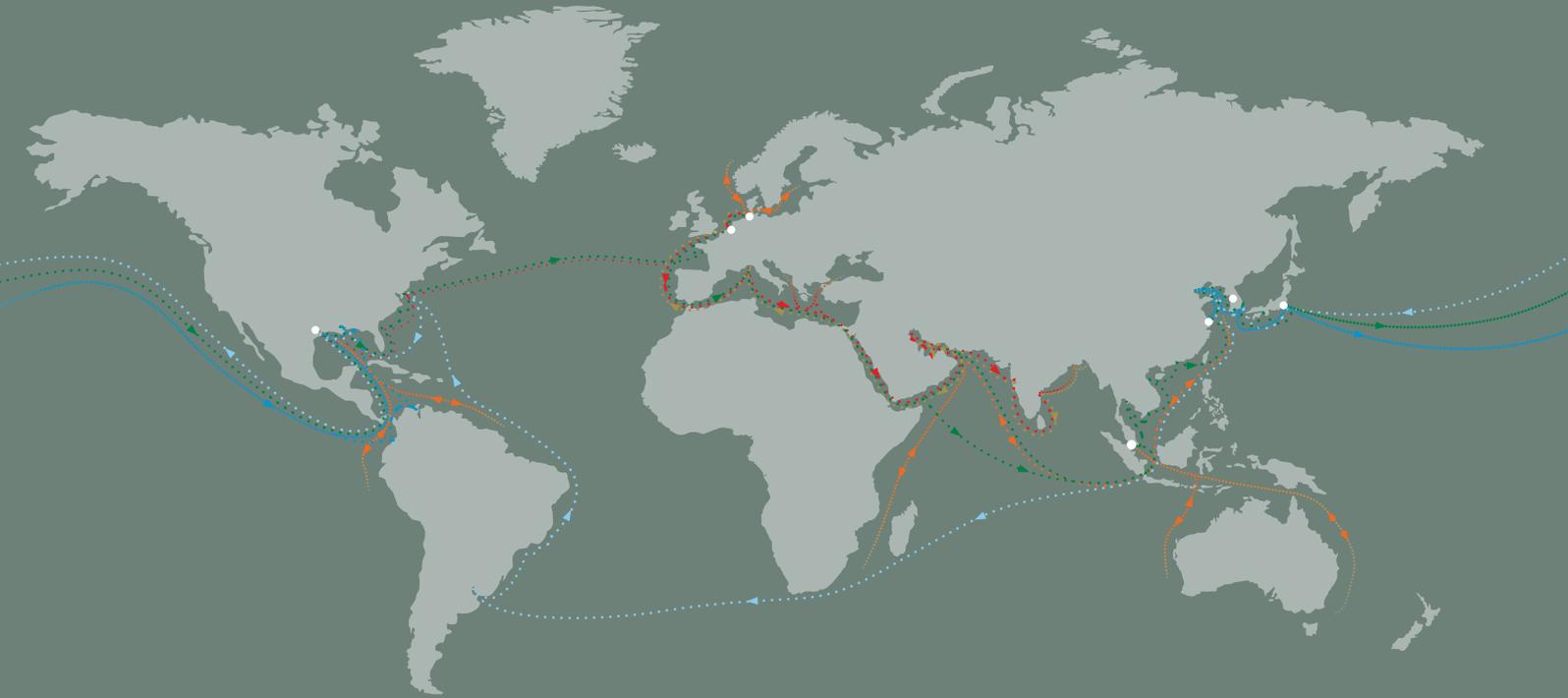




RICKMERS GRUPPE



RICKMERS ANLEIHE 2013/2018 – RICKMERS NOTES 2013/2018

WERTPAPIERPROSPEKT – SECURITIES PROSPECTUS
RICKMERS HOLDING GMBH & CIE. KG
ISIN: DE000A1TNA39 | WKN: A1TNA3



RICKMERS GRUPPE

Rickmers Holding GmbH & Cie. KG

(eine Kommanditgesellschaft gegründet nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland, mit Sitz in Hamburg, Bundesrepublik Deutschland)

EUR 200.000.000

[●]% Schuldverschreibungen fällig 2018

Rickmers Holding GmbH & Cie. KG (die „**Emittentin**“) wird am 11. Juni 2013 (der „**Begebungstag**“) bis zu EUR 200.000.000 Schuldverschreibungen mit Fälligkeit am 11. Juni 2018 (die „**Schuldverschreibungen**“) begeben. Die Schuldverschreibungen werden ab dem 11. Juni 2013 (einschließlich) bis zum 11. Juni 2018 (ausschließlich) mit jährlich [●] % verzinst, zahlbar jeweils als nachträglich am 11. Juni eines jeden Jahres.

Die Schuldverschreibungen begründen nicht nachrangige und nicht besicherte Verbindlichkeiten der Emittentin, die untereinander und mit allen anderen nicht besicherten und nicht nachrangigen Verbindlichkeiten der Emittentin gleichrangig sind, soweit diesen Verbindlichkeiten nicht durch zwingende gesetzliche Bestimmung ein Vorrang eingeräumt wird.

Die Einbeziehung der Schuldverschreibungen in den Freiverkehr der Frankfurter Wertpapierbörse (Open Market, Entry Standard) mit Teilnahme im Prime Standard für Unternehmensanleihen wird voraussichtlich am 11. Juni 2013 erfolgen.

Ausgabepreis: 100 %

Sole Global Coordinator and Bookrunner

Close Brothers Seydler Bank AG

Co-Lead Manager

TUSK Capital Management Limited

Dieses Dokument (der "**Prospekt**") ist ein Prospekt zum Zwecke eines öffentlichen Angebots der Schuldverschreibungen gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 betreffend den Prospekt, der beim öffentlichen Angebot von Wertpapieren oder bei deren Zulassung zum Handel zu veröffentlichen ist, und zur Änderung der Richtlinie 2001/34/EG, zum Zwecke eines öffentlichen Angebots der Schuldverschreibungen in der Bundesrepublik Deutschland, dem Großherzogtum Luxemburg und der Republik Österreich. Dieser Prospekt wurde von der Luxemburgischen Wertpapieraufsichtsbehörde (Commission de Surveillance du Secteur Financier- „**CSSF**“) genehmigt und an die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht („**BaFin**“) sowie an die Österreichische Finanzmarktaufsicht („**FMA**“) gemäß Artikel 19 des Luxemburgischen Prospektgesetzes notifiziert. Die CSSF übernimmt gemäß Artikel 7 Absatz 7 des Luxemburgischen Prospektgesetzes keine Verantwortung für die wirtschaftliche oder finanzielle Kreditwürdigkeit der Transaktion und die Qualität und Zahlungsfähigkeit der Emittentin. Der gebilligte Prospekt kann auf der Internetseite der Emittentin (www.rickmers.com/investors), der Frankfurter Wertpapierbörse (www.boerse-frankfurt.de) und der Börse Luxemburg (www.bourse.lu) eingesehen und heruntergeladen werden.

Die Schuldverschreibungen sind nicht und werden nicht gemäß dem United States Securities Act von 1933 in der jeweils geltenden Fassung (der „**U.S. Securities Act**“) registriert und dürfen innerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika oder an oder für Rechnung oder zugunsten einer U.S.-Person (wie in Regulation S unter dem U.S. Securities Act definiert) weder angeboten noch verkauft werden, es sei denn dies erfolgt gemäß einer Befreiung von den Registrierungspflichten des U.S. Securities Act. Siehe den Abschnitt „Hinweis“ zu weiteren Informationen über berechtigte Angebotsempfänger und Übertragungsbeschränkungen.

Prospekt vom: 14. Mai 2013



RICKMERS GRUPPE
Rickmers Holding GmbH & Cie. KG

(a limited partnership (*Kommanditgesellschaft*) incorporated under the laws of the Federal Republic of Germany, having its registered office in Hamburg, Federal Republic of Germany)

EUR 200,000,000

[●] % Notes due 2018

Rickmers Holding GmbH & Cie. KG (the “**Issuer**”) will issue on 11 June 2013 (the “**Issue Date**”) up to EUR 200,000,000 notes due 11 June 2018 (the “**Notes**”). The Notes will bear interest from and including 11 June 2013 to, but excluding, 11 June 2018 at a rate of [●] % per annum, payable annually in arrears on 11 June of each year.

The obligations under the Notes constitute unsubordinated and unsecured obligations of the Issuer ranking *pari passu* among themselves and *pari passu* with all other unsecured and unsubordinated obligations of the Issuer, unless such obligations are accorded priority under mandatory provisions of statutory law.

Application has been made for inclusion of the Notes to trading in the unregulated market of the Frankfurt Stock Exchange (*Freiverkehr der Frankfurter Wertpapierbörse*) (Open Market, Entry Standard) with participation in the Prime Standard for Corporate Bonds presumably on 11 June 2013.

Issue Price: 100 %

Sole Global Coordinator and Bookrunner

Close Brothers Seydler Bank AG

Co-Lead Manager

TUSK Capital Management Limited

This document (the “**Prospectus**”) constitutes a prospectus pursuant to Article 5 para. 3 of the Directive 2003/71/EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 on the prospectus to be published when securities are offered to the public or admitted to trading and amending Directive 2001/34/EC for the purpose of a public offering of the Notes in the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Austria. This Prospectus has been approved by the Luxembourg Commission for the Supervision of the Financial Sector (Commission de Surveillance du Secteur Financier- “**CSSF**”) and application has been made to notify it to the German Federal Financial Supervisory Authority (Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht - “**BaFin**”) and the Austrian Financial Market Authority (Österreichische Finanzmarktaufsicht - “**FMA**”) in accordance with Article 19 of the Luxembourg Prospectus Law. Pursuant to Article 7 para. 7 of the Luxembourg Prospectus Law CSSF does not take any responsibility for the economic or financial soundness of the transaction and the Issuer’s quality and financial solvency. The approved prospectus may be downloaded from the Issuer’s website (www.rickmers.com/investors), the website of the Frankfurt Stock Exchange (www.boerse-frankfurt.de) and the website of the Luxembourg Stock Exchange (www.bourse.lu).

The Notes have not been, and will not be, registered under the U.S. Securities Act of 1933, as amended (the “**U.S. Securities Act**”). The Notes may not be offered or sold within the United States or to, or for the account or benefit of, U.S. persons (as defined in Regulation S under the U.S. Securities Act), except pursuant to an exemption from the registration requirements under the U.S. Securities Act. Cf. section “*General Information - Further notes regarding this Prospectus and the Offer*” for additional information about eligible offerees and transfer restrictions.

Prospectus dated: 14 May 2013

Verantwortlichkeitserklärung

Rickmers Holding GmbH & Cie. KG („**Rickmers Holding**“ oder die „**Emittentin**“ und zusammen mit ihren Tochtergesellschaften die „**Rickmers Gruppe**“), mit Geschäftsanschrift in Neumühlen 19, 22763 Hamburg, übernimmt die Verantwortung für den Inhalt dieses Prospekts (der „**Prospekt**“) und erklärt, dass sie die erforderliche Sorgfalt hat walten lassen, um sicherzustellen, dass die in diesem Prospekt gemachten Angaben ihres Wissens nach richtig sind und keine Tatsachen ausgelassen worden, die die Aussage des Prospekts wahrscheinlich verändern.

Für den Fall, dass vor einem Gericht Ansprüche aufgrund der in diesem Prospekt enthaltenen Informationen geltend gemacht werden, könnte der als Kläger auftretende Anleger in Anwendung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften der Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums die Kosten für die Übersetzung des Prospekts vor Prozessbeginn zu tragen haben.

