



HAMMONIA
SCHIFFSHOLDING AG

HAMMONIA Schiffsholding AG

Geschäftsbericht 2019

ECKDATEN

Schiffsportfolio

Schiffsname	Datum der Übernahme	Kapazität in TEU	Baujahr
MS „HAMMONIA BEROLINA“	25.08.2017	2.546	2007
MS „HAMMONIA BALTICA“	21.02.2019	2.798	2011
MS „LUTETIA“	30.07.2019	3.091	2005
MS „SAXONIA“ ¹	03.12.2007	3.108	2003

¹ Die betreffende Schiffsgesellschaft ist seit dem 01.10.2017 insolvent

Finanzkennzahlen

in TEUR	2019	2018
Jahresüberschuss	1.216	1.089
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-225	951
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-7.507	21.400
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-21	-14.297

INHALTSVERZEICHNIS

1	Begrüßung	4
2	Aktie	6
3	Lagebericht	8
3.1	Grundlagen des Unternehmens	8
3.1.1	Historie.....	8
3.1.2	Allgemeines.....	8
3.1.3	Steuerungssystem	8
3.2	Wirtschaftsbericht	9
3.2.1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen.....	9
3.2.2	Geschäftsverlauf	10
3.2.3	Beteiligungen	13
3.3	Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage	13
3.3.1	Vermögenslage.....	13
3.3.2	Finanzlage.....	15
3.3.3	Ertragslage	16
3.4	Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	17
3.4.1	Prognosebericht	17
3.4.2	Risikobericht.....	19
3.4.3	Chancenbericht.....	23
4	Jahresabschluss	24
4.1	Bilanz	24
4.1.1	Aktiva.....	24
4.1.2	Passiva	25
4.2	Gewinn- und Verlustrechnung	26
5	Anhang	27
5.1	Allgemeine Angaben zum Unternehmen	27
5.2	Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses	27
5.2.1	Allgemeine Angaben	27
5.2.2	Größenmerkmale	27
5.3	Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.....	27
5.3.1	Anlagevermögen	27
5.3.2	Umlaufvermögen	28
5.3.3	Rückstellungen und Verbindlichkeiten	28
5.4	Erläuterungen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung	28
5.4.1	Erläuterungen der Bilanz.....	28
5.4.2	Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung	31
5.5	Sonstige Angaben	32
5.5.1	Meldungen nach Aktiengesetz.....	32
5.5.2	Vorstand	32
5.5.3	Aufsichtsrat.....	32
6	Aufstellung des Anteilsbesitzes	33
7	Bericht des Aufsichtsrats	34
8	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	36

1 Begrüßung

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Jahr 2019 war geprägt durch eine dynamische Entwicklung der für uns relevanten Märkte, aber auch durch eine Weiterentwicklung der langfristigen Aufstellung der Gesellschaft.

Der Markt für Containerschiffe ist weiterhin durch Überkapazitäten gekennzeichnet. Die Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und China belasten den Welthandel weiter und haben das Wachstum in 2019 bereits deutlich gebremst. Dennoch entwickelte sich die Nachfrage positiv, basierend auf einem Wachstum der Weltwirtschaft in 2019 von knapp 3 %. Dem stand ein Flottenwachstum von rund 4 % netto gegenüber, das sich aus 4,5 % Neubauablieferungen weiter überwiegend sehr großer Einheiten und rund 0,5 % Verschrottung kleinerer Tonnage (200 Einheiten mit durchschnittlich 1.750 TEU) zusammensetzt. Damit sind weiter Überkapazitäten und Kaskadeneffekte die wesentlichen Determinanten für das Marktgleichgewicht, mit anderen Worten können wir auch weiterhin Grenzkostenpreise und Konsolidierungsdruck erwarten.

Eine kurzfristige Entlastung auf der Angebotsseite brachte die zum 1. Januar 2020 geltende Beschränkung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) zur Verbrennung von schwefelhaltigem Brennstoff. Eine erhebliche Zahl von größeren Schiffen wurde mit Abgaswaschanlagen (Scrubbern) ausgerüstet. Dadurch wurden diese Schiffe für rund zwei Monate aus dem Markt genommen, was sicherlich auch zur positiven Entwicklung der Charraten im zweiten Halbjahr 2019 beigetragen hat. Die Umbauaktivitäten werden u.E. auch in 2020 noch Kapazitäten binden und so einen positiven Markteinfluss haben.

Dieser verhalten optimistische Ausblick zum Ende des Berichtsjahres muss jedoch angesichts der Auswirkungen der Covid-19 Pandemie deutlich korrigiert werden. Kurzfristig ist ein dramatischer Einbruch der Transportnachfrage zu beobachten, der die großen Linienreedereien belasten wird. Zunächst war in China die Logistik für die Lieferung der Produkte zusammengebrochen. Nach einer kurzen Erholung beobachten wir jetzt einen Einbruch der Konsumgüternachfrage in den USA und Europa. Kurzfristig wird dies die Charraten beeinträchtigen. Der Ausbruch der Pandemie dürfte die Strukturen der Globalisierung nachhaltig verändern. Noch ist es zu früh für eine fundierte Prognose, wie sich dies auf die Gesellschaft auswirken wird.

2019 konnten Mehrheitsbeteiligungen an der Baltica (2.800 TEU) und der Lutetia (3.100 TEU) erworben und die Umfinanzierung der Berolina (2.500 TEU) umgesetzt werden. Durch die Vorrangstellung der Gesellschaft im Eigenkapital dieser neuen Beteiligungen entsteht ein solider Risikopuffer gegen Marktwertschwankungen, der im Fall der Baltica durch weitere bestehende Garantien der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG auch die Schuldendienstfähigkeit sichert, falls die Pooleinnahmen nicht hinreichend sein sollten.

Zudem konnte in 2019 ein erster Besserungsschein für eine Zahlung von knapp 10 % indirekt erworben werden, der mittlerweile in der Gesellschaft aufgegangen ist. Die Besserungsscheine sind das letzte Element der Restrukturierung von 2015. Wir streben weiterhin auch den Ankauf der verbliebenen Besserungsscheine an, sofern dies zu einem

ähnlichen Preis möglich wird. Bis dahin erscheint die Zahlung einer Dividende für die meisten Aktionäre wenig attraktiv.

Entsprechend wird der Fokus der Aktivitäten auch weiterhin auf nachhaltig werterhöhenden Investitionen unter Wahrung der Solvenz der Gesellschaft liegen. Zudem bleibt die mögliche Erschließung neuer Handelsplätze für Kapital ein Thema. Nicht zuletzt bleibt auch die weitere Reduzierung der Verwaltungskosten im Fokus. Diese Maßnahmen dienen alle zur langfristig nachhaltigen Wertentwicklung, die sich losgelöst von kurzfristigen Bilanzeffekten im Preis der Aktie widerspiegeln sollte.

Ich hoffe, dass Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, die HAMMONIA Schiffsholding AG auch weiterhin mit Ihrer Beteiligung unterstützen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Hamburg, den 22. April 2020

