschaft und/oder eines gemeinschaftlich abgestimmten Verhaltens gemäß § 16 Abs. 4 AktG als von ihnen abhängiges Unternehmen gilt. Die HR Investor GmbH & Co. KG hat ihre Beteiligung von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG erworben.

5.5.2 Vorstand

Zum Vorstand der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2025 bestellt:

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

5.5.3 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzte sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

- Herr Werner Berg, Geschäftsführer der AKTIVA Beteiligungs- und Verwaltungs-GmbH, Berlin, (Vorsitzender),
- Herr Michael Hummel, Vorstand der Arbeiterwohlfahrt Vogtland e.V., Auerbach, (stv. Vorsitzender),
- Herr Dr. Jan Klasen, Dipl. Kfm., Consultant, Frankfurt am Main (Mitglied)

5.5.4 Nachtragsbericht

Ende März 2026 hat die HAMMONIA Schiffsholding AG das gemeinsam mit norwegischen Partnern gehaltene Containerschiff „HAMMONIA BALTICA“ an eine vietnamesische Reederei für USD 30,5 Mio. verkauft. Nach Abzug der Verbindlichkeiten ergibt sich daraus für die HAMMONIA Schiffsholding AG ein Mittelzufluss von ca. 6,4 Mio. USD und ein voraussichtlicher Ergebnisbeitrag von 3,6 Mio. EUR.

5.5.5 Gewinnverwendungsvorschlag

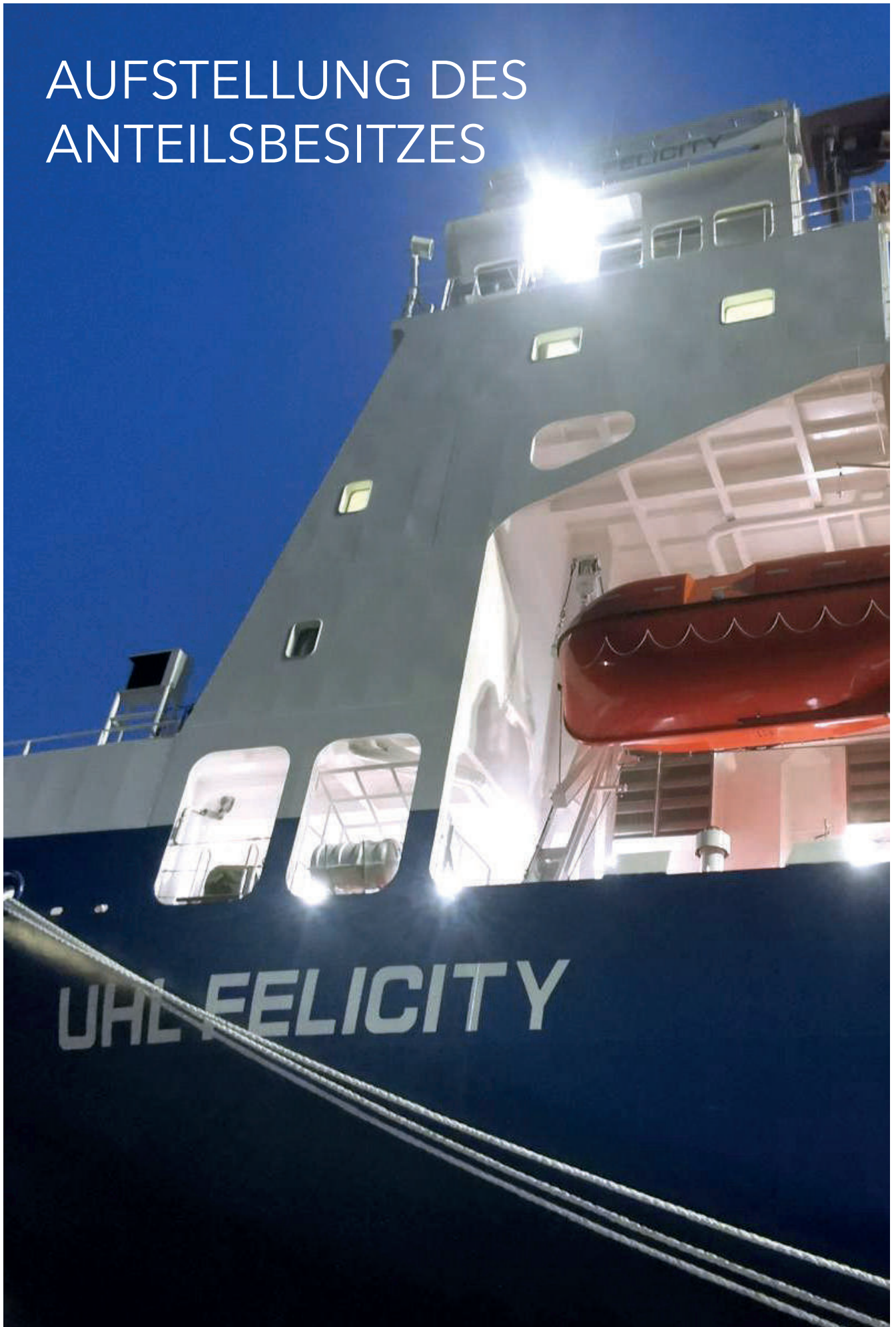
Der Vorstand schlägt dem Aufsichtsrat vor, vom Bilanzgewinn in Höhe von 8.971.309,71 EUR einen Betrag in Höhe von EUR 786.469,71 in die Gewinnrücklagen einzustellen und einen Betrag von EUR 8.184.840,00, entsprechend EUR 60 je Aktie, auf neue Rechnung vorzutragen.