Zustimmung zur Verwendung dieses Prospekts durch Finanzintermediäre

Jedem Finanzintermediär, der die Schuldverschreibungen weiter verkauft oder endgültig platziert, ist es erlaubt, diesen Prospekt im Großherzogtum Luxemburg, der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich für den Weiterverkauf oder die edgültige Platzierung der Schuldverschreibungen in der Zeit vom 27. Mai 2013 bis zum 7. Juni 2013, in der der Weiterverkauf oder die endgültige Platzierung zulässig ist, zu verwenden, sofern der Prospekt noch gültig im Sinne des Artikel 11 des Luxemburgischen Prospektgesetzes ist. Die Emittentin übernimmt die Verantwortung für die Informationen in diesem Prospekt auch im Hinblick auf einen solchen Weiterverkauf oder die endgültige Platzierung der Schuldverschreibungen.

Der Prospekt darf potentiellen Anleger nur mit allen zuvor veröffentlichten Nachträgen übergeben werden. Etwaige Nachträge zum Prospekt werden zum elektronischen Abruf auf der Internetseite der Emittentin (www.rickmers.com/investors), der Deutsche Börse AG (Frankfurter Wertpapierbörse) (www.boerse-frankfurt.de) und der Société de la Bourse de Luxembourg (www.bourse.lu) bereitgestellt.

Für den Fall, dass ein Finanzintermediär ein Angebot macht, wird er die Anleger zum Zeitpunkt über die Bedingungen der Schuldverschreibungen im Zeitpunkt des Angebots unterrichten.

Finanzintermediäre, die diesen Prospekt verwenden, müssen auf ihrer Internetseite angeben, dass sie den Prospekt auf Grundlage der ihnen von der Emittentin erteilten Zustimmung verwenden.

Responsibility Statement

Rickmers Holding GmbH & Cie. KG (“**Rickmers Holding**” or the “**Issuer**” and together with its subsidiaries “**Rickmers Group**”), with its registered office in Neumühlen 19, 22763 Hamburg, accepts responsibility for the information contained in this prospectus (the “**Prospectus**”) and declares that, having taken all reasonable care to ensure that such is the case, the information contained in this Prospectus is, to the best of its knowledge, in accordance with the facts and contains no omission likely to affect its import.

In the event claims are asserted before a court of law based on information contained in this Prospectus, the investor appearing as plaintiff may be required to bear the costs of translating the Prospectus prior to the commencement of legal proceedings in compliance with the national laws of the individual Member States of the European Economic Area.

Consent to the Use of this Prospectus by Financial Intermediaries

Each further financial intermediary subsequently reselling or finally placing the Notes is entitled to use the Prospectus in the Grand Duchy of Luxembourg, the Federal Republik of Germany and the Republik of Austria for the subsequent resale or final placement of the Notes during the period from 27 May 2013 to 7 June 2013 during which subsequent resale or final placement of the Notes can be made, provided however, that the Prospectus is still valid in accordance with Article 11 of the Luxembourg Prospectus Law. The Issuer accepts responsibility for the information given in this Prospectus also with respect to such subsequent resale or final placement of the Notes.

The Prospectus may only be delivered to potential investors together with all supplements published before such delivery. Any supplement to the Prospectus will be available for viewing in electronic form on the Issuer’s website (www.rickmers.com/investors), the websites of Deutsche Börse AG (Frankfurt Stock Exchange) (www.boerse-frankfurt.de) and of Société de la Bourse de Luxembourg (www.bourse.lu).

When using the Prospectus, each relevant further financial intermediary must make certain that it complies with all applicable laws and regulations in force in the respective jurisdictions.

In the event of an offer being made by a further financial intermediary, the further financial intermediary shall provide information to investors on the terms and conditions of the Notes at the time of that offer.

Any further financial intermediary using the Prospectus shall state on its website that it uses the Prospectus in accordance with the consent of the Issuer and the conditions attached to this consent.

Hinweis

Niemand ist befugt, andere als die in diesem Prospekt gemachten Angaben oder Tatsachen zu verbreiten. Sofern solche Angaben dennoch verbreitet werden, dürfen derartige Angaben oder Tatsachen nicht als von der Emittentin oder den Konsortialbanken autorisiert betrachtet werden. Weder die nach diesen Regeln erfolgte Überlassung dieses Prospekts noch das Angebot, der Verkauf oder die Lieferung von Schuldverschreibungen darunter stellen eine Gewährleistung dar, (i) dass die in diesem Prospekt enthaltenen Angaben zu einem Zeitpunkt nach dem Datum der Veröffentlichung dieses Prospektes oder nach der Veröffentlichung eines Nachtrags zu diesem Prospekt zutreffend sind, oder (ii) dass keine wesentliche nachteilige Veränderung in der Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage der Emittentin, die wesentlich im Zusammenhang mit der Begebung und dem Verkauf der Schuldverschreibungen ist, zu einem Zeitpunkt nach dem Datum dieses Prospektes, oder zu einem Zeitpunkt nach dem Datum eines Nachtrags zu diesem Prospekt, oder zu einem Zeitpunkt nach dem Aufstellungsdatum der jüngsten Finanzinformationen stattgefunden hat, oder (iii) dass andere im Zusammenhang mit der Begebung der Schuldverschreibungen stehende Angaben zu einem anderen Zeitpunkt als dem Zeitpunkt, zu dem sie mitgeteilt wurden oder, sofern abweichend, zu dem Zeitpunkt, der sich aus den diese Angaben enthaltenden Dokumenten ergibt, zutreffend sind. Die Konsortialbanken nehmen ausdrücklich davon Abstand, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Emittentin während der Laufzeit der Schuldverschreibungen zu überprüfen oder Anleger auf Informationen, die den Konsortialbanken bekannt werden, hinzuweisen.

Weder die Konsortialbanken noch andere in diesem Prospekt genannte Personen mit Ausnahme der Emittentin sind für die in diesem Prospekt enthaltenen Angaben verantwortlich. Diese Personen machen daher keinerlei Zusicherungen und geben keine Versprechen ab, weder ausdrücklich noch stillschweigend, und schließen, soweit dies nach dem geltenden Recht in der jeweiligen Rechtsordnung zulässig ist, die Haftung und die Gewährleistung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben in dem vorgenannten Dokument aus. Die Konsortialbanken haben diese Angaben nicht selbständig überprüft und übernehmen keine Haftung für deren Richtigkeit.

Die Schuldverschreibungen sind nicht für jeden Anleger geeignet. Anleger sollten vor der Entscheidung über den Erwerb der Schuldverschreibungen eigene Erkundigungen über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage einholen und eigene Bewertungen der Kreditwürdigkeit der Emittentin vornehmen. Weder dieser Prospekt noch andere in Verbindung mit den Schuldverschreibungen gemachte Angaben stellen eine Empfehlung an den Anleger seitens der Emittentin oder der Konsortialbanken dar, die Schuldverschreibungen zu erwerben.

Dieser Prospekt stellt kein Angebot dar und darf nicht zum Zwecke der Unterbreitung eines Angebots oder zu Bewerbungszwecken in denjenigen Rechtsordnungen verwendet werden, in denen ein solches Angebot oder eine solche Bewerbung nicht autorisiert ist oder gegenüber Personen, gegenüber denen ein solches Angebot oder eine solche Bewerbung rechtswidrig wäre.

Die Emittentin und die Konsortialbanken übernehmen keine Gewähr dafür, dass dieser Prospekt rechtmäßig verbreitet wird oder dass die Schuldverschreibungen in Übereinstimmung mit den geltenden Registrierungs-vorschriften oder anderen rechtlichen Anforderungen in anderen Jurisdiktionen als der Bundesrepublik Deutschland, dem Großherzogtum Luxemburg und der Republik Österreich, oder gemäß anwendbarer Ausnahmetatbestände angeboten werden. Sie übernehmen keine Haftung für die Unterstützung des Angebots oder der Verbreitung. Insbesondere wurden von der Emittentin oder den Konsortialbanken keinerlei Handlungen in denjenigen Rechtsordnungen vorgenommen, in denen solche Handlungen zum Zwecke des Angebots oder der Verbreitung erforderlich sind.

Das Angebot, der Verkauf und die Lieferung der Schuldverschreibungen sowie die Verbreitung dieses Prospekts unterliegen in einigen Rechtsordnungen rechtlichen Beschränkungen. Personen, die in den Besitz dieses Prospektes gelangen, werden von der Emittentin und den Konsortialbanken aufgefordert, sich selbst über derartige Beschränkungen zu informieren und diese zu befolgen. Insbesondere sind und werden die Schuldverschreibungen nicht gemäß dem U.S. Securities Act registriert und unterliegen den Vorschriften des U.S. Steuerrechts. Von wenigen begrenzten Ausnahmen abgesehen, dürfen die Schuldverschreibungen in die oder innerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika oder an U.S.-Personen weder angeboten, verkauft noch geliefert werden. Zu weiteren Beschränkungen des Angebots und des Verkaufs der Schuldverschreibungen und der Verbreitung dieses Prospektes (oder Teilen hiervon) siehe den Abschnitt „Angebot, Zeichnung und Verkauf der Schuldverschreibungen - Verkaufsbeschränkungen“.

Notice

No person is authorised to give any information or to make any representations other than those contained in this Prospectus and, if given or made, such information or representations must not be relied upon as having been authorised by or on behalf of the Issuer or the Managers. Neither the delivery of this Prospectus nor any offering, sale or delivery of any Notes made hereunder shall, under any circumstances, create any implication (i) that the information in this Prospectus is correct as of any time subsequent to the date hereof or, as the case may be, subsequent to the date on which this Prospectus has been most recently supplemented, or (ii) that there has been no adverse change in the affairs or the financial situation of the Issuer which is material in the context of the issue and sale of the Notes since the date of this Prospectus or, as the case may be, the date on which this Prospectus has been most recently supplemented, or the balance sheet date of the most recent financial statements or (iii) that any other information supplied in connection with the issue of the Notes is correct at any time subsequent to the date on which it is supplied or, if different, the date indicated in the document containing the same. The Managers expressly does not undertake to review the financial condition or affairs of the Issuer during the term of the Notes or to advise any investor in the Notes of any information coming to its attention.

Neither the Managers nor any other person mentioned in this Prospectus, except for the Issuer, is responsible for the information contained in this Prospectus, and accordingly, and to the extent permitted by the laws of any relevant jurisdiction, none of these persons makes any representation, warranty or undertaking express or implied and none of these persons accepts any responsibility for the accuracy and completeness of the information contained in the said document. The Managers have not independently verified any such information and accept no responsibility for the accuracy thereof.

The Notes are not suitable for all kinds of investors. Each investor contemplating purchasing any Notes should make its own independent investigation of the financial condition and affairs, and its own appraisal of the creditworthiness of the Issuer. Neither this Prospectus nor any other information supplied in connection with the Notes should be considered as a recommendation by the Issuer or the Managers to a recipient hereof and thereof that such recipient should purchase any Notes.

This Prospectus does not constitute, and may not be used for the purposes of, an offer or solicitation by anyone in any jurisdiction in which such offer or solicitation is not authorised or to any person to whom it is unlawful to make such offer or solicitation.

The Issuer and the Managers do not represent that this Prospectus may be lawfully distributed or that the Notes may be lawfully offered, in compliance with any applicable registration or other requirements in any such jurisdiction other than the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Austria, or pursuant to an exemption available thereunder. They do not assume any responsibility for facilitating any such distribution or offering. In particular, no action has been taken by the Issuer or the Managers in any jurisdiction where action for that purpose is required.