Dr. Karsten Liebing

Vorstand

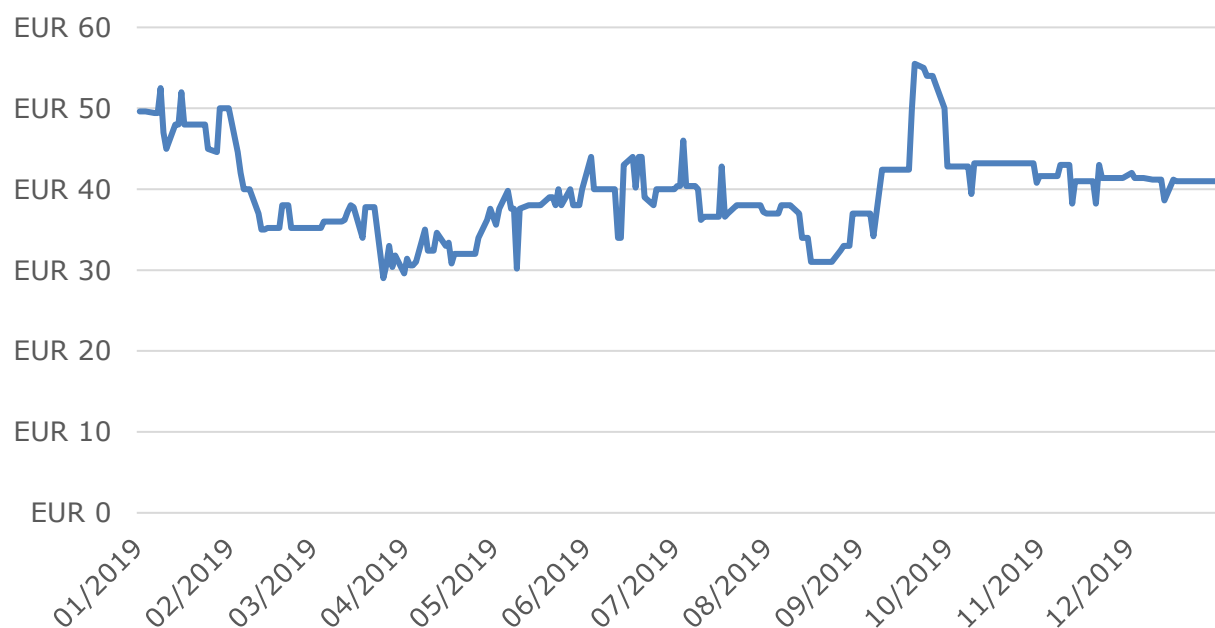
2 Aktie

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

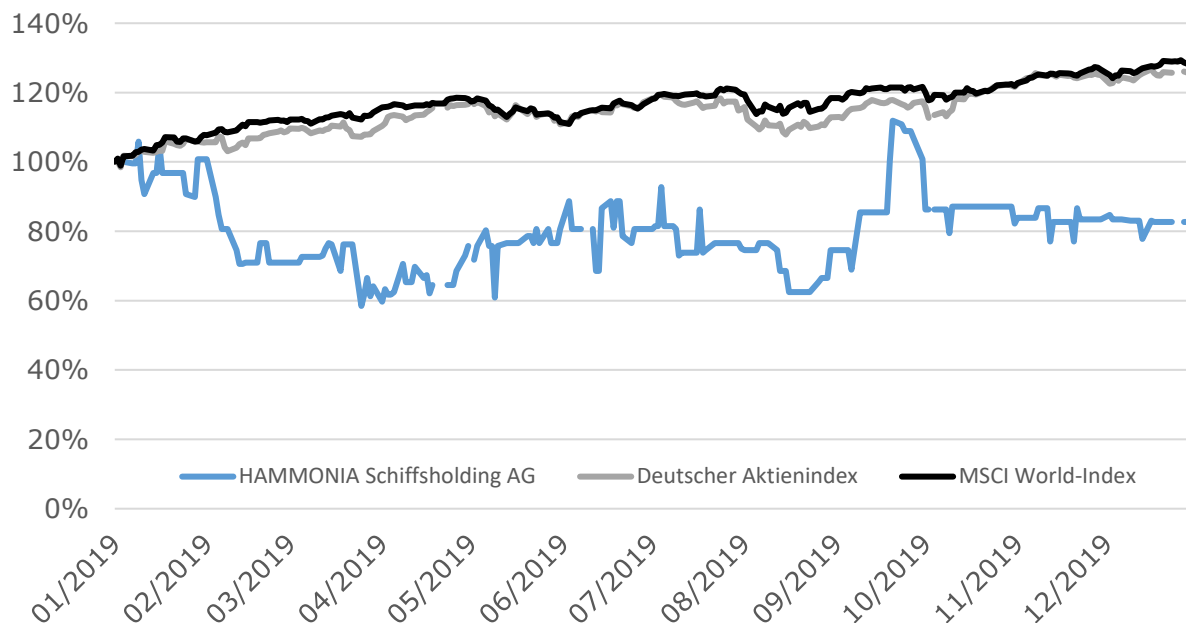
Der Aktienkurs zeigte in diesem Berichtsjahr eine verhältnismäßig wenig volatile Entwicklung in einem Kurskorridor um die Kursmarke von 40,00 EUR herum. Der Anfangskurs mit 49,60 EUR lag mit ca. 21 % über dem Schlusskurs von 41,00 EUR. Insofern kehrte sich der positive Trend aus dem Vorjahr um und führte zu einer letztendlich negativen Entwicklung des Aktienkurses. Bemerkenswert ist, dass die Aktie am Ende des dritten Quartals des Berichtsjahres ihr Hoch am 20.09.2019 bei 55,50 EUR erreichte, allerdings im vierten Quartal das positive Momentum verlor und recht zügig unter den Jahresanfangskurs fiel. Das Jahrestief mit 29,00 EUR erreichte die Aktie schon am 25.03.2019 im ersten Quartal mit einer anschließenden Erholungsphase, welche bis in das dritte Quartal hineinreichte. Die Ad-hoc-Meldung vom 29.11.2019 im Zusammenhang mit den Besserungsscheinen hatte augenscheinlich keinen wesentlichen Einfluss auf die Kursentwicklung der Aktie.

Die Aktien der HAMMONIA Schiffsholding AG werden seit dem 31.12.2014 nicht mehr im regulierten Markt, sondern im Freiverkehr gehandelt. Deswegen gelten nur noch die vergleichsweise hohen Meldeschwellen des Aktiengesetzes, weshalb der HAMMONIA Schiffsholding AG keine detaillierten Informationen zur Aktionärsstruktur vorliegen. Allerdings geht der Vorstand weiterhin davon aus, dass die Aktien der Gesellschaft überwiegend von langfristig orientierten institutionellen Investoren gehalten werden. Der größte Aktionär ist nach dem derzeitigen Kenntnisstand des Vorstands die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG mit einem Anteil von ca. 40 %. Die HAMMONIA Schiffsholding AG hält keine eigenen Aktien.

Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG



Relative Kursentwicklung der HAMMONIA Schiffsholding AG im Vergleich zu ausgewählten Aktienindizes



Basisdaten zur Aktie

WKN / ISIN	A0MPF5 / DE000A0MPF55
Börsenkürzel / Reuters / Bloomberg	HHX.HAM / HHX.DE / HHX.GR
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaber-Stammaktien
Aktienanzahl	136.414 Stück
Marktkapitalisierung zum Bilanzstichtag	5.592.974,00 EUR
Rechnerischen Anteil am Grundkapital	56,00 EUR

Aktienkurse im Berichtsjahr

Höchstkurs	20.09.2019	55,50 EUR
Tiefstkurs	25.03.2019	29,00 EUR
Anfangskurs	02.01.2019	49,60 EUR
Schlusskurs	30.12.2019	41,00 EUR

3 Lagebericht

3.1 Grundlagen des Unternehmens

3.1.1 Historie

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

3.1.2 Allgemeines

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

Die HAMMONIA Schiffsholding AG steuert als geschäftsführende Holding die einzelnen Schiffsinvestments der jeweiligen Tochtergesellschaften. Die Tochtergesellschaften in der Rechtsform „GmbH & Co. KG“ sind Einschiffsgesellschaften und zivilrechtlich die Eigentümer 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 die Nutzung der steuerlich vorteilhaften Gewinnermittlungsmethode nach § 5a EStG (sog. „Tonnagesteuer“).

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

3.1.3 Steuerungssystem

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

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

Aufgrund der derzeitigen Lage an den internationalen Containerschiffsmärkten und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die HAMMONIA Schiffsholding AG ist derzeit

oberstes Ziel, die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft und in den einzelnen Schiffsgesellschaften jederzeit sicherzustellen, so dass bis auf weiteres die Liquiditätsentwicklung die entscheidende Steuerungsgröße darstellt, unter Berücksichtigung der bestehenden Zahlungsgarantien der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG.

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.

Die technische Verfügbarkeit der Schiffe in der HAMMONIA Schiffsholding AG Flotte stellt einen entscheidenden nichtfinanziellen Leistungsindikator dar.

3.2 Wirtschaftsbericht

3.2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

In der aktuellen Ausgabe des World Economic Outlook vom Januar 2020 schätzt der Internationale Währungsfonds (IWF) für das Jahr 2019 ein Weltwirtschaftswachstum von 2,9 %. Dabei liegen die Erwartungen für das Wachstum in den Industriestaaten bei 1,6 %. Für die Entwicklungs- und Schwellenländer wird für 2019 mit einem Wirtschaftswachstum von 3,7 % gerechnet.

Die Schifffahrt ist in hohem Maße von der Weltwirtschaft abhängig. Insbesondere die Entwicklung des internationalen Handelsvolumens beeinflusst die wirtschaftliche Entwicklung innerhalb der Branche. Hinsichtlich des Welthandelsvolumens liegt die im Januar 2020 veröffentlichte vorläufige Schätzung für das Berichtsjahr mit 1,0 % signifikant unter der Prognose vom Januar 2019 (4,0 %). Dabei liegen die Erwartungen in den Industriestaaten bei 1,3 % und in den Entwicklungs- und Schwellenländern für 2019 bei sehr schwachen 0,4 %. Das zuletzt deutlich schwächer prognostizierte Wachstum des Welthandels im Berichtsjahr reflektiert insbesondere geopolitische Spannungen sowie andauernde Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und China.

Die weltweite Flotte der Containerschiffe ist im Berichtsjahr um ca. 4,0 % gewachsen. Diese umfasst nunmehr 5.337 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von rd. 23,2 Mio. TEU (Stand: 31.12.2019, Alphaliner). So sind aufgrund der hohen Orderaktivität der internationalen Linienreederei im Berichtsjahr 148 Containerschiffe mit einer Ladekapazität von rd. 1,06 Mio. TEU neu abgeliefert worden.