Hamburg, den 29. April 2026



Dr. Karsten Liebing
Vorstand

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES



6 Aufstellung des Anteils- besitzes

Firma	Sitz	Eigenkapital 31.12.2025 EUR	Beteili- gungshöhe %	Ergebnis 2025 EUR
HAMMONIA INVESTMENTS GmbH & Co. KG ¹⁾	Hamburg	1.516	100,00	-2.105
HAMMONIA Tanker Holding GmbH & Co. KG ²⁾	Hamburg	541.244	100,00	6.972.925
MS „HAMMONIA ARTEMIS“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	14.915.733	99,97	731.714
MS „HAMMONIA ATHENE“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	12.694.458	99,97	-2.384.888
MS „BALTICA OSLO“ Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	8.409.001	24,45	2.519.277
MS „HAMMONIA LUTETIA 2.0“ GmbH & Co. KG	Hamburg	7.938.360	79,67	-658.478
MS „SEASIDE I“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	959.541	40,05	8.554
MS „SEASIDE II“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	531.513	40,05	-6.505
MS „SEASIDE III“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	495.948	40,05	215.643
MS „SEASIDE IV“ Schiffahrts GmbH	Hamburg	915.504	40,05	-9.312
MS „HAMMONIA INCEPTUM XII“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ¹⁾	Hamburg	11.597	75,00	-2.588
MS „HAMMONIA INCEPTUM XVIII“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ¹⁾	Hamburg	11.297	75,00	-4.125
MS „AURA M“ GmbH & Co. KG	Hamburg	14.388.654	99,97	513.259
Verwaltung MS „AURA M“ GmbH ¹⁾	Hamburg	11.281	100,00	-1.219
Verwaltung 2.500 TEU GmbH ¹⁾	Hamburg	260.153	100,00	-1.584
Verwaltung MS „HAMMONIA INCEPTUM XX“ GmbH ¹⁾	Hamburg	20.637	100,00	3.241
Verwaltung MS „HAMMONIA INCEPTUM XXI“ GmbH ¹⁾	Hamburg	9.391	100,00	240
MS „HAMMONIA INCEPTUM XXIX“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ³⁾	Hamburg	-	100,00	-
MS „HAMMONIA INCEPTUM XXX“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ³⁾	Hamburg	-	100,00	-

1) Jahresabschluss 31.12.2024

2) Jahresabschluss 17.04.2025 - vorläufig

3) Neugründung in 2025, ein Jahresabschluss liegt noch nicht vor.