The offer, sale and delivery of the Notes and the distribution of this Prospectus in certain jurisdictions are restricted by law. Persons into whose possession this Prospectus comes are required by the Issuer and the Managers to inform themselves about and to observe any such restrictions. In particular, the Notes have not been and will not be registered under the U.S. Securities Act and are subject to U.S. tax law requirements. Subject to certain limited exceptions, the Notes may not be offered, sold or delivered in or into the United States or to U.S. persons. For a further description of certain restrictions on offerings and sales of the Notes and distribution of this Prospectus (or of any part thereof) see “Offer, Subscription and Sale of the Notes – Selling Restrictions”.

Zukunftsgerichtete Aussagen

Dieser Prospekt enthält bestimmte zukunftsgerichtete Aussagen. Zukunftsgerichtete Aussagen sind alle Aussagen, die zukünftige Tatsachen, Ereignisse sowie sonstige Umstände betreffen, die sich nicht auf historische Tatsachen und Ereignisse beziehen. Angaben unter Verwendung der Worte wie „glaubt“, „schätzt“, „geht davon aus“, „erwartet“, „nimmt an“, „sieht voraus“, „beabsichtigt“, „hofft“, „könnte“ oder ähnliche Formulierungen deuten auf solche in die Zukunft gerichteten Aussagen hin. Zukunftsgerichtete Aussagen beruhen auf Schätzungen und Annahmen, die von der Emittentin zum gegenwärtigen Zeitpunkt nach ihrem besten Wissen vorgenommen werden. Diese zukunftsgerichteten Aussagen unterliegen Risiken und Ungewissheiten, die dazu führen können, dass die tatsächliche Finanzlage und die tatsächlich erzielten Ergebnisse der Rickmers Gruppe wesentlich von den Erwartungen abweichen (und insbesondere zum Schlechten abweichen), die in den zukunftsgerichteten Aussagen ausdrücklich oder implizit angenommen oder beschrieben werden. Weder die Emittentin noch die Konsortialbanken übernehmen eine Verpflichtung zur Aktualisierung von zukunftsgerichteten Aussagen oder zur Anpassung zukunftsgerichteter Aussagen an künftige Ereignisse oder Entwicklungen, soweit dies nicht gesetzlich vorgeschrieben ist.

Zahlen- und Währungsangaben

Bestimmte Zahlenangaben in diesem Prospekt (unter Einschluss von Prozentangaben) wurden kaufmännisch gerundet. Infolgedessen könnten die in Tabellen angegebenen Gesamtbeträge oder Zwischensummen in diesem Prospekt möglicherweise von den ungerundeten Beträgen, die in diesem Prospekt enthalten sind, abweichen.

Sofern nicht etwas anderes angegeben ist, beziehen sich sämtliche Währungsangaben in diesem Prospekt auf Euro. Falls Beträge in einer anderen Währung angegeben sind, wird dies ausdrücklich durch Benennung der entsprechenden Währung oder Angabe des Währungssymbols kenntlich gemacht.

Forward-looking Statements

This Prospectus contains certain forward-looking statements. Forward-looking statements are all statements which refer to future facts, events or other circumstances and do not refer to historical facts or events. They are indicated by wording such as “believes”, “estimates”, “assumes”, “expects”, “anticipates”, “foresees”, “intends”, “hopes”, “could” or similar expressions. Forward-looking statements are based on current estimates and assumptions by the Issuer to the best of its knowledge. Such forward-looking statements are subjected to risks and uncertainties, and as a result Rickmers Group’s actual financial condition and results of operations may differ materially from (in particular, be more negative than) those conditions expressly or implicitly assumed or described in such forward-looking statements. Neither the Issuer nor the Managers assume any obligation to update such forward-looking statements or to adapt them to future events or developments unless required by law.

Numerical and Currency Information

Certain individual figures (including percentages) stated in this Prospectus have been rounded using the common commercial method (*kaufmännische Rundung*). As a result the totals or interim totals contained in the tables may possibly differ from the non-rounded figures contained elsewhere in this Prospectus due to this rounding.

Unless otherwise indicated, all currency amounts contained in this Prospectus are in Euros. To the extent individual figures are in a different currency this will be stated using the name of the respective currency or the currency symbol.

Inhaltsverzeichnis

Verantwortlichkeitserklärung	ii
Zustimmung zur Verwendung dieses Prospekts durch Finanzintermediäre.....	ii
Hinweis	iii
Zukunftsgerichtete Aussagen	iv
Zahlen- und Währungsangaben.....	iv
ZUSAMMENFASSUNG	D-7
Abschnitt A - Einleitung und Warnhinweise.....	D-7
Abschnitt B - Emittent.....	D-8
Abschnitt C - Wertpapiere.....	D-14
Abschnitt D - Risiken	D-15
Abschnitt E - Angebot.....	D-19
RISIKOFAKTOREN.....	D-22
Branchenspezifische Risiken der Rickmers Gruppe.....	D-22
Risiken im Zusammenhang mit dem Geschäft der Rickmers Gruppe.....	D-33
Risiken in Bezug auf die Schuldverschreibungen	D-47
ALLGEMEINE ANGABEN	D-51
Gegenstand des Prospektes	D-51
Ermächtigung zur Begebung der Schuldverschreibungen.....	D-51
Clearing	D-51
Börsennotierung	D-51
Hauptzahlstelle.....	D-51
Emissionskosten	D-52
Verwendung des Emissionserlöses	D-52
Interessen Dritter	D-52
Zur Einsichtnahme zur Verfügung stehende Dokumente.....	D-52
Branchen-, Markt- und Kundendaten/-informationen	D-53
ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZUR EMITTENTIN	D-55
Allgemeine Informationen zur Emittentin.....	D-55
Historie des Konzerns und Konzernstruktur	D-56
GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	D-58
Überblick.....	D-58
Wettbewerbsvorteile.....	D-60
Strategie.....	D-64
Geschäftsbereiche.....	D-69
Markt und Wettbewerb.....	D-78
Kunden der Rickmers Gruppe.....	D-87
Vertrieb und Marketing	D-88
Mitarbeiter.....	D-89
Investitionen	D-90
Versicherung	D-91

TABLE OF CONTENTS

Responsibility Statement.....	ii
Consent to the Use of this Prospectus by Financial Intermediaries.....	ii
Notice.....	iii
Forward-looking Statements.....	iv
Numerical and Currency Information.....	iv
SUMMARY.....	7
Section A - Introduction and Warnings.....	E-7
Section B - Issuer.....	E-8
Section C - Securities.....	E-14
Section D - Risks.....	E-15
Section E - Offer.....	E-19
RISK FACTORS.....	E-22
Risks Relating to Rickmers Group's Industry.....	E-22
Risks Relating to Rickmers Group's Business.....	E-33
Risks Relating to the Notes.....	E-47
GENERAL INFORMATION.....	E-51
Subject Matter of this Prospectus.....	E-51
Authorisation for the Issue of the Notes.....	E-51
Clearing.....	E-51
Inclusion to Trading.....	E-51
Principal Paying Agent.....	E-51
Costs of the Issue.....	E-52
Use of Proceeds.....	E-52
Interests of Third Parties in the Offering.....	E-52
Documents Available for Inspection.....	E-52
Industry, Market and Customer Data and Information.....	E-53
GENERAL INFORMATION ON THE ISSUER.....	E-55
General Information on the Issuer.....	E-55
History of the Group and Group Structure.....	E-56
BUSINESS.....	E-58
Overview.....	E-58
Competitive Strengths.....	E-60
Strategy.....	E-64
Business Segments.....	E-69
Market and Competition.....	E-78
Rickmers Group's Customers.....	E-87
Sales and Marketing.....	E-88
Employees.....	E-89
Investments.....	E-90
Insurance.....	E-91

Geistiges Eigentum	D-91
Gerichtsverfahren	D-91
Wesentliche Verträge	D-93
Regulatorisches Umfeld	D-98
VERWALTUNGS,- GESCHÄFTSFÜHRUNGS- UND AUFSICHTSORGANE	D-106
Geschäftsführung (Executive Board)	D-106
Extended Board Committee / Senior Management	D-107
Beirat	D-108
Potenzielle Interessenkonflikte.....	D-108
Corporate Governance.....	D-108
AUSGEWÄHLTE FINANZINFORMATIONEN	D-109
ANLEIHEBEDINGUNGEN	D-112
ZUSAMMENFASSUNG DER REGELUNGEN ÜBER DIE BESCHLUSSFASSUNG DER ANLEIHEGLÄUBIGER AUßERHALB VON GLÄUBIGERVERSAMMLUNGEN	D-125
Besondere Regelungen über Abstimmung ohne Versammlung	D-125
Regelungen über die Gläubigerversammlung, die auf die Abstimmung ohne Versammlung entsprechend anzuwenden sind	D-125
ANGEBOT, ZEICHNUNG UND VERKAUF DER SCHULDVERSCHREIBUNGEN	D-127
Angebot	D-127
Zeichnungsangebote über die Zeichnungsfunktionalität	D-127
Zeichnungsangebote über das Zeichnungsportal.....	D-128
Privatplatzierung	D-128
Angebotszeitraum.....	D-128
Zuteilung	D-128
Lieferung und Abrechnung	D-128
Ausgabepreis, Verzinsung und Rendite	D-129
Begebung, Anzahl der zu emittierenden Schuldverschreibungen und Ergebnis des öffentlichen Angebots und der Privatplatzierung.....	D-129
Übernahme	D-129
Kosten der Anleger im Zusammenhang mit dem Angebot	D-130
Verkaufsbeschränkungen	D-130
BESTEUERUNG	D-132
Besteuerung der Anleihegläubiger in der Bundesrepublik Deutschland	D-132
Besteuerung der Anleihegläubiger im Großherzogtum Luxemburg	D-135
Besteuerung der Anleihegläubiger in der Republik Österreich	D-138
FINANZTEIL	F-1
JÜNGSTER GESCHÄFTSGANG UND AUSSICHTEN	GE-1
GLOSSAR	G-1

Intellectual Property	E-91
Legal Proceedings	E-91
Material Contracts	E-93
Regulatory Environment	E-98
ADMINISTRATIVE, MANAGEMENT, AND SUPERVISORY BODIES	E-106
Management	E-106
Extended Board Committee / Senior Management	E-107
Advisory Board	E-108
Potential Conflicts of Interests	E-108
Corporate Governance.....	E-108
SELECTED FINANCIAL INFORMATION	E-109
TERMS AND CONDITIONS OF THE NOTES	E-112
SUMMARY OF RULES REGARDING RESOLUTIONS OF HOLDERS	E-125
Specific Rules regarding Votes without Meeting.....	E-125
Rules regarding Noteholders' Meetings applicable to Votes without Meeting.....	E-125
OFFER, SUBSCRIPTION AND SALE OF THE NOTES	E-127
The Offer	E-127
Subscription via the Subscription Functionality.....	E-127
Subscription via the Subscription Portal	E-128
Private Placement.....	E-128
Offer Period.....	E-128
Allotment.....	E-128
Delivery and Settlement	E-128
Issue price, Interest and Yield	E-129
Issue, Number of Notes to be Issued and Result of the Public Offering and the Institutional Offer	E-129
Underwriting	E-129
Costs of the Investors in Connection with the Offer	E-130
Selling Restrictions	E-130
TAXATION.....	E-132
Taxation of Noteholders in the Federal Republic of Germany.....	E-132
Taxation of Noteholders in the Grand Duchy of Luxembourg.....	E-135
Taxation of Noteholders in the Republic of Austria.....	E-138
FINANCIAL SECTION.....	F-1
RECENT DEVELOPMENTS AND OUTLOOK	O-1
GLOSSARY	G-1

ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenfassungen basieren auf Offenlegungspflichten, die als „Angaben“ bezeichnet werden. Diese Angaben sind in den Abschnitten A-E (A.1-E.7) mit Zahlen gekennzeichnet.