Gegenläufig wirkte die Verschrottung von 114 im Durchschnitt 23 Jahre alten Containerschiffen mit einer Kapazität von 0,2 Mio. TEU. Dies entspricht fast einer Verdopplung der Verschrottungsaktivität im Vergleich zum Vorjahr 2018. Der erzielbare Schrottpreis im Jahr 2019 lag bei rd. 400 USD/lfdt und blieb damit konstant auf relativ hohem Niveau.

Auch im Jahr 2019 konzentrierten sich die neu abgelieferten Schiffe deutlich in den größeren Schiffssegmenten. 23 Schiffe mit einer Größe von 12.500 – 18.000 TEU und 23

Schiffe über 18.000 TEU mit einer Gesamtkapazität von insgesamt 0,8 Mio. TEU entsprachen im Berichtszeitraum ca. 78 % der neu in Fahrt gesetzten Tonnage. Über den Kaskadeneffekt, d.h. die Verdrängung von kleineren Schiffen aus ihren angestammten Verkehren durch die jeweils nächstgrößte Schiffsklasse, belasten die Ablieferungen der Großcontainerschiffe weiterhin auch den Markt für kleinere Containerschiffe, obwohl im Jahr 2019 keine Schiffe in den Segmenten zwischen 4.000 – 10.000 TEU abgeliefert wurden.

Die Aufliegerquote, d.h. der Anteil der unbeschäftigten Containerschiffskapazität sowie der inaktiven Containerschiffe, schwankt zwar im Laufe des Jahres saisonal bedingt, zeigte sich im Jahr 2019 aber durchaus volatil. So reduzierte sich die Aufliegerquote von Ende des Jahres 2018 mit rd. 2,8 % der Flotte (sowie 0,6 Mio. TEU) bis Jahresmitte auf 1,5 % der Flotte (sowie 0,3 Mio. TEU). Danach erhöhte sich die Aufliegerquote kontinuierlich bis Ende des Jahres 2019 auf rd. 5,9 % der Flotte (sowie 1,4 Mio. TEU) und endete damit deutlich über dem Jahresendniveau des Vorjahres.

Von hoher Bedeutung für die Containerschiffahrt im Jahr 2019 war und ist weiterhin die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beschlossene Obergrenze für den Schwefelgehalt von Abgasen, die zum 1. Januar 2020 in Kraft trat („IMO 2020 Schwefellimit“). Das neue Limit in Höhe von maximal 0,5 % (zuvor 3,5 %) Schwefelgehalt ist in der Praxis allein durch den Einsatz vergleichsweise teureren niedrigschwefeligen Treibstoff (Low-Sulphur-Fuel-Oil, „LSFO“) oder - bei fortgesetzter Verwendung von hochschwefeligem Treibstoff (High-Sulphur-Fuel-Oil, „HSFO“) – durch eine aufwändige Abgasnachbehandlung zu erreichen. Die Verwendung von LSFO hat erhebliche Auswirkungen auf die Reisekalkulationen der Linienreederei, sofern Preiserhöhungen nicht vollumfänglich an die Kunden durchgereicht werden können. Erheblichen Einfluss auf den Chartermarkt hatten Schiffe, die aufgrund von Scrubber-Einbauten signifikante Perioden (50-90 Tage) in Werften verbrachten. Es wird angenommen, dass ein Großteil der inaktiven Flotte im zweiten Halbjahr 2019 effektiv nicht zur Vercharterung oder als Transportkapazität zur Verfügung stand.

Der Chartermarkt für Containerschiffe wies im Jahr 2019 einen Aufwärtstrend auf, obwohl er im vierten Quartal 2019 negative Impulse verkraften musste. So stiegen z.B. die Charraten für 2.500 TEU Containerschiffe zum Dezember 2019 auf 10.000 USD/Tag (Vorjahreswert 9.500 USD/Tag). Die Charraten der ehemaligen auf die Größe des Panamakanals optimierten Schiffe mit einer Kapazität von 4.000 – 5.000 TEU stiegen zum Dezember 2019 auf rd. 13.500 USD/Tag (Vorjahreswert 9.500 USD/Tag). Die Charraten für 8.500 TEU Containerschiffe steigerten sich am deutlichsten auf 30.000 USD/Tag zum Dezember 2019 von rd. 13.000 USD/Tag im Dezember 2018.

3.2.2 Geschäftsverlauf

Am 21. Februar 2019 hat sich die Gesellschaft im Rahmen einer Kapitalerhöhung mit 4,5 Mio. USD und einer Beteiligungsquote von 65 % an der M/S „HAMMONIA BALTICA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG beteiligt. Die Beteiligung ist als Vorzugskommanditkapital mit gegenüber dem verbleibenden Standardkommanditkapital vorrangigen Gewinn- und Rückzahlungsansprüchen ausgestaltet. Die vorrangige Gewinnzuweisung beträgt 9 % p.a. Die Liquidität aus der Kapitalerhöhung wurde zur Sondertilgung der bestehende

Schiffsfinanzierung verwendet (von 13,8 auf 9,3 Mio. USD). Die Schiffsgesellschaft ist Eigentümerin eines im Jahr 2011 in Deutschland gebauten 2.800 TEU Containerschiffs. Das Schiff wird von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG technisch bereedert und von der Peter Döhle Schifffahrts-KG im 2.500 TEU-Plus-Pool befrachtet. Trotz der verhältnismäßig niedrigen Investitionssumme konnte eine Mehrheitsbeteiligung an einem relativ modernen Containerschiff in einer attraktiven Größenklasse erzielt werden. Aufgrund der Vorrangstellung des Vorzugskommanditkapitals und einer Kapitaldienstgarantie der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG für die Fremdkapitalfinanzierung verfügt die Investition über einen Risikopuffer, andererseits bietet die Beteiligung gute Renditechancen und trägt somit zu einem ausgewogenen Rendite-/Risikoprofil bei.

Auf der Hauptversammlung vom 14. Juni 2019 wurde beschlossen, den Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 1.069.744,97 EUR vollständig in die Gewinnrücklagen einzustellen.

Am 30. Juli 2019 hat sich die HAMMONIA Schiffsholding AG mit einer Einlage in Höhe von 4,5 Mio. USD an der MS „LUTETIA NOVA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG als Vorzugskommanditistin beteiligt. Analog zur Beteiligung an der M/S „HAMMONIA BALTICA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG ist auch hier das Vorzugskommanditkapital mit einer bevorrechtigten Gewinnzuweisung in Höhe von 9 % p.a., einer bevorrechtigten Rückzahlung des Kapitals und einer quotalen Überschussbeteiligung ausgestattet. Die Gesellschaft ist Eigentümerin des MS „LUTETIA“, ein im Jahr 2005 gebautes Containerschiff mit einer Kapazität von 3.100 TEU. Das Schiff war zum Zeitpunkt der Beteiligung an die französische Linienreederei CMA CGM S.A. zu einer Rate in Höhe von USD 12.200 p.d. (brutto) verchartert. Die Verkäuferin war eine 100 % Tochter der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG. Der Schiffskaufpreis wurde zusätzlich mit einem Betrag von 4,0 Mio. USD fremdfinanziert. Damit hält die HAMMONIA Schiffsholding AG rd. 80 % an der Schiffsgesellschaft. Die restlichen Anteile werden von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG als Standardkommanditkapital gehalten.

Ebenfalls hat die HAMMONIA Schiffsholding AG am 30. Juli 2019 ihre Beteiligung an der MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG um 3,1 Mio. USD erhöht. Die Kapitalerhöhung wurde zur teilweisen Rückzahlung des Schiffshypothekendarlehens verwendet. Der dann noch ausstehende Kreditbetrag wurde mit einem neu aufgenommenen Schiffshypothekendarlehen in Höhe von 4,35 Mio. USD zurückgeführt. Die vorherige finanzierende Bank wurde damit vollständig abgelöst und durch ein neues Kreditinstitut ersetzt. Im Rahmen der neuen Finanzierung garantiert die HAMMONIA Schiffsholding AG der neuen Bank die Zahlung eines Betrages in Höhe von bis zu 0,85 Mio. USD im Zusammenhang mit der im Jahr 2022 anstehenden Klasedockung (inkl. Ballastwasseraufbereitungsanlage). Des Weiteren hat die Gesellschaft zu Gunsten ihrer Tochtergesellschaft MS "HAMMONIA BEROLINA NOVA" Schifffahrts GmbH & Co. KG eine Charterdifferenzgarantie für einen maximalen Zeitraum von sechs Monaten ab Ende der derzeitigen Charter gestellt. Nach der Kapitalerhöhung hält die HAMMONIA Schiffsholding AG rd. 79 % an der Schiffsgesellschaft. Die restlichen Anteile werden weiterhin von der HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG gehalten.