BERICHT DES
AUFSICHTSRATS

7 Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2025 hat die HAMMONIA Schiffsholding AG ein Jahresergebnis von 786 TEUR (Vj. 5.102 TEUR) und damit am unteren Ende der Prognosespanne erzielt. Ursächlich hierfür sind die erzielten Erlöse aus den Profit Split-Vereinbarungen, die in der Höhe den vollständigen Ausgleich der Verlustvorträge nicht ermöglicht haben, so dass die beiden Produktentanker keinen Ergebnisbeitrag liefern konnten. Bei positiverem Verlauf wäre dies durchaus denkbar gewesen, weshalb bis zuletzt eine Bandbreite hinsichtlich der Ergebnisprognose aufrechterhalten wurde. Wie üblich verweisen wir für weitere Aussagen zum Geschäftsverlauf 2025 sowie dem Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr 2026 auf die Angaben des Vorstands im Lagebericht.

Arbeit des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2025

Der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG hat sich auch im Geschäftsjahr 2025 intensiv mit der Entwicklung des Unternehmens befasst und dabei die ihm durch Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung auferlegten Verpflichtungen umfassend wahrgenommen. Den Vorstand hat der Aufsichtsrat in der Führung der Geschäfte des Unternehmens regelmäßig beraten und überwacht. Auf und außerhalb der gemeinsamen Sitzungen hat der Vorstand den Aufsichtsrat stets kontinuierlich, zeitnah und umfassend über den Gang der Geschäfte inklusive der Liquiditätsentwicklung, der Lage der Gesellschaft und der Entwicklung der Schiffsbeteiligungen, alle relevanten Fragen der Unternehmens-, Ergebnis- und Liquiditätsplanung, der strategischen Weiterentwicklung sowie geplante Investitionen einschließlich der Risikolage und Risikotragfähigkeit unterrichtet. Hierbei standen vor allem der Aufsichtsratsvorsitzende und der Vorstand in einem regelmäßigen Austausch. Auf dieser Grundlage war der Aufsichtsrat stets in alle für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsereignisse in Kenntnis gesetzt. Auf Basis der Beschlussvorschläge des Vorstands fasste der Aufsichtsrat nach eigener Prüfung die nach Gesetz, Satzung und/oder Geschäftsordnung erforderlichen Beschlüsse auf den Sitzungen oder im Umlaufverfahren

(s. nachfolgend unter Sitzungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats).

Folgende Beratungsschwerpunkte standen im Berichtsjahr im Vordergrund:

- **MS „HAMMONIA BALTICA“:** Abschluss einer Anschlussbeschäftigung. Für das längstens noch bis August 2025 vercharterte Schiff wurde dem Aufsichtsrat im März 2025 eine verhandelte Anschlusscharter vorgelegt, welche der Aufsichtsrat prüfte und ihr zustimmte. Für weitere Details verweist der Aufsichtsrat auf die vom Vorstand gemachten Aussagen im Lagebericht.
- **MT „AURA M“:** Refinanzierung, Abkauf der Kommanditanteile der beiden bisherigen Mitgesellschafter und Wechsel in die vorteilhafte deutsche Tonnagesteuer. Aufgrund der im April 2025 abgelaufenen Leasingfinanzierung war eine Refinanzierung erforderlich. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich intensiv mit den vorliegenden Angeboten für eine Refinanzierung. Nach eingehender Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat der Vorlage des Vorstands an, die Refinanzierung auf Basis einer erneuten Leasingfinanzierung (Bareboat Charter) mit einer Laufzeit von fünf Jahren abzuschließen. Eines der Hauptargumente war die Tatsache, dass der Anbieter auf jeglichen Rückgriff auf die HAMMONIA Schiffsholding AG verzichtet. Der Aufsichtsrat stimmte zudem zu, den Liquiditätszufluss aus der Refinanzierung zum Abkauf der Kommanditanteile der beiden bisherigen Mitgesellschafter in Höhe von jeweils rund 8,6 % für insgesamt nur ca. 5,0 Mio. USD zu nutzen, womit die HAMMONIA Schiffsholding AG alleinige Gesellschafterin des Schiffes geworden ist. Dieser Schritt war zudem erforderlich, weil der zuvor beteiligte chinesische Investor der Refinanzierung sonst nicht zugestimmt hätte, dafür aber ein einheitlicher Gesellschafterbeschluss erforderlich war. Der Aufsichtsrat hat sich vor seiner Zustimmung zum Abkauf der Kommanditanteile detailliert mit der Ermittlung eines angemessenen Abfindungsbetrags beschäftigt. Dieser basierte auf Maklergutachten. Der weitere bisherige Miteigentümer HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG wollte ebenfalls ausscheiden, dem auf Basis des vorhandenen echten Drittvergleichs und einer zuvor vom Vorstand beauftragten juristischen Prüfung (Abhängigkeitsverhältnis) entsprochen wurde. Auch dem Wechsel in die vorteilhafte Tonnagesteuer stimmte der Aufsichtsrat nach zuvor erfolgter Prüfung der steuerlichen Auswirkungen zu.

- **MS Lutetia:** Abschluss einer langfristigen Anschlussbeschäftigung im Sinne einer ‚less-for-longer‘-Struktur, damit verbunden waren höhere Investitionen in die Verbesserung der Kraftstoffeffizienz des Schiffes und die frühzeitige Refinanzierung. Der Aufsichtsrat stimmte nach eigener Prüfung dem Vorstand zu, dass der verhandelte Abschluss der Charterverlängerung sehr ausgewogen mit Blick auf die neue Charrate und Laufzeit (basierend auf Abschlüssen vergleichbarer Schiffe, aber sofortiger Anlieferung) und gleichzeitiger Berücksichtigung der Minimumrestlaufzeit der aktuellen Chartervereinbarung ist. Zugleich stellte die dadurch gewonnene Cash Flow-Stabilität einen wichtigen Baustein dar, damit die Refinanzierung der Anfang 2026 fällig werdenden Ballonrate des zur Finanzierung aufgenommenen Darlehens schon zu diesem Zeitpunkt im September 2025 vorgenommen werden konnte, zusammen mit der Finanzierung der anstehenden Klasedockung. Der Aufsichtsrat stimmte dem mit der verlängerten Weiterbeschäftigung notwendigen höheren Investitionsbudget zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz des Schiffes im Rahmen der ohnehin anstehenden Klasedockung Ende Oktober 2025 zu. Auch mit dem vorgelegten Angebot für eine Refinanzierung beschäftigte sich der Aufsichtsrat umfassend und stimmte der neuen Finanzierung mit vorteilhaften Konditionen zu.

- **Beteiligung an zwei 8.200 TEU Containerschiffen:** Der Aufsichtsrat befasste sich zudem mit einem vom Vorstand vorgeschlagenen Neinvestment – der Beteiligung an zwei 8.200 TEU Containerschiffen über einen Minderheitsanteil an einem partiatischen Darlehen. Nach eingehender Prüfung stimmte der Aufsichtsrat der Umsetzung der Transaktion zu, welche eine attraktive Anlagemöglichkeit der liquiden Mittel der HAMMONIA Schiffsholding AG darstellte. Überraschenderweise endete das Investment zum Jahresende 2025 bereits wieder. Für weitere Details verweist der Aufsichtsrat auf die vom Vorstand gemachten Aussagen im Lagebericht.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Der Vorstand der HAMMONIA Schiffsholding AG bestand während des gesamten Berichtsjahres unverändert aus Herrn Dr. Karsten Liebing.