Diese Zusammenfassung enthält sämtliche Angaben, die in einer Zusammenfassung für diese Art von Wertpapieren und Emittenten aufgenommen werden müssen. Da gewisse Angaben nicht gemacht werden müssen, können Lücken in der Zahlenfolge der Angaben bestehen.

Es ist möglich, dass Informationen bezüglich einer Angabe nicht angegeben werden können, auch wenn eine Angabe aufgrund der Art der Wertpapiere oder der Emittentin in der Zusammenfassung enthalten sein muss. In diesem Fall wird in der Zusammenfassung eine kurze Beschreibung der Angabe gegeben und mit der Bezeichnung „entfällt“ vermerkt.

Abschnitt A - Einleitung und Warnhinweise		
A.1	Warnhinweise	<p>Die folgende Zusammenfassung sollte als Prospektinleitung verstanden werden.</p> <p>Der Anleger sollte sich bei jeder Entscheidung, in die Wertpapiere zu investieren, auf den gesamten Prospekt stützen. Ein Anleger, der wegen der in dem Prospekt enthaltenen Angaben Klage einreichen will, muss nach den nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaates möglicherweise für die Übersetzung des Prospekts aufkommen, bevor das Verfahren eingeleitet werden kann.</p> <p>Zivilrechtlich haften nur diejenigen Personen, die die Zusammenfassung samt etwaiger Übersetzungen vorgelegt und übermittelt haben, und dies auch nur in dem Fall, dass die Zusammenfassung, verglichen mit den anderen Teilen des Prospekts, irreführend, unrichtig oder inkohärent ist, oder verglichen mit den anderen Teilen des Prospekt wesentliche Angaben, die in Bezug auf Anlagen in die betreffenden Wertpapiere für die Anleger eine Entscheidungshilfe darstellen, vermissen lässt..</p>
A.2	Zusätzliche Information	<p>Jedem Finanzintermediär, der die Schuldverschreibungen weiter verkauft oder endgültig platziert, ist es erlaubt, diesen Prospekt im Großherzogtum Luxemburg, der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich für den Weiterverkauf oder die edgültige Platzierung der Schuldverschreibungen in der Zeit vom 27. Mai 2013 bis zum 7. Juni 2013, in der der Weiterverkauf oder die endgültige Platzierung zulässig ist, zu verwenden, sofern der Prospekt noch gültig im Sinne des Artikel 11 des Luxemburgischen Prospektgesetzes ist. Die Emittentin übernimmt die Verantwortung für die Informationen in diesem Prospekt auch im Hinblick auf einen solchen Weiterverkauf oder die endgültige Platzierung der Schuldverschreibungen.</p> <p>Der Prospekt darf potentiellen Anleger nur mit allen zuvor veröffentlichten Nachträgen übergeben werden. Etwaige Nachträge zum Prospekt werden zum elektronischen Abruf auf der Internetseite der Emittentin (www.rickmers.com/investors), der Deutsche Börse AG (Frankfurter Wertpapierbörse) (www.boerse-frankfurt.de) und der Société de la Bourse de Luxembourg (www.bourse.lu) bereitgestellt.</p> <p>Für den Fall, dass ein Finanzintermediär ein Angebot macht, wird er die Anleger zum Zeitpunkt über die Bedingungen der Schuldverschreibungen im Zeitpunkt des Angebots unterrichten.</p> <p>Finanzintermediäre, die diesen Prospekt verwenden, müssen auf ihrer Internetseite angeben, dass sie den Prospekt auf Grundlage der ihnen von der Emittentin erteilten Zustimmung verwenden.</p>

SUMMARY

Summaries are made up of disclosure requirements known as 'Elements'. These elements are numbered in Sections A – E (A.1 – E.7).

This summary contains all the Elements required to be included in a summary for this type of securities and Issuer. Because some Elements are not required to be addressed, there may be gaps in the numbering sequence of the Elements.

Even though an Element may be required to be inserted in the summary because of the type of securities and Issuer, it is possible that no relevant information can be given regarding the Element. In this case a short description of the Element is included in the summary with the mention of 'not applicable'.

Section A - Introduction and Warnings		
A.1	Warning notice	<p>The following summary should be read as an introduction to the Prospectus.</p> <p>Any decision to invest in the securities should be based on a consideration of the Prospectus as a whole by the investor. Where a claim relating to the information contained in this Prospectus is brought before a court, the plaintiff investor might, under the national legislation of the Member State, have to bear the costs of translating the Prospectus before the legal proceedings are initiated.</p> <p>Civil liability attaches only to the persons who have tabled the summary, including any translation thereof, but only if the summary is misleading, inaccurate or inconsistent, when read together with other parts of the Prospectus or if it does not provide, when read together with the other parts of the Prospectus, key information in order to aid investors when considering whether to invest in such securities.</p>
A.2	Additional Information	<p>Each further financial intermediary subsequently reselling or finally placing the Notes is entitled to use the Prospectus in the Grand Duchy of Luxembourg, the Federal Republik of Germany and the Republik of Austria for the subsequent resale or final placement of the Notes during the period from 27 May 2013 to 7 June 2013 during which subsequent resale or final placement of the Notes can be made, provided however, that the Prospectus is still valid in accordance with Article 11 of the Luxembourg Prospectus Law. The Issuer accepts responsibility for the information given in this Prospectus also with respect to such subsequent resale or final placement of the Notes.</p> <p>The Prospectus may only be delivered to potential investors together with all supplements published before such delivery. Any supplement to the Prospectus will be available for viewing in electronic form on the Issuer's website (www.rickmers.com/investors), the websites of Deutsche Börse AG (Frankfurt Stock Exchange) (www.boerse-frankfurt.de) and of Société de la Bourse de Luxembourg (www.bourse.lu).</p> <p>When using the Prospectus, each relevant further financial intermediary must make certain that it complies with all applicable laws and regulations in force in the respective jurisdictions.</p> <p>In the event of an offer being made by a further financial intermediary, the further financial intermediary shall provide information to investors on the terms and conditions of the Notes at the time of that offer.</p> <p>Any further financial intermediary using the Prospectus shall state on its website that it uses the Prospectus in accordance with the consent of the Issuer and the conditions attached to this consent.</p>

Abschnitt B - Emittent		
B.1	Gesetzliche und kommerzielle Bezeichnung der Emittentin	Die gesetzliche Bezeichnung der Emittentin ist Rickmers Holding GmbH & Cie. KG. Im Markt tritt die Emittentin auch unter den kommerziellen Bezeichnungen „Rickmers“ und „Rickmers Gruppe“ auf.
B.2	Sitz und Rechtsform der Emittentin, geltendes Recht und Land der Gründung	Die Emittentin ist eine nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland gegründete GmbH & Cie. KG (Kommanditgesellschaft). Die Emittentin hat ihren registrierten Sitz in Hamburg, Deutschland, und ist bei dem Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg eingetragen. Für die Emittentin gilt das Recht der Bundesrepublik Deutschland.
B.4b	Beschreibung bekannter Trends, die die Emittentin und ihre Industrie beeinflussen	Die Rickmers Gruppe erwartet für 2013 bei einem weiter schwierigen Umfeld eine operativ stabile Ertragslage. Die verstärkte Kapitalmarktorientierung der Rickmers Gruppe eröffnet dem Unternehmen die Chance, zusätzliche Finanzierungsquellen zu erschließen und so Opportunitäten im Markt zu nutzen. Die Rickmers Gruppe rechnet für 2013 mit leicht steigenden Frachtraten in ihren Marktsegmenten. Eine Erholung der für die Rickmers Gruppe relevanten Märkte hängt wesentlich von der Nachfrage nach Containerschiffen sowie nach Schiffstransportkapazität im Schwergut-, Stückgut- und Projektladungsgeschäft ab.
B.5	Beschreibung der Gruppe und der Stellung der Emittentin innerhalb dieser Gruppe	<p>Die Emittentin ist die Muttergesellschaft der Rickmers Gruppe, die aus der Emittentin und 103 konsolidierten Tochtergesellschaften der Emittentin sowie sieben Minderheitsbeteiligungen an anderen Gesellschaften besteht.</p> <p>Als Konzernmuttergesellschaft, stellt die Rickmers Holding ihren einzelnen Geschäftsbereichen interdisziplinäre Dienstleistungen zur Verfügung und agiert als Management Holdinggesellschaft für die Rickmers Gruppe. Dies schließt unter anderem den Kauf, das Halten und den Verkauf von Beteiligungen an anderen Schifffahrtsgesellschaften sowie verwandten maritimen Geschäften ein. Darüber hinaus obliegt der Rickmers Holding das Management der Finanzierungsangelegenheiten der verschiedenen Geschäftsbereiche.</p>
B.9	Gewinnprognose oder -einschätzung	Entfällt; die Emittentin hat keine Gewinnprognose oder -einschätzung abgegeben.
B.10	Beschränkungen im Bestätigungsvermerk zu den historischen Finanzinformationen	Entfällt; zu den historischen Finanzinformationen bestehen keine etwaigen Einschränkungen oder Versagungen in den Bestätigungsvermerken.

Section B - Issuer		
B.1	Legal and commercial name of the issuer	The Issuer's legal name is Rickmers Holding GmbH & Cie. KG. The Issuer operates under the commercial names "Rickmers" and "Rickmers Group".
B.2	Domicile and legal form of the issuer, legislation under which the issuer operates and its country of incorporation	The Issuer is incorporated as a limited partnership (<i>Kommanditgesellschaft</i>) under the laws of the Federal Republic of Germany. The Issuer has its registered office in Hamburg, Germany, and is registered with the commercial register (<i>Handelsregister</i>) kept at the local court (<i>Amtsgericht</i>) of Hamburg. The Issuer is subject to the law of the Federal Republic of Germany.
B.4b	A description of any known trends affecting the issuer and the industries in which it operates.	In an environment that will remain difficult, Rickmers Group expects a stable financial performance in operations for 2013. Rickmers Group's improved capital market orientation opens up opportunities for the company to tap additional sources of funds and so exploit opportunities on the market. Rickmers Group expects a slight rise in freight rates in its market segment for 2013. A rebound in the markets relevant for Rickmers Group hinges mainly on the demand for container ships and for transportation capacity for breakbulk, heavy lift and project cargoes.
B.5	A description of the group and the issuer's position within the group	<p>The Issuer is the parent company of Rickmers Group which comprises the Issuer and 103 consolidated subsidiaries of the Issuer and seven minority participations in other companies.</p> <p>As group parent company, Rickmers Holding provides its business segments with interdisciplinary services and serves as a management holding company for Rickmers Group. Amongst other things, this means acquiring, holding and selling investments in other shipping companies and related maritime businesses. Moreover, Rickmers Holding manages financing for the business segments.</p>
B.9	Profit forecast or estimate	Not applicable; the Issuer has not made a profit forecast or estimate.
B.10	A description of the nature of any qualifications in the audit report of the historical financial information	Not applicable; there is no qualification in the audit reports of the historical financial information.