Die folgende Tabelle zeigt das eingelegte Kapital im Vergleich zu einem indikativen Marktwert, der auf Basis von Zeitreihen für vergleichbare Schiffe ermittelt wurde. Die

indikativen Marktwerte stellen nicht die Basis für einen Going-Concern Bewertung der Finanzanlagen der Gesellschaft dar.

in Mio. USD	BALTICA	BEROLINA	LUTETIA
Eingelegtes Standardkommanditkapital			
HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG	2,4	1,1	1,1
HAMMONIA Schiffsholding AG	0,0	3,9	0,0
Eingelegtes Vorzugskommanditkapital			
HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG	0,0	0,0	0,0
HAMMONIA Schiffsholding AG	4,5	0,0	4,5
Fremdkapital zum 31.12.2019	7,8	4,2	3,4
Kommanditkapital HAMMONIA Schiffsholding AG + Fremdkapital	12,3	8,2	7,9
Indikativer Marktwert zum 31.12.2019*	12,3	7,6	7,1

* Clarkson Research - Shipping Intelligence Network Timeseries

Die HAMMONIA Reederei GmbH & Co. KG hat der Gesellschaft gemäß § 20 Abs. 1 AktG am 1. August 2019 mitgeteilt, dass ihr seit dem 31. Juli 2019 mehr als der vierte Teil der Aktien der Gesellschaft gehören.

Im November des Berichtsjahres wurde ein Vertrag über den Ankauf eines Besserungsscheines in Höhe von bis zu 1.086.325,00 USD gegen Zahlung eines Kaufpreises von 100.000,00 USD geschlossen. Die Aufhebung des Besserungsscheines stand unter der aufschiebenden Bedingung der Zahlung des Kaufpreises. Diese erfolgte im März 2020. Dieser Besserungsschein gehörte zu den insgesamt bis zu 8 Mio. USD Besserungsscheinen, welche im Rahmen der erfolgreich umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen im Geschäftsjahr 2015 an die an der Restrukturierung beteiligten Banken vergeben wurden. Bei den Besserungsscheinen handelt es sich um bedingte Zahlungsverpflichtungen. Die Zahlung hat in Höhe von 75 % zukünftiger Dividendenzahlungen (oder anderer vergleichbarer Maßnahmen wie Aktienrückkäufe) bis zu einer Höhe von insgesamt 8,0 Mio. USD zu erfolgen. Bisher erfolgten keine Zahlungen an die Besserungsscheininhaber. Die Gesellschaft führte mit allen beteiligten Banken intensive Gespräche über eine vorzeitige Ablösung der Besserungsscheine zu wirtschaftlich sinnvollen Konditionen. Nur in einem Fall gelang die Einigung zu oben genannten

Konditionen. Die verbleibenden Besserungsscheine in Höhe von 6.913.675,00 USD bestehen unverändert fort.

3.2.3 Beteiligungen

Zum Ende der Berichtsperiode ist die HAMMONIA Schiffsholding AG an drei aktiven Schiffsgesellschaften beteiligt. Neben den Neuzugängen MS „LUTETIA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIA BALTICA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG ist die MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG Teil des Beteiligungsportfolios.

Die zuletzt genannte Schiffsgesellschaft ist Eigentümerin des MS „HAMMONIA BEROLINA“, einem im Jahr 2007 gebauten 2.500 TEU Containerschiff. Dieses fährt noch bis mindestens zum Jahr 2021 in einer Zeitcharter bei MCC Transport, einem Tochterunternehmen der Maersk Line A/S.

Die drei Gesellschaften der 8.200 TEU Schiffe MS „HAMMONIA FIONIA“ Schiffahrts GmbH & Co. KG, MS „HAMMONIA DANIA“ GmbH & Co. KG und MS „HAMMONIA HAFNIA“ GmbH & Co. KG wurden im Berichtsjahr liquidiert. Aus den drei Gesellschaften wurde eine finale Ausschüttung in Höhe von 1.317 TEUR an die Holdinggesellschaft geleistet.

3.3 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

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

3.3.1 Vermögenslage

Die Vermögenslage der HAMMONIA Schiffsholding AG stellt sich zum 31. Dezember 2019 im Vergleich zum 31. Dezember 2018 wie folgt dar:

	31.12.2019		31.12.2018		Veränderung in TEUR
	in TEUR	in %	in TEUR	in %	
Vermögen					
- Finanzanlagevermögen	11.129	77%	2.244	18%	8.885
- Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	399	3%	44	0%	355
- Liquide Mittel	2.934	20%	10.468	82%	-7.534
- Rechnungsabgrenzungsposten	28	0%	27	0%	1
	14.490	100%	12.783	100%	1.707

Kapital

- Eigenkapital	10.689	74%	9.473	74%	1.216
- Rückstellungen	3.691	25%	3269	26%	422
- Verbindlichkeiten	110	1%	41	0%	69
	14.490	100%	12.783	100%	1.707

Das Finanzanlagevermögen der Gesellschaft umfasst zum 31. Dezember 2019 die Beteiligung an Einschiffsgesellschaften in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und deren Komplementärgesellschaften. Es umfasst zum Bilanzstichtag im Wesentlichen Beteiligungen an drei aktiven Schifffahrtsgesellschaften.

Die Veränderung der Finanzanlagen gegenüber dem 31. Dezember 2018 resultiert im Wesentlichen aus dem Erwerb von zwei mehrheitlichen Kommanditbeteiligungen (MS „HAMMONIA BALTICA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG und MS „LUTETIA NOVA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG) sowie der Erhöhung des Kapitaleinsatzes bei einer weiteren mehrheitlichen Kommanditbeteiligung (MS „HAMMONIA BEROLINA NOVA“ Schifffahrts GmbH & Co. KG), dem Liquiditätsausschüttungen verschiedener Gesellschaften gegenüberstehen. Zum Ende des Geschäftsjahres 2019 wurde die Liquidation von drei Tochtergesellschaften abgeschlossen.

Die Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände betreffen im Wesentlichen Forderungen gegen zwei verbundene Unternehmen aus Gewinnansprüchen sowie Steuererstattungsansprüche.

Die Bilanz der HAMMONIA Schiffsholding AG weist zum 31. Dezember 2019 ein Eigenkapital in Höhe von 10.689 TEUR aus. Es erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 durch den im Geschäftsjahr 2019 erwirtschafteten Jahresüberschuss in Höhe von 1.216 TEUR.

Die Rückstellungen betreffen unverändert zum 31. Dezember 2018 im Wesentlichen eine Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen, der im Geschäftsjahr 438 TEUR zugeführt wurden.

Die Verbindlichkeiten der HAMMONIA Schiffsholding AG umfassen nahezu ausschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

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	2019	2018	Veränderung
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-225	951	-1.176
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-7.507	21.400	-28.907
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-22	-14.297	14.275
Zahlungswirksame Veränderungen der liquiden Mittel	-7.754	8.054	-15.808
Wechselkursbedingte Änderung der liquiden Mittel	220	-90	310
Liquide Mittel am Anfang des Geschäftsjahres	10.468	2.504	7.964
Liquide Mittel am Ende des Geschäftsjahres	2.934	10.468	-7.534

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

Die Ermittlung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode. Im Geschäftsjahr 2019 weist die HAMMONIA Schiffsholding AG einen Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit von -225 TEUR aus.

Der negative Cashflow aus der Investitionstätigkeit resultiert aus Auszahlungen für den Erwerb von Beteiligungen sowie aus einer Kapitalerhöhung bei einer bestehenden Beteiligung (einschließlich Anschaffungsnebenkosten insgesamt 10.810 TEUR). Diesen stehen Zuflüsse aus Kapitalrückzahlungen in Höhe von 3.237 TEUR gegenüber. Weitere Zuflüsse in Höhe von 66 TEUR betreffen erhaltene Zinsen, die entsprechend der Vorgaben des DRS 21 im Rahmen des Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen werden.

Insgesamt beliefen sich die zahlungswirksamen Veränderungen der liquiden Mittel auf - 7.754 TEUR. Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen der liquiden Mittel sowie der liquiden Mittel zu Beginn des Geschäftsjahres ergeben sich die liquiden Mittel zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von 2.934 TEUR.

3.3.3 Ertragslage

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

in TEUR	2019	2018	Veränderung
Umsatzerlöse	77	106	-29
Sonstige betriebliche Erträge	1.548	4.786	-3.238
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-833	-3.844	3.011
Erträge aus Beteiligungen	378	20	358
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	68	21	47
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-22	0	-22
Jahresüberschuss	1.216	1.089	127

Die Ertragslage der HAMMONIA Schiffsholding AG ist in den beiden Geschäftsjahren 2019 und 2018 im Wesentlichen durch Zuschreibungen auf Finanzanlagen und die Bildung einer Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen gekennzeichnet.

Die Umsatzerlöse resultieren in den Vergleichsjahren aus Managementleistungen für verschiedene Tochtergesellschaften.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 1.548 TEUR betreffen im Wesentlichen Zuschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 1.317 TEUR und Währungsgewinne in Höhe von 220 TEUR.