Der Aufsichtsrat setzte sich aus seinem Vorsitzenden Werner Berg, seinem Stellvertreter

Michael Hummel und dem Mitglied Dr. Jan Klasen zusammen.

Nach wie vor bildet der Aufsichtsrat der HAMMONIA Schiffsholding AG keine Ausschüsse, behandelt stattdessen alle Themen effizient im Plenum.

Sitzungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats

Im Berichtsjahr fanden sieben ordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats an folgenden Tagen statt: 7. April (Videokonferenz), 29. April (Präsenzsitzung), 12. und 15. Mai (Videokonferenzen), 4. Juli (Präsenzsitzung), 9. September (Präsenzsitzung) sowie 5. Dezember 2025 (Präsenzsitzung).

An allen Sitzungen (mit Ausnahme der Sitzung am 4. Juli 2025, an der Herr Dr. Klasen entschuldigt fehlte) nahmen sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats und der Vorstand teil. Zeitweilig waren auch Gäste zugegen, so etwa die Vertreter des Abschlussprüfers.

Schwerpunktmäßig beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit den Berichten des Vorstands über die Schifffahrts- und Finanzmärkte und deren mögliche Auswirkungen auf die Gesellschaft, den aktuellen Stand der Investitionen sowie der Unternehmensplanung für 2025 einschließlich der Liquiditätslage und -entwicklung. Darüber hinaus wurden folgende Themen auf den Sitzungen besprochen:

- **7. April 2025:** Refinanzierung für den MT „AURA M“, Abkauf der Kommanditanteile der beiden bisherigen Mitgesellschafter und Wechsel in die vorteilhafte deutsche Tonnagesteuer.
- **29. April 2025:** Der Aufsichtsrat erörterte die Abschlussunterlagen für das Geschäftsjahr 2024. Aufgrund des nur im Entwurf vorliegenden Prüfungsberichts des Wirtschaftsprüfers sowie besprochener Anpassungen an den Abschlussunterlagen konnte der Aufsichtsrat den Jahresabschluss 2024 noch nicht formell feststellen und damit auch nicht dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zustimmen. Daher wurde die Feststellung des Jahresabschlusses 2024 vertagt. Besprochen wurden zudem das Timing und die Tagesordnungspunkte für die ordentliche Hauptversammlung am 4. Juli 2025.
- **12. Mai 2025:** Besprechung der angepassten Jahresabschlussunterlagen für 2024.

- **15. Mai 2025:** Feststellung des Jahresabschlusses 2024 inklusive Beschluss über den Bericht des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2024 und den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie Zustimmung zum Abhängigkeitsbericht. Erörterung und Beschluss der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung am 4. Juli 2025.
- **4. Juli 2025:** Nachbesprechung der ordentlichen Hauptversammlung 2025.
- **9. September 2025:** Erörterung des vorgelegten Halbjahresfinanzberichts 2025.
- **5. Dezember 2025:** Der Vorstand präsentierte das voraussichtliche Jahresergebnis für 2025. Gemeinsam wurde die Unternehmens- und Liquiditätsplanung für das Geschäftsjahr 2026 erörtert. Zudem legten Vorstand und Aufsichtsrat den Finanzkalender für 2026 sowie die Termine der ordentlichen Aufsichtsratssitzungen fest.

Darüber hinaus gab es die folgenden Beschlüsse im Umlaufverfahren:

Am 24. März 2025 stimmte der Aufsichtsrat einer Anschlussbeschäftigung für das Containerschiff MS „HAMMONIA BALTICA“ zu.

Am 3. Juli 2025 stimmte der Aufsichtsrat der Beteiligung an einem Ankauf von zwei 8.200 TEU Containerschiffen (Malta 1+2) zu (über einen Minderheitsanteil).

Am 23. Juli 2025 stimmte der Aufsichtsrat der Refinanzierung des Containerschiffs LUTETIA sowie einer langfristigen Charterverlängerung im Sinne einer ‚less-for-longer‘-Struktur zu.