<p>B.12</p>	<p>Ausgewählte wesentliche historische Finanzinformationen und Erklärung, dass sich die Aussichten des Emittenten seit dem Datum des letzten veröffentlichten geprüften Abschlusses nicht wesentlich verschlechtern haben</p>	<p>Die im Folgenden aufgeführten ausgewählten Finanzinformationen sind aus den geprüften Konzernabschlüssen der Emittentin per und für die zum 31. Dezember 2011 und 2012 endenden Geschäftsjahre (die “Konzernabschlüsse”) abgeleitet. Die Konzernabschlüsse wurden auf der Grundlage der deutschen handelsrechtlichen Vorschriften (Handelsgesetzbuch, „HGB“) erstellt. Die konsolidierten Jahresabschlüsse der Emittentin für die zum 31. Dezember 2011 und 2012 endenden Geschäftsjahre wurden durch die PricewaterhouseCoopers Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Aktiengesellschaft, Hamburg, geprüft und in beiden Fällen mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.</p> <p>Die untenstehenden pro-forma Finanzinformationen für das zum 31. Dezember 2011 endende Geschäftsjahr reflektiert den erweiterten des Konsolidierungskreis der Rickmers Holding im Geschäftsjahr 2012 um Rickmers Maritime, ein börsennotierter Schifffahrts-Trust in Singapur (“Rickmers Maritime”). In der Hauptversammlung von Rickmers Maritime am 23. April 2012 erreichte die Rickmers Gruppe zum dritten Mal in Folge einen Stimmrechtsanteil von mehr als 70% weshalb trotz der Minderheitsbeteiligung in Höhe von 33,1 Prozent von einer nachhaltigen Stimmrechtsmehrheit und einer dadurch begründeten De-facto-Kontrolle über Rickmers Maritime, ab diesem Stichtag auszugehen ist.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wurde bezüglich der Rickmers Maritime Untergruppe im Jahr 2012 von der at-equity-Konsolidierung zur Vollkonsolidierung übergegangen. Eine Vergleichbarkeit der geprüften Jahresabschlüsse 2011 und 2012 ist mit Blick auf die signifikanten Änderungen des Konsolidierungsumfangs nicht gegeben. Für die Zwecke der pro-forma Finanzinformation wurde daher unterstellt, dass der Übergang von der at-equity-Konsolidierung zur Vollkonsolidierung von Rickmers Maritime bereits 23. April 2011 stattgefunden hat.</p> <table border="1" data-bbox="416 1052 1420 1657"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Ausgewählte Positionen der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</th> <th colspan="3">Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember</th> </tr> <tr> <th>2012</th> <th>2011</th> <th>2011</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Pro-Forma</th> <th>as reported</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>(geprüft)</td> <td>HGB (TEUR) (geprüft)</td> <td>(geprüft)</td> </tr> <tr> <td>Umsatzerlöse.....</td> <td>618.287</td> <td>574.299</td> <td>517.897</td> </tr> <tr> <td>Sonstige betriebliche Erträge</td> <td>86.435</td> <td>29.258</td> <td>26.757</td> </tr> <tr> <td>Materialaufwand</td> <td>-308.114</td> <td>-270.352</td> <td>-267.734</td> </tr> <tr> <td>Personalaufwand</td> <td>-74.453</td> <td>-67.788</td> <td>-67.788</td> </tr> <tr> <td>Sonstige betriebliche Aufwendungen.....</td> <td>-72.042</td> <td>-64.070</td> <td>-63.837</td> </tr> <tr> <td>EBITDA¹</td> <td>244.360</td> <td>203.049</td> <td>152.622</td> </tr> <tr> <td>EBIT²</td> <td>114.664</td> <td>90.508</td> <td>70.531</td> </tr> <tr> <td>Konzernjahresüberschuss/ -fehlbetrag.....</td> <td>22.459</td> <td>13805</td> <td>14.370</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹ EBITDA ist definiert als Umsatzerlöse, Sonstige betriebliche Erträge, Erträge aus Beteiligungen sowie Ergebnis aus assoziierten Unternehmen abzüglich Materialaufwand, Personalaufwand, Sonstige betriebliche Aufwendungen sowie Sonstige Steuern. Die hier verwendete Definition des EBITDA ist nicht vergleichbar mit der Definition des EBITDA, die bei anderen Unternehmen verwendet wird. EBITDA ist keine einheitlich verwendete Größe und nicht durch gesetzliche Bestimmungen (z.B. HGB) festgelegt. Für diese Kennzahl gibt es keine Definition nach handelsrechtlichen Vorschriften.</p> <p>² EBIT ist definiert als EBITDA abzüglich Abschreibungen auf das Anlage- und Umlaufvermögen sowie Wertberichtigungen auf das Umlaufvermögen und Finanzanlagen zuzüglich Zuschreibungen auf das Anlage- und Umlaufvermögen sowie Zuschreibungen auf das Finanzanlagevermögen. Die hier verwendete Definition des EBIT ist nicht vergleichbar mit der Definition des EBIT, die bei anderen Unternehmen verwendet wird. EBIT ist keine einheitlich verwendete Größe und nicht durch gesetzliche Bestimmungen (z.B. HGB). Für diese Kennzahl gibt es keine Definition nach handelsrechtlichen Vorschriften.</p>	Ausgewählte Positionen der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember			2012	2011	2011		Pro-Forma	as reported		(geprüft)	HGB (TEUR) (geprüft)	(geprüft)	Umsatzerlöse.....	618.287	574.299	517.897	Sonstige betriebliche Erträge	86.435	29.258	26.757	Materialaufwand	-308.114	-270.352	-267.734	Personalaufwand	-74.453	-67.788	-67.788	Sonstige betriebliche Aufwendungen.....	-72.042	-64.070	-63.837	EBITDA ¹	244.360	203.049	152.622	EBIT ²	114.664	90.508	70.531	Konzernjahresüberschuss/ -fehlbetrag.....	22.459	13805	14.370
Ausgewählte Positionen der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember																																															
	2012	2011		2011																																												
		Pro-Forma	as reported																																													
	(geprüft)	HGB (TEUR) (geprüft)	(geprüft)																																													
Umsatzerlöse.....	618.287	574.299	517.897																																													
Sonstige betriebliche Erträge	86.435	29.258	26.757																																													
Materialaufwand	-308.114	-270.352	-267.734																																													
Personalaufwand	-74.453	-67.788	-67.788																																													
Sonstige betriebliche Aufwendungen.....	-72.042	-64.070	-63.837																																													
EBITDA ¹	244.360	203.049	152.622																																													
EBIT ²	114.664	90.508	70.531																																													
Konzernjahresüberschuss/ -fehlbetrag.....	22.459	13805	14.370																																													

B.12 Selected financial information and a description of significant changes in the financial or trading position subsequent to the period covered by the historical financial information and statement that there has been no material adverse change in the prospects of the issuer since the date of its last published audited financial statements

The following tables present selected consolidated financial information of Rickmers Holding which has been derived from the audited consolidated financial statements of the Issuer as at and for the financial years ended 31 December 2012 and 2011 (the “**Group Financial Statements**”). The Group Financial Statements were prepared in accordance with German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch*, “HGB”). PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, has audited the Issuer’s consolidated financial statements for the years ended 31 December 2012 and 2011 and has issued an unqualified auditor’s report in each case.

The pro-forma financial information for the financial year ended 31 December 2011 presented below reflects the expansion of the scope of consolidation of Rickmers Holding in the financial year 2012 to include Rickmers Maritime, a publicly listed shipping business trust in Singapore (“**Rickmers Maritime**”). At Rickmers Maritime’s annual general meeting held on 23 April 2012, Rickmers Group for the third time in a row attained more than 70% share of the voting rights. Consequently, despite its minority interest of 33.1%, voting power of Rickmers Group is deemed sustainable, thus enabling Rickmers Group to exert de facto control over Rickmers Maritime.

Against this backdrop, a transition from at-equity consolidation to full consolidation was carried out for the Rickmers Maritime subgroup in 2012. In the light of the significant changes to the scope of consolidation due to this change, it is not possible to compare the audited consolidated financial statements 2011 with the 2012 financial statements. For purposes of the pro-forma financial information it was therefore assumed that the transition from at-equity consolidation to full consolidation for Rickmers Maritime had already taken place on 23. April 2011.

Selected Consolidated Income Statement Data	As of and for the year ended 31 December		
	2012	2011 Pro-Forma	2011 as reported
	(audited)	(audited)	(audited)
	HGB (EUR thousand)		
Revenues	618,287	574,299	517,897
Other operating income	86,435	29,258	26,757
Cost of materials.....	-308,114	-270,352	-267,734
Personnel expenses.....	-74,453	-67,788	-67,788
Other operating expenses.....	-72,042	-64,070	-63,837
EBITDA ¹	244,360	203,049	152,622
EBIT ²	114,664	90,508	70,531
Group net income/net loss for the year.....	22,459	13,805	14,370

¹ EBITDA is defined as revenues including other operating income, income from investment and result from associated companies less cost of materials, personnel expenses, other operating expenses and other operating tax. EBITDA used here is not comparable to EBITDA disclosed by other companies, as this figure is not uniformly defined. There is no German GAAP definition for this indicator.

² EBIT is defined as EBITDA including depreciation of intangible and tangible assets, impairment of current assets, impairment of financial assets, income from write up of current assets, intangible and tangible assets, and financial assets. EBIT used here is not comparable to EBIT disclosed by other companies, as this figure is not uniformly defined. There is no German GAAP definition for this indicator.

Ausgewählte Positionen der Konzernbilanz	Auf den 31. Dezember		
	2012	2011 Pro- Forma	2011 as re- ported
	(geprüft)	HGB (TEUR) (geprüft)	(geprüft)
Anlagevermögen.....	2.529.544	2.741.853	1.782.594
- davon Seeschiffe.....	2.526.045	2.708.242	1.748.982
Finanzanlagen.....	22.504	34.254	110.284
Umlaufvermögen.....	194.709	204.279	158.519
Eigenkapital.....	719.512	753.142	313.922
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkon- solidierung.....	8.063	8.063	8.063
Rückstellungen.....	73.259	87.706	82.155
Verbindlichkeiten.....	1.956.105	2.133.362	1.650.795
- davon ggü. Kreditinstituten.....	1.841.897	2.020.332	1.541.797
Bilanzsumme.....	2.765.012	2.988.993	2.059.984

Ausgewählte Positionen der Konzernkapitalflussrechnung	Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember		
	2012	2011 Pro- Forma	2011 as reported
	(geprüft)	HGB (TEUR) (geprüft)	(geprüft)
Jahresergebnis.....	22.459	13.805	14.370
Cashflow aus der laufenden Ge- schäftstätigkeit ¹	111.267	159.998	134.839
Cashflow aus der Investitionstätig- keit.....	21.556	-303.821	-303.821
Cashflow aus der Finanzierungstätig- keit.....	-148.929	88.013	108.517
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands.....	-16.106	-55.810	-60.465
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	51.470	65.982	65.982
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	73.124	94.160	51.470

¹Der Rückgang des Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit zwischen 2011 (pro-forma) und 2012 ist im Wesentlichen auf die ausweisbedingte Umgliederung einer Forderung aus der Position Zunahme der Forderungen in den Cashflow aus Investitionstätigkeit bedingt.

Selected Consolidated Balance Sheet Data

As of 31 December

	2012	2011 Pro- Forma	2011 as reported
	HGB (EUR thousand)		
	(audited)	(audited)	(audited)
Tangible assets.....	2,529,544	2,741,853	1,782,594
- thereof vessels	2,526,045	2,708,242	1,748,982
Financial fixed assets.....	22,504	34,254	110,284
Current assets.....	194,709	204,279	158,519
Shareholders' equity	719,512	753,142	313,922
Difference from capital consolidation.....	8,063	8,063	8,063
Provisions	73,259	87,706	82,155
Liabilities.....	1,956,105	2,133,362	1,650,795
- thereof liabilities to banks.....	1,841,897	2,020,332	1,541,797
Balance sheet total	2,765,012	2,988,993	2,059,984

Selected Consolidated Cash-flow Statement Data

Year ended 31 December

	2012	2011 Pro-Forma	2011 as reported
	HGB (EUR thousand)		
	(audited)	(audited)	(audited)
Net income	22,459	13,805	14,370
Cash flow from operating activities ¹	111,267	159,998	134,839
Cash flow from investing activities	21,556	-303,821	-303,821
Cash flow from financing activities	-148,929	88,013	108,517
Net change in cash and cash equivalents.....	-16,106	-55,810	-60,465
Cash and cash equivalents at beginning of period	51,470	65,982	65,982
Cash and cash equivalents at end of period	73,124	94,160	51,470

¹The decline of the Cash flow from operating activities between 2011 (Pro-Forma) and 2012 is mainly due to a reclassification of the change in receivables to the Cash flow from investing activities.