Im Berichtszeitraum fielen sonstige betriebliche Aufwendungen von insgesamt 833 TEUR an. Diese betreffen im Wesentlichen die Bildung einer Rückstellung für bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen in Höhe von 438 TEUR sowie Aufwendungen für die Ablösung eines Besserungsscheines in Höhe von 89 TEUR. Im Übrigen repräsentiert der Posten sonstige betriebliche Aufwendungen die Verwaltungskosten der Gesellschaft. Da die Gesellschaft kein eigenes Personal besitzt, werden die Verwaltungsaufgaben durch externe Dienstleister wahrgenommen.

Die Beteiligungserträge betreffen die Erfassung von Gewinnansprüchen aufgrund der Mehrheitsbeteiligung an zwei Schifffahrtsgesellschaften.

Die Zinserträge resultieren aus Festgeldanlagen in USD.

Die Zinsaufwendungen betreffen eine Commitment Fee, welche die Gesellschaft für eine Tochtergesellschaft übernommen hatte.

Insgesamt ergab sich im Berichtszeitraum ein Jahresüberschuss von 1.216 TEUR (im Vorjahr: 1.089 TEUR).

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

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.

Für das laufende Jahr 2020 prognostiziert der IWF in seiner Januar Bekanntmachung eine stabil bleibende Wachstumsrate der Weltwirtschaft von rd. 3,3 % (im Vergleich vorläufiger Wert 2019: 2,9 %). Dabei erwartet der IWF, dass das Wirtschaftswachstum im Jahr 2020 in den Industriestaaten 1,6 % und in den Entwicklungs- und Schwellenländern 4,4 % betragen wird. Hinsichtlich des Welthandelsvolumens liegt die im Januar 2020 veröffentlichte vorläufige Schätzung für 2020 mit 2,9 % deutlich über dem Vorjahr von 1,0 %.

Die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels ist insbesondere abhängig von den Auswirkungen der Coronavirus Pandemie. Der Ausbruch des Coronavirus (COVID-19) hat bereits beträchtliches menschliches Leid gebracht und zu erheblichen wirtschaftlichen Störungen geführt. Gemäß des OECD Interim Economic Assessment aus März 2020 fällt das prognostizierte Weltwirtschaftswachstum um 0,5 % niedriger aus als vom IWF geschätzt. Vor diesem Hintergrund sind die Prognosewerte von einem hohen Maß an Unsicherheit geprägt.

Die Auswirkungen der Pandemie auf die Containerschifffahrt können noch nicht eingeschätzt werden, allerdings wird es zu Einschränkungen im laufenden Betrieb der Schiffe kommen. Dies betrifft insbesondere Crewwechsel, Lade- und Löscharbeiten sowie Hafenanläufe. Am Chartermarkt setzt sich bislang der negative Trend aus dem vierten Quartal 2019 fort. So fielen beispielsweise die Charraten für 2.500 TEU Containerschiffe von Dezember 2019 (10.000 USD/Tag) bis Februar 2020 (9.500 USD/Tag) um 500 USD/Tag.

Die Aufliegerquote, d.h. der Anteil der unbeschäftigten Containerschiffskapazität, lag am Ende des Jahres 2019 mit rd. 5,9 % der Flotte und 1,4 Mio. TEU deutlich über dem Jahresendniveau des Vorjahres. Jedoch ist das Gesamtorderbuch für Containerschiffe mit 10,4 % bezogen auf die fahrende Flotte niedriger als vor einem Jahr (12,3 %). Der Brancheninformationsdienst Alphaliner erwartet, dass das Angebot an Containertonnage im Jahr 2020 um 2,9 % wachsen wird, verglichen mit 4,0 % Wachstum im Berichtsjahr. Die Wachstumsrate des globalen Containerhandels wird von Alphaliner für das Jahr 2020 bei -0,8 % gesehen. Diese Entwicklung würde möglicherweise zu einem erheblich negativen Einfluss auf das Verhältnis von Angebot und Nachfrage im kommenden Jahr führen.

Dieses Zusammenspiel von Faktoren dürfte die Charratenerholung im Containersegment vorerst dämpfen. Zudem wird weiterhin erwartet, dass der Kaskadeneffekt, der die Verdrängung von Schiffen durch größere, modernere Einheiten auf andere Liniendienste beschreibt, im Jahr 2020 starken Einfluss nehmen wird.

Mit der freien Liquidität der HAMMONIA Schiffsholding AG sind weitere Investitionen geplant, wobei aufgrund der Prognose im Containersegment auch weitere Segmente in Betracht gezogen werden, da sie ggf. mehr Chancen für Investitionen bieten können. Weiterhin ist geplant, Darlehen oder Leasingstrukturen für die Finanzierung von Schiffen zu nutzen, um der Situation des nur begrenzt vorhandenen Eigenkapitals Rechnung zu tragen. Die Präferenz liegt dabei auf sog. „Non-recourse“-Finanzierungen, so dass die HAMMONIA Schiffsholding AG für Fremdfinanzierungen im besten Fall keine Haftung übernehmen muss, sondern nur die jeweilige Schiffsgesellschaft.

Für das Jahr 2020 wird mit einem Wechselkurs von 1,16 EUR/USD gerechnet.

Wir erwarten, dass die HAMMONIA Schiffsholding AG im laufenden Jahr leichte Beteiligungserträge generieren wird und damit ein fast ausgeglichenes bis leicht positives Ergebnis zwischen minus 0,2 und plus 0,4 Mio. EUR für das Jahr 2020 erwirtschaften wird, wobei jedoch keine nicht planbaren Sondereffekte berücksichtigt sind. Sollte die Hauptversammlung die Einstellung des Bilanzgewinnes 2019 in Höhe von 1,2 Mio. EUR in andere Gewinnrücklagen beschließen, würde dieses zu einem Sondereffekt in Form einer ertragswirksamen Verminderung der Rückstellungen für Besserungsscheine in Höhe von 0,9 Mio. EUR führen.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzsituation der Holdinggesellschaft erwarten wir im Einklang mit den geplanten Investitionen, einen Abfluss von liquiden Mitteln aus der Investitionstätigkeit im ersten Halbjahr 2020 in Höhe von ca. 2,5 Mio. USD, allerdings fürs Gesamtjahr 2020 deutlich niedrigere Abflüsse als im Berichtsjahr. Im Zuge der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit rechnen wir gegenüber dem Vorjahr mit einem ähnlichen, leicht negativen Cashflow. In Summe gehen wir davon aus, dass die liquiden Mittel der Holdinggesellschaft deutlich abnehmen werden. Zugleich gehen wir davon aus, dass die Zahlungsfähigkeit der Holdinggesellschaft und der Bestand des Konzerns gesichert sind, so dass von einer positiven Fortführung des Unternehmens ausgegangen werden kann.

3.4.2 Risikobericht

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

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

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

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

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.

Das M/S „HAMMONIA BEROLINA“ ist von der weltgrößten Containerschiffsreederei Maersk Line A/S bzw. einer ihrer Tochtergesellschaften bis mindestens Januar 2021 mit einer auskömmlichen Charterrate fest eingechartert. M/S „HAMMONIA BALTICA“ fährt in einem Einnahmepool, der das Risiko der Nichtbeschäftigung oder der Beschäftigung zu nicht auskömmlichen Charterraten mindern sowie eine Glättung von Markthöhen und -tiefen ermöglicht. Neuabschlüsse einzelner Schiffe in den Einnahmepools zu

unterdurchschnittlichen Raten können jedoch das Poolergebnis reduzieren. Das gleiche gilt für den Fall, dass Poolmitglieder zeitweise keine Beschäftigung finden.

3.4.2.1.2 DIE VERTRAGLICH VEREINBARTEN CHARTERN LAUFEN AUS OHNE EINE ADÄQUATE FOLGEBESCHÄFTIGUNG (SOGENANNTES CHARTERANSCHLUSSRISIKO).

Lediglich das M/S „LUTETIA“ hatte ein Charteranschlussrisiko im Geschäftsjahr 2019. Verhandlungen bzgl. einer Anschlussbeschäftigung konnten erfolgreich abgeschlossen werden.

Von hoher Bedeutung für die Branche ist die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization (IMO)) beschlossene Obergrenze für den Schwefelgehalt von Abgasen, die zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Die neue Grenze in Höhe von maximal 0,5 % (zuvor 3,5 %) Schwefelgehalt ist in der Praxis durch den Einsatz vergleichsweise hochpreisigen niedringschwefeligen Treibstoffes („ULSFO“) oder – bei fortgesetzter Verwendung von hochschwefeligem Treibstoff – durch einen kostenintensiven Einbau eines Abgaswäschers („Scrubber“) zu erreichen. Die Schiffe der HAMMONIA Schiffsholding AG besitzen keine Scrubber und könnten unattraktiver für Linienreedereien zum Einchartern werden.