Jahresabschlussprüfung

Der auf der ordentlichen Hauptversammlung am 4. Juli 2025 gewählte Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2025, die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat den vom Vorstand gemäß den Regelungen des Handelsgesetzbuches (HGB) erstellten Jahresabschluss und Lagebericht der HAMMONIA Schiffsholding AG über das Geschäftsjahr 2025 geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Am 29. April 2026 fand die Bilanzaufsichtsrats-sitzung für das Geschäftsjahr 2025 statt. Allen Mitgliedern des Aufsichtsrats wurden die Jahresabschlussunterlagen, der Prüfungsbericht des

Wirtschaftsprüfers, der Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) und dessen Prüfbericht sowie der Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns, mit ausreichend zeitlichem Vorlauf zur Sitzung übermittelt. Am 29. April 2026 erörterte der Aufsichtsrat in Anwesenheit eines Vertreters des Abschlussprüfers detailliert die vorgenannten Unterlagen. Der Vertreter des Abschlussprüfers berichtete über den Verlauf, die Ergebnisse und speziell über zuvor festgelegte Schwerpunkte seiner Prüfung. Zudem bestätigte er, dass keine wesentlichen Schwächen des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und der Compliance festgestellt wurden. Alle Fragen des Aufsichtsrats zu den Abschlussunterlagen wurden beantwortet. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenen Prüfung der Abschlussunterlagen keine Einwendungen zu erheben. Er kam zu dem Ergebnis, dass der Jahresabschluss 2025 inklusive des Lageberichts ordnungsgemäß entsprechend den geltenden Regeln aufgestellt wurde und ein zutreffendes Bild der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG darstellt. Der Aufsichtsrat schloss sich dem Ergebnis der Abschlussprüfung an und billigte am 12. Mai 2026 den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2025, womit dieser gem. § 172 AktG festgestellt ist. Auch dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, vom Bilanzgewinn in Höhe von 8.971.309,71 EUR einen Betrag in Höhe von EUR 786.469,71 in die Gewinnrücklagen einzustellen und einen Betrag von EUR 8.184.840,00, entsprechend EUR 60 je Aktie, auf neue Rechnung vorzutragen, schloss sich der Aufsichtsrat an.

Der Abschlussprüfer hat bezüglich des vom Vorstand erstellten Abhängigkeitsberichts über das Ergebnis seiner Prüfung den folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

die Leistung der Gesellschaft unangemessen hoch war.“

Auch den Abhängigkeitsbericht und den Prüfungsbericht des Abschlussprüfers prüfte der Aufsichtsrat detailliert. Dem Prüfungsergebnis

des Abschlussprüfers stimmte der Aufsichtsrat zu. Gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands wurden keine Einwendungen erhoben.

Der Aufsichtsrat befasste sich zudem mit der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung am 2. Juli 2026 (Präsenz, Hamburg). Ebenfalls besprochen und beschlossen wurde der vorliegende Bericht des Aufsichtsrats.

Dem Vorstand dankt der Aufsichtsrat für seine geleistete Arbeit und die stets konstruktive, transparente und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Geschäftsjahr 2025.

Hamburg, den 12. Mai 2026



Werner Berg
Vorsitzender des Aufsichtsrats



BESTÄTIGUNGSVERMERK
DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS

8 Bestätigungs- vermerk des unabhängigen Abschluss- prüfers

An die HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der HAMMONIA Schiffsholding AG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

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

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

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

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses

der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte

Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 29. April 2026

HANSA PARTNER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(gez. Ulmer)
Wirtschaftsprüferin

(gez. Arp)
Wirtschaftsprüfer



IMPRESSUM

KONTAKT

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

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

IR-KONTAKT

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

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

KONZEPT, LAYOUT UND SATZ

www.betriebsart.de

HERAUSGEBER

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

© HAMMONIA Schiffsholding AG, 2026