Weitere konsolidierte Finanzkennzahlen	Zum 31. Dezember bzw. Zeitraum 1.1. – 31.12.		
	2012	2011	2011
		Pro-Forma	
	HGB		
EBIT Interest Coverage ¹	1,2	1,2	1,2
EBITDA Interest Coverage ²	2,6	2,6	2,7
Brutto-Finanzverschuldung / EBITDA ³	7,5	10,0	10,1
Netto-Finanzverschuldung / EBITDA ⁴	7,2	9,5	10,3
Risk Bearing Capital ⁵	26%	25%	15%
Brutto-Finanzverschuldung / Kapital ⁶	72%	73%	83%
EBITDA Mar-ge ⁷	40%	35%	30%
Vessel's value to loan ⁸	1,4	1,3	1,1

Anleger sollten berücksichtigen, dass die hier verwendeten Finanzkennzahlen nicht standardisiert sind, nicht einheitlich verwendet werden und von anderen Unternehmen abweichend definiert werden können. Daher können sie zwischen verschiedenen Unternehmen erheblich abweichen. Deshalb sollte ein Vergleich der Emittentin und von anderen Unternehmen nicht allein auf diesen Finanzkennzahlen beruhen. Die Rickmers Gruppe geht davon aus, dass diese Finanzkennzahlen sinnvoll sind, um die Rickmers Gruppe zu bewerten. Jedoch sind die weiteren ausgewählten Finanzinformationen keine nach handelsrechtlichen Vorschriften anerkannten Finanzkennzahlen und sollten nicht als Ersatz für Kennzahlen nach deutschen handelsrechtlichen Vorschriften verwendet werden.

¹ EBIT dividiert durch Zinsen und ähnliche Aufwendungen

² EBITDA dividiert durch Zinsen und ähnliche Aufwendungen

³ Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten dividiert durch EBITDA

⁴ Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten minus Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten dividiert durch EBITDA

⁵ Haftkapital (Eigenkapital minus Saldo aus Steuerverbindlichkeiten und aktiven und passive latenten Steuern) dividiert durch bereinigte Bilanzsumme (Bilanzsumme minus Saldo aus Steuerverbindlichkeiten und aktiven und passive latenten Steuern)

⁶ Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten dividiert durch Kapital (Eigenkapital plus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten)

⁷ EBITDA dividiert durch Umsatzerlöse

⁸ Buchwert der Seeschiffe dividiert durch Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Seit dem Datum des letzten veröffentlichten geprüften Jahresabschlusses (31. Dezember 2012) haben sich die Aussichten der Emittentin nicht wesentlich verändert. Zudem gab es seit dem Zeitpunkt, der durch die historische Finanzinformation abgedeckt ist, keine wesentliche Änderung in der Finanzlage oder Handelsposition, mit Ausnahme des Folgenden:

Mit Blick auf ein vorgeschlagenes nicht garantiertes und widerrufliches Bezugsangebot (das "Bezugsangebot") von Rickmers Maritime, Singapur, mit dem Zweck Bruttoerlöse von bis zu ungefähr SGD 101,7 Millionen (entsprechend ungefähr USD 81,5 Millionen) durch die Ausgabe von bis zu 423.675.000 neuen Anteilen zu einem Ausgabepreis von SGD 0,240 pro Anteil (basierend auf einem Zeichnungsverhältnis von 1:1) zu erzielen, welches am 19. März 2013 durch den Trustee Manager von Rickmers Maritime, Rickmers Trust Management Pte. Ltd., angekündigt wurde, haben Rickmers Second Invest GmbH und Polaris Shipmanagement Company Limited (als Gesellschaften, durch die Rickmers Holding indirekt eine 33,1%ige Beteiligung an Rickmers Maritime hält) am 18. März 2013 unwiderrufliche Verpflichtungserklärungen gegenüber Rickmers Trust Management Pte. Ltd. abgegeben.

**Further Selected Consolidated
Financial Information**

As of and for the year ended 31 December

	2012	2011	2011
		Pro-Forma	
	HGB		
EBIT Interest Coverage ¹	1.2	1.2	1.2
EBITDA Interest Coverage ²	2.6	2.6	2.7
Total Debt / EBITDA ³	7.5	10.0	10.1
Total Net Debt / EBITDA ⁴	7.2	9.5	10.3
Risk Bearing Capital ⁵	26%	25%	15%
Total Debt / Capital ⁶	72%	73%	83%
EBITDA Margin ⁷	40%	35%	30%
Vessel's value to loan ⁸	1.4	1.3	1.1

Investors should note that the financial figures presented in the above table are not standardized figures and are not used consistently, are calculated differently by other companies and may vary significantly from company to company. Therefore, a comparison of the Issuer with other companies should not be based solely on these financial figures. Rickmers Group believes that these internal measures are useful in evaluating Rickmers group's performance. However, the further selected consolidated financial information are not recognized as measures under German GAAP and should not be considered as substitutes for figures determined in accordance with German GAAP.

¹ EBIT divided by interest and similar expenses

² EBITDA divided by interest and similar expenses

³ Liabilities to banks divided by EBITDA

⁴ Liabilities to banks minus Cash and Cash equivalents divided by EBITDA

⁵ Liability Capital (the Equity minus tax accruals and deferrals) divided by modified total assets (the total assets minus tax accruals and deferrals)

⁶ Liabilities to banks divided by Capital (the Equity plus liabilities to banks)

⁷ EBITDA divided by revenues

⁸ Vessel's carrying amount divided by liabilities to banks

Since the date of the last published financial statements (31 December 2012), there has been no material adverse change in the prospects of the Issuer. Moreover, there has been no significant change in the financial or trading position subsequent to the period covered by the historical financial information except for the following:

With respect to a proposed non-underwritten renounceable rights offering (the "**Rights Offering**") by Rickmers Maritime, Singapore, to raise gross proceeds of up to approximately SGD 101.7 million (equivalent to approximately USD 81.5 million) through the issuance of up to 423,675,000 new units at an issue price of SGD 0.240 per unit (based on a 1:1 subscription ratio), which was announced by Rickmers Trust Management Pte. Ltd. as trustee-manager of Rickmers Maritime, on 19 March 2013, Rickmers Second Invest GmbH and Polaris Shipmanagement Company Limited, being the entities through which Rickmers Holding indirectly holds 33.1% in the share capital of Rickmers Maritime, have entered on 18 March 2013 into irrevocably undertakings vis-a-vis Rickmers Trust Management Pte. Ltd.

		<p>Nach Maßgabe dieser unwiderruflichen Verpflichtungserklärungen haben sich die Rickmers Second Invest GmbH und Polaris Shipmanagement Company Limited bereit erklärt, unter bestimmten Voraussetzungen entweder selbst und/oder durch einen registrierten Eigentümer, der die Anteile für sie hält, vor Schluss des Bezugsangebotes Bezugsrechte auszuüben, und zwar in dem Umfang wie erforderlich sein wird, um das prozentuale Verhältnis ihrer Anteilsinhaberschaft auf einer vergrößerten Basis aufrecht zu erhalten. Es ist geplant, die Erlöse aus dem Bezugsangebot für die vollständige Rückführung bestimmter Kreditfazilitäten zu nutzen, um das vertragliche Verhältnis zwischen Sicherheitswerten und Kreditverbindlichkeiten (value to loan covenant ratio) unter Rickmers Maritime's Kreditvertrag von 133% auf sodann 110% zu reduzieren. Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Rickmers Maritime am 22. April 2013 wurde der Beschluss über das Bezugsangebot mit 97,7% der Stimmen gefasst. Kopien des Emissionsprospekts wurden den Anteilsinhabern am 2. Mai 2013 übersandt. Die Ausgabe der Anteile erfolgt am 27. Mai 2013.</p> <p>Am 26. März 2013 hat die Emittentin mit einer koreanischen Schiffsbauwerft eine Absichtserklärung (<i>Letter of Intent</i>) unterzeichnet, worin beide Parteien die Absicht erklären, Schiffbauverträge für Design, Bau, Ausrüstung und Fertigstellung von zehn 10.000 TEU Containerschiffen durch die Schiffsbauwerft und deren Ablieferung an die Emittentin abzuschließen, und zwar im Austausch gegen eine Gegenleistung, deren Betrag von einer Anzahl an bestimmten technischen Spezifikationen abhängt. Der Emittentin wurde ferner eine Option auf den Kauf zehn weiterer 10.000 TEU Containerschiffe gewährt. Die Rickmers Gruppe beabsichtigt, die Investition gemeinsam mit externen Investoren durchzuführen.</p>
B.13	Beschreibung von jüngsten Ereignissen insbesondere im Hinblick auf die Emittentin, die für die Bewertung ihrer Zahlungsfähigkeit in hohem Maße relevant sind	Entfällt; es existieren keine Ereignisse aus der jüngsten Zeit der Geschäftstätigkeit der Emittentin, die für die Bewertung ihrer Zahlungsfähigkeit in hohem Maße relevant sind.
B.14	Abhängigkeiten von anderen Unternehmen der Gruppe	Die Emittentin ist eine Holdinggesellschaft und als solche von ihren Tochtergesellschaften abhängig.
B.15	Beschreibung der Haupttätigkeiten der Emittentin	<p>Die Rickmers Gruppe ist ein international etablierter Anbieter von Dienstleistungen für die Schifffahrtsindustrie, Schiffseigentümer und Seefrachtführer. Die Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe ist in drei Geschäftsbereiche unterteilt: Maritime Assets, Maritime Services und Rickmers-Linie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Geschäftsbereich <i>Maritime Assets</i> ist die Rickmers Gruppe als Asset Manager für ihre eigenen Schiffe und Schiffe Dritter tätig, arrangiert und koordiniert Schiffsprojekte, organisiert Finanzierungen und erwirbt, verchartert und verkauft Schiffe. Der Geschäftsbereich Maritime Assets umfasst auch die Schiffseigentumsgesellschaften der Rickmers Gruppe. • In dem Geschäftsbereich <i>Maritime Services</i> erbringt die Rickmers Gruppe Dienstleistungen im Schiffsmanagement für die eigenen Schiffe der Rickmers Gruppe und für Schiffe Dritter, zu denen technisches und operatives Management, Crewing, Neubauüberwachung, Beratungsleistungen und Dienstleistungen im Zusammenhang mit Versicherungen gehören.