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

3.4.2.1.3 DIE CHARTERER DER SCHIFFE WERDEN ILLIQUIDE UND/ODER ZAHLEN DIE VEREINBARTEN CHARTERRATEN NICHT VERTRAGSGEMÄß.

Das M/S „HAMMONIA BEROLINA“ ist von der weltgrößten Containerschiffsreederei Maersk Line A/S bzw. einer ihrer Tochtergesellschaften bis mindestens Januar 2021 fest eingechartert. Die Holding A.P. Møller - Mærsk A/S verfügte zum Bilanzstichtag über ein Investmentgrade Rating.

Das M/S „LUTETIA“ ist an die weltweit drittgrößte französische Linienreederei CMA CGM S.A. bis mindestens Ende drittes Quartal 2020 verchartert.

Der Einnahmepool der M/S „HAMMONIA BALTICA“ reduziert das individuelle Adressrisiko der einzelnen Charterer aufgrund eines diversifizierten Portfolios von Charterern.

Es ist in der Vergangenheit zu keinen Verzögerungen bei den Charratenzahlungen gekommen und derzeit liegen keine konkreten Anhaltspunkte für einen drohenden Zahlungsausfall vor. Allerdings wird die weltweite COVID-19-Pandemie sowie die Obergrenze des Schwefelgehalts in Abgasen beträchtlichen Einfluss auf die Linienreedereien haben. Das Volumen des Containertransports wird voraussichtlich substantziell schrumpfen und die Verwendung von schwefelarmem Treibstoff dürfte sich erheblich auf die Reisekalkulationen der Linienreeder auswirken. Vor diesem Hintergrund ist derzeit von einem erhöhten Ausfallrisiko auszugehen und es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Charterer einzelner Schiffe Charratzen verspätet oder gar nicht bezahlen.

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 teilweise 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.

3.4.2.2.3 FINANZIERUNGSÄNDERUNGSRISIKO

Die Finanzierungsbedingungen sind grundsätzlich für die gesamte Vertragslaufzeit festgeschrieben. Bei der 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. 7 Mio. USD ohne festen Rückzahlungstermin. Die damit einhergehende aufschiebend bedingte Zahlungsverpflichtung wurde basierend auf dem Bilanzgewinn der Gesellschaft in Höhe von 4,4 Mio. EUR im Abschluss berücksichtigt.

3.4.2.2.4 INANSPRUCHNAHME UNTER GARANTIEN

Die Gesellschaft hat zu Gunsten ihrer Tochtergesellschaft M/S "HAMMONIA BEROLINA NOVA" Schiffahrts GmbH & Co. KG eine Charterdifferenzgarantie gestellt sowie eine Garantie für die Sicherstellung der vollen Dockungs-/Klassekosten im Jahr 2022 übernommen.

Die Laufzeit der Charterdifferenzgarantie ist nach Auslaufen des Chartervertrages auf max. sechs Monate befristet und die Garantie über Dockungs-/Klassekosten ist betraglich auf 0,85 Mio. USD begrenzt.

3.4.2.3 Technische und Schiffsbetriebsrisiken

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

Aufgrund der COVID-19-Pandemie besteht ebenfalls ein erhöhtes Schiffsbetriebsrisiko aufgrund eines erschwerten Crewaustauschs bei Crewerkrankungen und -verletzungen oder bedingt durch Quarantänemaßnahmen.

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 Konzerns die Qualität des Managements und wichtiger Dienstleister sowie die Reputation bei Investoren, Geschäftspartnern und Marktbeobachtern maßgeblich. In diesem Zusammenhang hat sich der Konzern durch die langjährige Bestellung des Vorstands und der Prokuristen abgesichert. Wichtige operative und administrative Funktionen werden von qualifizierten und erfahrenen Dienstleistern auf der Grundlage von langfristig geschlossenen Serviceverträgen erbracht.

3.4.2.5 Gesamtbeurteilung der Risiken

Die Corona Pandemie könnte erheblichen Einfluss auf makroökonomische und schiffahrtsspezifische Daten haben. Insbesondere Risiken im Zusammenhang mit der Vercharterung der Schiffe haben sich im Berichtsjahr materialisiert und könnten im Jahr 2020 noch zunehmen. Die Charratenerwicklung hat starken Einfluss auf den Wert und die Liquidität der Beteiligungen.

Zwei Beteiligungen sind als Vorzugskommanditkapital 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 Unternehmensfortsetzung. So sind für den Fortbestand die Erschließung von Kapitalquellen und die Anbindung geeigneter Projekte notwendig. Inwiefern die zukünftigen Bedingungen am Kapital- und Schiffsmarkt dies zulassen und welche Risiken im Rahmen neuer Investitionen eingegangen werden müssen bleibt abzuwarten.

3.4.3 Chancenbericht

3.4.3.1 Erholung und Konsolidierung der Schifffahrtsmärkte

Der von der Shanghai Shipping Exchange publizierte „SCFI Comprehensive Index“, der die Frachtraten auf wesentlichen Routen der Containerschifffahrt abbildet, notiert zum 31.12.2019 leicht verbessert bei 899 (Vorjahr: 864) Punkten.

Die positive Entwicklung bei den Linienreedern führt zum einen zu einer besseren Bonität bei den Charterern und zum anderen zu einer höheren Nachfrage bei Container tonnage. Letzteres unterstützt die Erholung auf dem Chartermarkt und führt zu höheren Einnahmen durch steigende Charterraten. Erste Anzeichen für einen Aufwärtstrend des Chartermarkts für Containerschiffe konnten im dritten Quartal des Berichtsjahres beobachtet werden. In einem steigenden Markt könnte die Gesellschaft von gestiegenen Schiffsmarktwerte profitieren.

Durch einen sich normalisierenden Markt und stabile Renditen können sich Wertzuwächse bei der derzeitigen Flotte sowie weitere interessante Investitionsmöglichkeiten ergeben.

3.4.3.2 Das Interesse am (deutschen) Kapitalmarkt für Schiffsinvestitionen erwacht (wieder)

Unbestritten war die Marktentwicklung der Containerschifffahrt in den letzten Jahren alles andere als zufriedenstellend. Allerdings war die Containerschifffahrt in den Jahrzehnten zuvor eine stabile und gewinnbringende Anlageklasse. Gesetzt den Fall, dass die Fehler der letzten Jahren überwunden und auf Sicht nicht wiederholt werden, hat die Containerschifffahrt attraktive Merkmale: Trotz wachsender Automatisierung und steigendem Einsatz von 3D-Druckern werden weiterhin Güter jeglicher Art auf dem Seeweg in erheblichem Umfang transportiert werden müssen, die Asset-Preise sind – im Gegensatz zu Immobilien – auf einem historisch niedrigen Niveau, der Betrieb von Schiffen wird steuerlich begünstigt (sog. „Tonnagesteuer“) und im Gegensatz zu Bargeld und Anleihen sind Schiffe als sog. „Real Assets“ besser gegen Inflation geschützt.

Sollte aus den oben genannten und anderen Gründen das Interesse an Schiffsinvestitionen in Deutschland steigen, wäre das eine große Chance auf Wachstum für die HAMMONIA Schiffsholding AG.

4 Jahresabschluss

4.1 Bilanz

4.1.1 Aktiva

	<u>31.12.2019</u> EUR	<u>31.12.2018</u> EUR
A. <u>Anlagevermögen</u>		
Finanzanlagen	11.128.257,84	2.243.573,19
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	11.122.007,84	2.237.323,19
2. Beteiligungen	6.250,00	6.250,00
B. <u>Umlaufvermögen</u>		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	399.051,81	44.303,40
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	367.003,77	304,88
2. Sonstige Vermögensgegenstände	32.048,04	43.998,52
II. Guthaben bei Kreditinstituten	2.933.901,46	10.467.254,73
C. <u>Rechnungsabgrenzungsposten</u>	28.302,53	27.303,67
Bilanzsumme	14.489.513,64	12.782.434,99

4.1.2 Passiva

	<u>31.12.2019</u> EUR	<u>31.12.2018</u> EUR
A. <u>Eigenkapital</u>	10.688.512,58	9.472.847,37
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	<u>1.069.744,97</u> 1.089.388,49	<u>0,00</u> 19.643,52
IV. Bilanzgewinn	1.215.665,21	1.069.744,97
B. <u>Rückstellungen</u>		
Sonstige Rückstellungen	3.691.764,00	3.269.000,00
C. <u>Verbindlichkeiten</u>	109.237,06	40.587,62
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	108.912,30	40.587,62
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	324,76	0,00
<u>Bilanzsumme</u>	<u>14.489.513,64</u>	<u>12.782.434,99</u>

4.2 Gewinn- und Verlustrechnung

	1.1.-31.12.2019	1.1.-31.12.2018
	<u>EUR</u>	<u>EUR</u>
1. Umsatzerlöse	77.002,59	106.027,13
2. Sonstige betriebliche Erträge	1.547.639,62	4.785.614,54
- davon Erträge aus der Währungsumrechnung € 220.101,03 (i.V.: € 186.458,53)		
3. Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 833.059,71	-3.843.611,44
- davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung € 382,23 (i.V.: € 304.555,74)		
4. Erträge aus Beteiligungen	377.618,31	20.357,90
- davon aus verbundenen Unternehmen € 377.618,31 (i.V.: € 20.357,90)		
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	68.029,40	21.000,36
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-21.565,00	0,00
7. Jahresüberschuss	1.215.665,21	1.089.388,49
8. Gewinnvortrag/Verlustvortrag	1.069.744,97	-25.672.503,00
9. Entnahme aus der Kapitalrücklage	0,00	20.409.561,88
Entnahmen aus Gewinnrücklagen aus der gesetzlichen		
10. Rücklage	0,00	5.000,00
11. Erträge aus der Kapitalherabsetzung	0,00	6.002.216,00
12. Einstellungen in die Kapitalrücklage nach den Vorschriften über die vereinfachte Kapitalherabsetzung	0,00	-744.274,88
13. Einstellungen in Gewinnrücklagen		
a) in die gesetzlichen Rücklagen	0,00	-19.643,52
b) In andere Gewinnrücklagen	-1.069.744,97	0,00
14. Bilanzgewinn	1.215.665,21	1.069.744,97

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 2019 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 2018 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 im Wesentlichen Anteile an verbundenen Unternehmen ausgewiesen. Aufgrund der Schifffahrtskrise waren bei einzelnen Tochtergesellschaften in der Vergangenheit z. T. erhebliche Verluste aufgetreten. Zum Bilanzstichtag wurden deshalb die Buchwerte mit dem wirtschaftlichen Eigenkapital der Tochtergesellschaften verglichen (Net-Asset-Value-Verfahren). Als Ergebnis der Überprüfung wurden aufgrund des teilweisen Wegfalls der Gründe für in den Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen auf die Beteiligungsansätze von drei Tochtergesellschaften Zuschreibungen in Höhe von 1.317.037,83 EUR vorgenommen.

5.4.1.2 Umlaufvermögen

Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind in Höhe von 0,00 EUR (im Vorjahr: 304,88 EUR) zugleich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

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

5.4.1.3 Kapitalrücklagen

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 26. Juni 2018 in 2018 wurde 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

Auf Grund des im Geschäftsjahr 2018 bestehenden Bilanzgewinns wurde die gesetzliche Rücklage mit ihrem Maximalbetrag in Höhe von 19.643,52 EUR gebildet.

5.4.1.5 Andere Gewinnrücklagen

Aufgrund eines Beschlusses der Hauptversammlung vom 14. Juni 2019 wurde der Bilanzgewinn in Höhe von EUR 1.069.744,97 in die Gewinnrücklagen eingestellt.

5.4.1.6 Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn entwickelte sich in den Vergleichsjahren wie folgt:

in EUR	2019	2018
Gewinnvortrag/Verlustvortrag aus dem Vorjahr	1.069.744,97	-25.672.503,00
Entnahmen aus den Kapitalrücklagen	0,00	20.409.561,88
Entnahme aus der gesetzlichen Rücklage	0,00	5.000,00
Verbleibender Verlustvortrag	0,00	-5.257.941,12
Ertrag aus der Kapitalherabsetzung	0,00	6.002.216,00
Einstellungen in die Kapitalrücklage nach den Vorschriften über die vereinfachte Kapitalherabsetzung	0,00	-744.274,88
Einstellungen in Gewinnrücklagen		
in die gesetzliche Rücklage	0,00	-19.643,52
in andere Gewinnrücklagen	-1.069.744,97	0,00
Jahresüberschuss	1.215.665,21	1.089.388,49
Bilanzgewinn	1.215.665,21	1.069.744,97

Aufgrund der im Geschäftsjahr 2018 bei der Gesellschaft durchgeführten vereinfachten Kapitalherabsetzung unterliegt deren Bilanzgewinn gemäß § 233 Abs. 2 AktG einer Ausschüttungsbeschränkung.

5.4.1.7 Fristigkeiten und Besicherung der Verbindlichkeiten

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

Bilanzposten	31.12.2019 (31.12.2018)	davon mit einer Restlaufzeit			Sicherheiten
		bis zu	zwischen	über	
		1 Jahr	1 u. 5 Jahren	5 Jahre	
		EUR	EUR	EUR	EUR
1. Verbindlichkeiten aus					
Lieferungen und Leistungen	108.912,30	108.912,30	0,00	0,00	0,00
	(40.587,62)	(40.587,62)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
2. Verbindlichkeiten gegenüber					
verbundenen Unternehmen	324,76	324,76	0,00	0,00	0,00
	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
	109.237,06	109.237,06	0,00	0,00	0,00
	(40.587,62)	(40.587,62)	(0,00)	(0,00)	(0,00)

5.4.1.8 Haftungsverhältnisse

Die Gesellschaft hat zu Gunsten ihrer Tochtergesellschaft MS "HAMMONIA BEROLINA NOVA" Schiffahrts GmbH & Co. KG eine Charterdifferenzgarantie gestellt. Die Gesellschaft stellt für 6 Monate ab Ende der derzeitigen Charter eine Charterdifferenzgarantie für ein Einnahmenniveau von USD 9.500 / Tag netto. Die Laufzeit der Garantie ist befristet bis maximal 1. August 2021 – 6 Monate nach der frühestmöglichen Rücklieferung aus der aktuellen Charter (1. Februar 2021) – und reduziert sich jeweils um den Zeitraum, für den eine Chatterrate von mindestens USD 9.500 netto / Tag über den 1. Februar 2021 hinaus geschlossen wird. Die Garantie gilt nicht im Falle von technischen off-hire Zeiten.

Die Gesellschaft übernimmt zu Gunsten ihrer Tochtergesellschaft MS "HAMMONIA BEROLINA NOVA" Schiffahrts GmbH & Co. KG eine Garantie für die Sicherstellung der vollen Dockungs-/Klassekosten im Jahr 2022 in Höhe von maximal 850.000,00 USD. Die Garantie mindert sich um Beträge, die von der MS "HAMMONIA BEROLINA NOVA"

Schiffahrts GmbH & Co. KG auf einem verpfändeten Sparkonto angespart worden sind (31. Dezember 2019: 16.250,00 USD).

5.4.1.9 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus mit verschiedenen Dienstleistern bestehenden Service-, Dienstleistungs- und Beratungsverträgen bestehen zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 30 TEUR pro Jahr.

Im Rahmen einer mit verschiedenen Kreditinstituten abgeschlossenen Restrukturierungsvereinbarung hat die Gesellschaft folgende Besserungsscheine vereinbart:

- Im Falle einer Dividendenzahlung der Gesellschaft erhalten die beiden Genussrechtsinhaber einen zusätzlichen Betrag in Abhängigkeit von der Dividendenhöhe bis insgesamt maximal 4.000 TUSD. Dies entspricht zum Stichtag einem Wert von 3.561 TEUR. Hierfür sind bereits 1.824 TEUR als Rückstellung passiviert, sodass zum Stichtag eine sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von 1.737 TEUR besteht.
- Im Falle einer Dividendenzahlung der Gesellschaft erhalten zwei weitere Kreditinstitute sowie eine weitere Gesellschaft einen zusätzlichen Betrag in Abhängigkeit von der Dividendenhöhe bis insgesamt maximal 4.000 TUSD. Dies entspricht zum Stichtag einem Wert von 3.561 TEUR. Hierfür sind bereits 1.824 TEUR als Rückstellung passiviert, so dass zum Stichtag eine sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von 1.737 TEUR besteht.
- Im November 2019 erfolgte unter der aufschiebenden Bedingung der Kaufpreiszahlung (100.000,00 USD) der Ankauf eines Besserungsscheines in Höhe von bis zu 1.086.325,00 USD durch die Gesellschaft. Der Kaufpreis wurde im März 2020 gezahlt.

5.4.2 Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung

5.4.2.1 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten außergewöhnliche Erträge aus der Zuschreibung von Beteiligungen in Höhe von 1.317.037,83 EUR (im Vorjahr 4.485.194,93 EUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten außergewöhnliche Aufwendungen aus der Bildung einer Rückstellung für aufschiebend bedingte Verbindlichkeiten aus Besserungsscheinen in Höhe von 437.994,00 EUR (im Vorjahr: 3.209.000,00 EUR) sowie in Höhe von 89.015,49 EUR aus der Ablösung eines Besserungsscheines.

5.5 Sonstige Angaben

5.5.1 Meldungen nach Aktiengesetz

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

5.5.2 Vorstand

Zum Vorstand der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2019 sowie im Jahr 2020 bestellt:


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

5.5.3 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen:

- Herr Werner Berg, Geschäftsführer der AKTIVA Beteiligungs- und Verwaltungs-GmbH und der PROKURATOR GmbH i.L., beide Berlin (Vorsitzender),
- Herr Michael Hummel, Auerbach (stv. Vorsitzender),
- Herr Andreas Uibelesen, Bankdirektor der KfW i.R., Bad Homburg.