		<p>Pursuant to the irrevocable undertakings Rickmers Second Invest GmbH and Polaris Shipmanagement Company Limited have each agreed, subject to certain conditions, that it and/or a registered owner holding the units on behalf of it will exercise such number of subscription rights as will be necessary to maintain its or their unit holding percentage level on an enlarged basis immediately prior to the closing of the Rights Offering. The proceeds from the rights offering are intended to be used for the full repayment of certain credit facilities in order for the value to loan covenant ratio of Rickmers Maritime's loan facility to be reduced from 133% to 110%. At the extraordinary general meeting of Rickmers Maritime, on 22 April 2013, the resolution was passed with 97.7% of the poll votes to conduct the Rights Offering. Copies of the offer information statement were dispatched to unitholders on 2 May 2013. Issuance of the units will take place on 27 May 2013.</p> <p>On 26 March 2013, the Issuer entered into a letter of intent with a Korean shipyard according to which both parties subject to certain conditions intend to enter into shipbuilding contracts for the design, construction, equipment, completion and delivery by the Korean shipyard of ten 10,000 TEU container vessels to the Issuer in return for a certain consideration, the amount of which is based on a number of technical specifications. The Issuer was also granted by the Korean Shipyard an option for the construction of further ten 10,000 TEU container vessels. It is the intention of Rickmers Group to structure the acquisition together with external investors.</p>
B.13	A description of any recent events particular to the issuer which are to a material extent relevant to the evaluation of the issuer's solvency	Not applicable; there have been no recent events relevant to a material extent to the evaluation of the Issuer's solvency.
B.14	Dependencies upon other entities within the group	The issuer is a holding company and as such dependend on its operating subsidiaries.
B.15	A description of the issuer's principal activities	<p>Rickmers Group is an established international provider of services for the maritime industry, vessel owner and ocean carrier. Rickmers Group's business is divided in the business segments Maritime Assets, Maritime Services and Rickmers-Linie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In the business segment <i>Maritime Assets</i> Rickmers Group acts as asset manager for its own and third party vessels and initiates and coordinates vessel projects, arranges financing, acquires, charters out and sells vessels. The segment Maritime Assets also comprises the vessel owning companies of Rickmers Group. • In the business segment <i>Maritime Services</i> Rickmers Group provides shipmanagement for Rickmers Group's own and third party vessels, including technical and operational management, crewing, newbuilding supervision and advisory and insurance-related services.

		<ul style="list-style-type: none"> In ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie ist die Rickmers Gruppe als Linienreederei für Stückgut, Schwergut und Projektladung tätig (z.B. mit ihrem „Round-The-World Pearl String Service“) und bietet ergänzend zu ihren Liniendiensten auch Einzelreisen an. Die in diesem Segment betriebene Flotte besteht aus Mehrzweckfrachtern mit Schwerlastkränen. <p>Die Rickmers Gruppe hat ihren Sitz in Hamburg und ist mit mehr als 20 eigenen Büros in elf Ländern (Belgien, China, Zypern, Deutschland, Isle of Man, Japan, Korea, Philippinen, Rumänien, Singapur, USA) und mehr als 50 Vertriebsagenturen weltweit vertreten.</p> <p>Die Schifffahrtstradition der Familie Rickmers reicht zurück bis ins Jahr 1834, dem Jahr, in dem R.C. Rickmers die Rickmers Werft in Bremerhaven gründete. Seit dieser Zeit ist die Familie Rickmers in allen Generationen in der Schifffahrt erfolgreich gewesen.</p> <p>Im Jahr 1982 gründete Bertram R.C. Rickmers die MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, den Ursprung der heutigen Rickmers Gruppe. Im Jahr 1985 wurde die damalige Hauptgesellschaft der Rickmers Gruppe, die Rickmers Reederei, gegründet. Im Jahr 2000 erwarb die Rickmers Gruppe die Rickmers-Linie, entwickelte anschließend ihr Konzept der Linienreederei für Schwergut, Stückgut und Projektladungen und setzte dieses in die Praxis um.</p> <p>Seitdem ist die Rickmers Gruppe erheblich gewachsen und hat die Flotte der eigenen oder von ihr bereederten Schiffe, zu denen Containerschiffe, Stückgut- und Mehrzweckfrachter, Autofrachter und Massengutfrachter gehören, stetig ausgebaut. Die Rickmers Gruppe bereedert gegenwärtig eine Flotte von 95 Schiffen, die aus 53 eigenen Schiffen, 35 Schiffen von Schiffsfonds und 7 Schiffen von sonstigen Dritten besteht. In dem zum 31. Dezember 2012 endenden Geschäftsjahr beschäftigte die Rickmers Gruppe im Durchschnitt 3.494 Mitarbeiter (476 an Land und 3.018 auf See, einschließlich der von Crewing-Agenturen angestellten Mitarbeiter).</p> <p>Alleiniger Kommanditist der Emittentin ist Herr Bertram R.C. Rickmers.</p> <p>Die Emittentin ist die Muttergesellschaft der Rickmers Gruppe, die die Emittentin und 103 konsolidierte Tochtergesellschaften der Emittentin sowie sieben Minderheitsbeteiligungen an anderen Gesellschaften umfasst. Die Hauptgesellschaften der Rickmers Gruppe sind die Rickmers Reederei GmbH & Co. KG (Geschäftsbereich Maritime Assets), die Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG (Geschäftsbereich Maritime Services) und die Rickmers-Linie GmbH & Co. KG (Geschäftsbereich Rickmers-Linie). Seit dem 23. April 2012 hat die Emittentin ihre 33,1%ige Beteiligung an der Rickmers Maritime, einem börsennotierten Schifffahrts-Trust in Singapur, konsolidiert.</p> <p>In dem zum 31. Dezember 2012 endenden Geschäftsjahr hat die Rickmers Gruppe einen konsolidierten Umsatz von € 618,3 Mio. (2011: € 574,3 Mio.), ein konsolidiertes EBITDA von € 244,4 Mio. (2011: € 203,0 Mio.), ein konsolidiertes EBIT von € 114,7 Mio. (2011: € 90,5 Mio.) und einen konsolidierten Reingewinn von € 22,5 Mio. (2011: € 13,8 Mio.) erzielt (alle Zahlen aus 2011 auf der Grundlage des pro-forma-Abschlusses).</p>
B.16	Kontroll- und Beherrschungsverhältnisse an der Emittentin	Herr Bertram R.C. Rickmers ist derzeit der einzige Kommanditist der Rickmers Holding und kontrolliert infolgedessen die Emittentin und die Rickmers Gruppe. Die persönlich haftende Gesellschafterin (Komplementärin) der Rickmers Holding ist eine vollständig im Eigentum der Emittentin stehende Tochtergesellschaft.
B.17	Rating	Die Emittentin verfügt über ein Rating der Creditreform Rating AG mit der Note BB vom 8. Mai 2013.

		<ul style="list-style-type: none"> In the business segment <i>Rickmers-Linie</i> Rickmers Group offers global breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services (such as the Round-The-World Pearl String Service) and individual sailings complementing the liner services. The fleet operated in this segment consists of multi-purpose heavy lift vessels with on board cranes. <p>Rickmers Group is based in Hamburg and is represented by over 20 offices in eleven countries (Belgium, China, Cyprus, Germany, Isle of Man, Japan, South Korea, Philippines, Romania, Singapore, USA) and more than 50 sales agencies worldwide.</p> <p>The roots of the Rickmers family in shipping go back to the year 1834, when R.C. Rickmers founded the Rickmers shipyard in Bremerhaven. Over the years, the Rickmers family was successful in shipping in each generation.</p> <p>In 1982 Bertram R.C. Rickmers founded MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, the nucleus of Rickmers Group. In 1985 the main operating company of Rickmers Group then, Rickmers Reederei, was established. In 2000 Rickmers Group acquired Rickmers-Linie and thereafter developed and implemented the concept of a global breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service.</p> <p>Rickmers Group has experienced significant growth, expanding the fleet of vessels it owns or manages, which includes container vessels, breakbulk and multi-purpose vessels, car carriers as well as bulk carriers. Rickmers Group currently manages a fleet of 95 vessels, consisting of 53 own vessels, 35 vessels held by Ship-Owning Funds and 7 other third party vessels. In the financial year ended 31 December 2012, Rickmers Group employed an average of 3,494 persons (476 based on shore and 3,018 at sea, including employees employed by crewing agencies).</p> <p>The Issuer's sole limited partner (<i>Kommanditist</i>) is Mr. Bertram R.C. Rickmers.</p> <p>The Issuer is the parent company of Rickmers Group which comprises the Issuer and 103 consolidated subsidiaries of the Issuer as well as seven minority participations in other companies. The main companies of Rickmers Group are Rickmers Reederei GmbH & Co. KG (Maritime Assets segment), Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG (Maritime Services segment) and Rickmers-Linie GmbH & Co. KG (Rickmers-Linie segment). As of 23 April 2012, the Issuer fully consolidated its 33.1% shareholding in Rickmers Maritime, a publicly listed shipping business trust in Singapore.</p> <p>In the financial year ended 31 December 2012, Rickmers Group generated consolidated revenues of € 618.3 million (2011: € 574.3 million) and a consolidated EBITDA of € 244.4 million (2011: € 203.0 million), a consolidated EBIT of € 114.7 million (2011: € 90.5 million) and a consolidated net profit of € 22.5 million (2011: € 13.8 million) (all 2011 figures on pro-forma basis).</p>
B.16	Control and supremacy	Mr. Bertram R.C. Rickmers is currently the sole limited partner (<i>Kommanditist</i>) of Rickmers Holding and thereby controlling the Issuer and Rickmers Group. The general partner (<i>Komplementär</i>) of Rickmers Holding is a wholly-owned subsidiary of the Issuer.
B.17	Credit Ratings assigned to the issuer or its debt securities	The Issuer was rated BB by Creditreform Rating AG on 8 May 2013.

Abschnitt C - Wertpapiere		
C.1	Art und Gattung der Wertpapiere einschließlich jeder Wertpapierkennung	Die Schuldverschreibungen sind auf den Inhaber lautende Schuldverschreibungen. International Securities Identification Number (ISIN): DE000A1TNA39 Wertpapierkennnummer (WKN): A1TNA3 Börsenkürzel: RC1H
C.2	Währung der Wertpapieremission	Die Währung der Wertpapieremission ist Euro/€.
C.5	Beschränkung für die freie Übertragbarkeit der Wertpapiere	Entfällt; Beschränkungen für die freie Übertragbarkeit der Wertpapiere bestehen nicht.
C.8	Mit den Wertpapieren verbundene Rechte, Rangordnung und Beschränkungen dieser Rechte	<p>Mit den Wertpapieren verbundene Rechte: Die Inhaber der Schuldverschreibungen haben das Recht auf jährliche Zinszahlungen in Höhe von [●]% ab dem 11. Juni 2013 (der „Begebungstag“). Die Zinsen sind jährlich nachträglich jeweils am 11. Juni eines jeden Jahres (jeweils ein „Zinszahlungstag“ und der Zeitraum ab dem Begebungstag (einschließlich) bis zum ersten Zinszahlungstag (ausschließlich) und danach von jedem Zinszahlungstag (einschließlich) bis zum nächstfolgenden Zinszahlungstag (ausschließlich) jeweils eine „Zinsperiode“) zahlbar. Die erste Zinszahlung ist am 11. Juni 2014 fällig.</p> <p>Rangordnung: Die Schuldverschreibungen begründen nicht nachrangige und nicht besicherte Verbindlichkeiten der Emittentin, die untereinander und mit allen anderen gegenwärtigen und zukünftigen nicht besicherten und nicht nachrangigen Verbindlichkeiten der Emittentin gleichrangig sind, soweit diesen Verbindlichkeiten nicht durch zwingende gesetzliche Bestimmung ein Vorrang eingeräumt wird.</p> <p>Beschränkungen: Entfällt; es bestehen keine Beschränkungen der Rechte.</p>
C.9	Zinssatz, Zinsperioden und -fälligkeitstermine, Tilgung und Rückzahlungsverfahren, Rendite und Vertretung der Schuldtitelinhaber	<p>Siehe „Zusammenfassung - Wertpapiere -C.8“</p> <p>Zinssatz: Die Schuldverschreibungen werden bezogen auf ihren Nennbetrag mit einem Zinssatz von jährlich zwischen 8,5% und 9,125% verzinst. Der tatsächliche Zinssatz wird vor dem Beginn der Angebotsfrist, spätestens am 24. Mai 2013, durch eine Mitteilung auf der Internetseite der Emittentin (www.rickmers.com/investors) bekannt gegeben..</p> <p>Zinsperiode und -fälligkeitstermine und Tilgungsvereinbarungen: Die Schuldverschreibungen werden vom 11. Juni 2013 an mit einem jährlichen Zinssatz von [●]% verzinst. Die Zinsen sind jährlich nachträglich jeweils am 11. Juni 2014, 11. Juni 2015, 11. Juni 2016, 11. Juni 2017 und am 11. Juni 2018 zahlbar. Die erste Zinszahlung ist am 11. Juni 2014 fällig.</p> <p>Rückzahlungsverfahren: Die Emittentin wird die Schuldverschreibungen am 11. Juni 2018 (der „Fälligkeitstermin“) zu ihrem Nennbetrag zurückzahlen. Die jährliche Rendite auf Grundlage eines Ausgabepreises von 100% des Nennbetrags und Rückzahlung bei Ende der Laufzeit der Schuldverschreibungen entspricht der Nominalverzinsung und beträgt [●] %.</p>