Hamburg, den 22. April 2020


Dr. Karsten Liebing
Vorstand

6 Aufstellung des Anteilsbesitzes

Firma	Sitz	Eigenkapital	Beteiligungs-	Ergebnis
		31.12.2019	höhe	2019
		EUR		EUR
MS "HAMMONIA BEROLINA NOVA" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	Hamburg	3.582.694,54	78,85%	136.998,36
MS "LUTETIA NOVA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	5.290.293,92	79,67%	359.619,28
MS "HAMMONIA BALTICA" Schiffahrts GmbH & Co. KG	Hamburg	5.006.025,33	65,00%	-465.383,66
Verwaltung 2.500 TEU GmbH ³⁾	Hamburg	94.761,92	100,00%	3.746,97
Verwaltung 7.800 TEU GmbH ³⁾	Hamburg	52.993,74	100,00%	6.633,12
MS "SAXONIA" Schiffahrts GmbH & Co. KG ⁴⁾	Hamburg	-20.250.479,07	97,39%	2.391.014,42 ¹⁾
FHH Fonds Nr. 40 MS "Antofagasta" GmbH & Co. KG ⁵⁾	Hamburg	-11.848.102,22	51,23%	1.879.214,84 ¹⁾
Verwaltung 3.100 TEU GmbH ⁶⁾	Hamburg	-22.562.457,08	100,00%	-4.526,02 ¹⁾
Verwaltung FHH Fonds Nr. 40 MS "Antofagasta" GmbH i.L. ⁷⁾	Hamburg	-12.973.002,04	100,00%	-12.998.913,24 ²⁾
Verwaltung MS "HAMMONIA WESTPHALIA NOVA" GmbH i.L. ⁷⁾	Hamburg	-19.712,42	50,00%	-3.527,96 ²⁾

¹⁾ Gesellschaft ist insolvent

²⁾ Gesellschaft befindet sich in Liquidation

³⁾ Jahresabschluss 31.12.2018

⁴⁾ Jahresabschluss 30.09.2017

⁵⁾ Jahresabschluss 01.05.2017

⁶⁾ Jahresabschluss zum 09.10.2017

⁷⁾ Jahresabschluss zum 31.12.2017

7 Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

nachdem die Restrukturierung der HAMMONIA Schiffsholding AG erfolgreich im Jahr 2018 abgeschlossen werden konnte, fokussierte sich die Gesellschaft im Jahr 2019 darauf, ein nachhaltiges Geschäftsmodell zu entwickeln. Da zunächst die M/S „HAMMONIA BEROLINA“ das einzige wirtschaftlich bedeutendes Schiff in der Flotte der HAMMONIA Schiffsholding AG darstellte, bestand das Ziel darin, die freie Liquidität in erfolgreiche Transaktionen zu reinvestieren. Um den Ausbau der Flotte zu ermöglichen, wurden Beteiligungen ausfindig gemacht, die keinen zu hohen Kapitalbedarf verlangten. Der erste erfolgreiche Schritt konnte mit der Investition in das M/S „HAMMONIA BALTICA“ Anfang des Jahres 2019 getan werden. Darauf folgte eine weitere Investition in die M/S „LUTETIA“. Bei beiden Investitionen hat der Aufsichtsrat auf den konservativen Charakter der Beteiligung Wert gelegt. So hat sich die Gesellschaft mit Vorzugskommanditkapital beteiligt, das mit einer bevorrechtigten Gewinnzuweisung und einer bevorrechtigten Rückzahlung des Kapitals strukturiert ist. Darüber hinaus konnte die Beteiligung an der MS „HAMMONIA BEROLINA“ aufgestockt und das Darlehen des Schiffs refinanziert werden. Vor diesem Hintergrund hat die HAMMONIA Schiffsholding AG einen gelungenen Neustart nach abgeschlossener Restrukturierung hingelegt.

Die Charratenentwicklung verlief im Berichtsjahr 2019 durchaus erfreulich in den größeren Schiffssegmenten. Die Entwicklung drang nicht so wie erhofft bis auf die kleineren Segmente durch. Dennoch entsprachen die Einnahmen einem moderaten Niveau. Beispielsweise erreichten die Raten für 2.500 TEU Containerschiffe im Dezember 2019 ein auskömmliches Niveau von 10.000 USD/Tag.

Die größte Unsicherheit für 2020 wird die Auswirkung der Corona Pandemie auf die Weltwirtschaft und die Schifffahrtsbranche sein. Die Störungen des öffentlichen und geschäftlichen Lebens sind bereits deutlich erkennbar. Fluggesellschaften setzen Flüge aus, Fabriken und Unternehmen schicken Mitarbeiter ins Home-Office oder melden Kurzarbeit an. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts lassen sich die Ausmaße allerdings noch nicht gänzlich abschätzen.

Der Aufsichtsrat besteht satzungsgemäß aus drei Mitgliedern: Werner Berg (Vorsitzender), Michael Hummel und Andreas Uibelesen. Im Hinblick auf die geringe Größe des Aufsichtsrats bestehen keine Ausschüsse. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand im Geschäftsjahr 2019 bei der Leitung des Unternehmens überwacht und in allen wichtigen Fragen beraten. Der Aufsichtsrat hat sich zeitnah und eingehend über die wirtschaftliche Entwicklung und finanzielle Lage der Gesellschaft informiert. Gemeinsam haben Vorstand und Aufsichtsrat die mittelfristige Unternehmensplanung erörtert. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand mit dem Vorstand auch außerhalb der regulären Sitzungen kontinuierlich in engem Kontakt. Das Verhältnis zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ist durch Transparenz geprägt und stellt somit eine effektive Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats sicher.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr kam der Aufsichtsrat zu vier Sitzungen zusammen. Die inhaltlichen Schwerpunkte dabei waren:

- Verabschiedung des Jahresabschlusses, des Lageberichts sowie des Konzernabschlusses und Konzernlageberichts für das Jahr 2018;
- Verabschiedung des Halbjahresabschlusses 2019;
- Risikomanagement der Tochtergesellschaften; Beurteilung von Neuinvestitionen; Verfolgung der Marktentwicklungen auf den Schifffahrtsmärkten und Beurteilung der Auswirkungen auf die Gesellschaft;
- Vorbereitung und Durchführung der Hauptversammlung 2019 und Behandlung der Beschlussvorlagen;
- Ermächtigung des Vorstandes zur Investition in das M/S „HAMMONIA BALTICA“ nach Abwägung der Chancen und Risiken gemäß Entscheidungsvorlage;
- Ermächtigung des Vorstandes zur Investition in das M/S „LUTETIA“ nach Abwägung der Chancen und Risiken gemäß Entscheidungsvorlage;
- Ermächtigung des Vorstandes zur Aufstockung der Anteile sowie Refinanzierung des M/S „HAMMONIA BEROLINA“ nach Abwägung der Chancen und Risiken gemäß Entscheidungsvorlage;
- Fragen der Corporate Governance; und
- Budget-Planung für die Jahre 2019 und 2020.

Alle drei Aufsichtsratsmitglieder haben an allen Sitzungen teilgenommen.

Die HANSA PARTNER GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Kehrvieler 11, 20457 Hamburg, wurde durch die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2019 zum Jahresabschlussprüfer gewählt. Der Abschlussprüfer hat den vom Vorstand erstellten Jahresabschluss und den Bericht über die Lage der HAMMONIA Schiffsholding AG zum 31. Dezember 2019 nach HGB mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand erstellten Jahresabschluss eingehend geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Aufsichtsrat hat ferner dem Ergebnis der Abschlussprüfung und der Testaterteilung durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zugestimmt und die Prüfungsberichte für den Jahresabschluss zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat hat dementsprechend in seiner Sitzung vom 28. April 2020 den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Lagebericht zum 31. Dezember 2019 gebilligt. Der Jahresabschluss war damit festgestellt. Der Aufsichtsrat hat ferner überwacht, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen zur Risikofrüherkennung getroffen hat.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen weiteren Beteiligten, die mit ihrem Engagement das Unternehmen im Jahr 2019 unterstützt haben.

Hamburg, den 28. April 2020



Werner Berg
Vorsitzender des Aufsichtsrats

8 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

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 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 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 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht 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 - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen 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 - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen 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 zu-künftigen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 - beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der

Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses 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 zukunfts-orientierten 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 22. April 2020

HANSA PARTNER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Arp)
Wirtschaftsprüfer

(Ulmer)
Wirtschaftsprüferin

IMPRESSUM

Kontakt

HAMMONIA Schiffsholding AG
c/o UBJ. GmbH
Haus der Wirtschaft
Kapstadtring 10
D-22297 Hamburg

T. +49 40 6378 5410
F. +49 40 6378 5423

www.hammonia-schiffsholding.de
e-mail: ir@hammonia-schiffsholding.de

Herausgeber

HAMMONIA Schiffsholding AG
Neumühlen 9
D-22763 Hamburg

© HAMMONIA Schiffsholding AG, 2020