Section C - Securities		
C.1	Type and class of the securities offered, including any security identification number	The Notes are debt securities payable to bearer. International Securities Identification Number (ISIN): DE000A1TNA39 German Securities Code (WKN): A1TNA3 Ticker symbol: RC1H
C.2	Currency of the securities issue	The currency of the securities issue is Euro/€.
C.5	Restrictions on the free transferability of the securities	Not applicable; there are no restrictions on the free transferability of the securities.
C.8	Rights attached to the securities including ranking and limitations to those rights	<p>Rights attached to the securities: The Notes will bear interest on their principal amount at a rate of [●]% per annum as from 11 June 2013 (the “Issue Date”). Interest is payable annually in arrears on 11 June of each year (each an “Interest Payment Date” and the period from the Issue Date (inclusive) up to the first Interest Payment Date (exclusive) and thereafter as from any Interest Payment Date (inclusive) up to the next following Interest Payment Date (exclusive) being an “Interest Period”). The first interest payment will be due on 11 June 2014.</p> <p>Ranking: The Notes constitute direct, unsubordinated and unsecured obligations of the Issuer and rank <i>pari passu</i> without any preference among themselves and at least <i>pari passu</i> with all other unsubordinated and unsecured obligations of the Issuer, present and future, save for certain mandatory exceptions provided by law.</p> <p>Limitation: Not applicable; there are no limitations to those rights.</p>
C.9	Nominal interest rate, due dates for interest, maturity date and arrangements for the amortisation of the loan, repayment procedures, an indication of yield, name of representative of debt security holders	<p>Cf. “Summary - Securities - C.8”</p> <p>Nominal interest rate: The Notes will bear interest on their principal amount at a rate between 8.5% and 9.125%. The actual interest rate will be determined before the commencement of the Offer Period, at the latest on 24 May 2013, by way of a notice on the Issuer’s website (www.rickmers.com/investors).</p> <p>Dates for interest and maturity date and arrangements for the amortisation of the loan: The Notes will bear interest on their principal amount at a rate of [●]% per annum as from 11 June 2013. Interest is payable annually in arrears on 11 June 2014, 11 June 2015, 11 June 2016, 11 June 2017 and 11 June 2018. The first interest payment will be due on 11 June 2014.</p> <p>Repayment procedures: The Notes will be redeemed at par on 11 June 2018 (the “Redemption Date”). The annual yield equals the interest on the nominal amount and amounts to [●]% on the basis of an issue price of 100% of the nominal amount and redemption at the end of the term of the Notes.</p>

		<p>Vorzeitige Rückzahlung aus steuerlichen Gründen: Sollte die Emittentin künftig aufgrund einer Änderung des geltenden Rechts oder seiner amtlichen Anwendung verpflichtet sein, zusätzliche Beträge zu zahlen, um bestimmte steuerliche Abzüge und Einbehalte auszugleichen, und sollten diese Verpflichtungen nicht durch das Ergreifen vernünftiger, der Emittentin zur Verfügung stehender Maßnahmen vermieden werden können, so ist die Emittentin mit einer Frist von wenigstens 30 Tagen berechtigt, die Schuldverschreibungen insgesamt zur vorzeitigen Rückzahlung zu kündigen.</p> <p>Vorzeitige Rückzahlung nach Wahl der Anleihegläubiger bei einem Kontrollwechsel: Im Falle eines Kontrollwechsels über die Emittentin ist jeder Anleihegläubiger berechtigt, von der Emittentin die Rückzahlung oder, nach Wahl der Emittentin, den Ankauf seiner Schuldverschreibungen, insgesamt oder teilweise, zu 100% des Nennbetrages der Schuldverschreibungen zu verlangen, vorausgesetzt, dass Anleihegläubiger von Schuldverschreibungen im Nennbetrag von mindestens 20% des Gesamtnennbetrages der Schuldverschreibungen von dieser Option Gebrauch machen.</p> <p>Zahlungen: Die Zahlung von Kapital und Zinsen erfolgt, vorbehaltlich geltender steuerrechtlicher und sonstiger gesetzlicher Regelungen und Vorschriften, über die Hauptzahlstelle zur Weiterleitung an Clearstream oder nach dessen Weisung zur Gutschrift für die jeweiligen Kontoinhaber. Zahlungen an Clearstream oder nach dessen Weisung befreien die Emittentin in Höhe der geleisteten Zahlung von ihren entsprechenden Verbindlichkeiten gemäß den Anleihebedingungen.</p> <p>Rendite: [●] %</p> <p>Name des Vertreters der Schuldtitelinhaber: Entfällt; es wurde noch kein Vertreter der Schuldtitelinhaber bestellt.</p>
C.10	Derivative Komponenten bei der Zinszahlung	Entfällt; die Schuldverschreibungen haben keine derivative Komponente im Hinblick auf die Zinszahlung (siehe „Zusammenfassung - C.9 Zinssatz, Zinsperioden und -fälligkeitstermine, Tilgung und Rückzahlungsverfahren, Rendite und Vertretung der Schuldtitelinhaber“).
C.11	Antrag auf Zulassung zum Handel der Wertpapiere	Entfällt; die Emittentin beabsichtigt nicht, einen Antrag auf Zulassung der Wertpapiere zum Handel an einem geregelten Markt zu stellen.

Abschnitt D - Risiken		
D.2	Risiken in Bezug auf die Emittentin	<p>Branchenspezifische Risiken der Rickmers Gruppe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Abschwung der Weltwirtschaft und ein Rückgang des Welthandelsvolumens könnte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Rickmers Gruppe haben. • Die Schifffahrtsindustrie ist naturgemäß sehr volatil, was sich erheblich nachteilig auf die Rickmers Gruppe auswirken kann. • Zyklische Schwankungen der Charratzen könnten nachteilige Auswirkungen auf die Rickmers Gruppe haben. • Schwankungen der Frachtraten und des Frachtaufkommens könnten den Geschäftsbereich Rickmers-Linie wesentlich beeinträchtigen. • Politische, wirtschaftliche und sonstige Risiken in den Märkten, in denen die Rickmers Gruppe tätig ist, können ihre Geschäftstätigkeit schwerwiegend stören. • Die Rickmers Gruppe ist in einer Branche aktiv, die stark vom Wettbewerb bestimmt ist. Viele ihrer Wettbewerber sind größer und könnten über mehr finanzielle Mittel als die Rickmers Gruppe verfügen.

		<p>Early redemption for tax reasons: If applicable laws or their interpretation will in the future be amended and require the Issuer to make certain additional payments to compensate for certain deductions or withholdings with regard to tax, and such obligations cannot be avoided taking reasonable measures by the Issuer, the Issuer will be entitled, upon not less than 30 days' notice to redeem all Notes.</p> <p>Early redemption at the option of Noteholders upon a Change of Control: In case of a Change of Control over the Issuer, each Noteholder may require the Issuer to redeem, or, at the Issuer's option, purchase the Notes in whole or in part from the relevant Noteholder at 100% of the principal amount of each Note to the extent that Noteholders of Notes with a principal amount of at least 20% of the aggregate principal amount of the Notes then exercise such right.</p> <p>Payments: Payment of principal and interest on the Notes shall be made, subject to applicable fiscal and other laws and regulations, through the Principal Paying Agent for on-payment to Clearstream or to its order for credit to the respective account holders. Payments to Clearstream or to its order shall to the extent of amounts so paid constitute the discharge of the Issuer from its corresponding liabilities under the Terms and Conditions of the Notes.</p> <p>Yield: [●] %</p> <p>Name of representative of debt security holders: Not applicable; there has not been selected a representative of debt security holders.</p>
C.10	Derivative component in the interest payment	Not applicable. The Notes have no derivative component in relation to the interest payment (cf. "Summary - C.9. - Nominal interest rate, due dates for interest, maturity date and arrangements for the amortisation of the loan, repayment procedures, an indication of yield, name of representative of debt security holders").
C.11	Admission to trading	Not applicable; the Issuer does not expect admission to trading of the Notes on a regulated market.

Section D - Risks

D.2	Risks pertaining to the Issuer	<p>Risks Relating to Rickmers Group's Industry</p> <ul style="list-style-type: none"> • A downturn in the global economy and a decline of global trade volumes could have a material adverse effect on Rickmers Group. • The maritime industry is highly volatile in nature which may have a material adverse effect on Rickmers Group. • Cyclical fluctuations in charter rates could have an adverse effect on Rickmers Group. • Fluctuations in freight rates and cargo volumes could materially impair the Rickmers-Linie business segment. • Political, economic and other risks in the markets where Rickmers Group has operations may cause serious disruptions to its business. • Rickmers Group operates in a highly competitive industry. Many of its competitors are larger and may have greater financial resources than Rickmers Group.
------------	---------------------------------------	---

		<ul style="list-style-type: none"> • Die Rickmers Gruppe ist in einer Branche tätig, die von steigender Konsolidierung sowohl von Kunden als auch von Wettbewerbern geprägt ist. • Niedrige Marktwerte der Schiffe können sich nachteilig auf die Rickmers Gruppe auswirken. • Die Rickmers Gruppe ist in einer stark regulierten Branche tätig, in der sie zur Aufwendung erheblicher Kosten für die Erfüllung bestehender und neuer internationaler Vorschriften verpflichtet oder in ihrer Fähigkeit zur Ausübung der Geschäftstätigkeit beschränkt werden kann. Der Rickmers Gruppe könnte in dem Fall, in dem sie solche Gesetze und Vorschriften nicht erfüllt, auch eine erhebliche Haftung entstehen. • Die Schifffahrtsindustrie unterliegt in zunehmendem Maße Umweltgesetzen und -vorschriften. Der Rickmers Gruppe könnten erhebliche Kosten für die Erfüllung bestehender und neuer Umweltvorschriften sowie bei Nichterfüllung dieser Gesetze und Vorschriften eine erhebliche Haftung entstehen. • Die Rickmers Gruppe ist von Betriebsgenehmigungen und Lizenzen für ihre Schiffe abhängig, die in regelmäßigen Abständen verlängert werden. • Änderungen der Steuergesetze oder von Anreizprogrammen könnten zu einem höheren Steueraufwand oder höheren Betriebskosten für die Rickmers Gruppe führen. • Geänderte Haftungsregelungen bei der internationalen Beförderung von Gütern auf dem Seeweg könnten sich nachteilig auf den Geschäftsbereich Rickmers-Linie und die anderen Geschäftsbereiche der Rickmers Gruppe auswirken. • Die Erfüllung von Anforderungen von Klassifikationsgesellschaften kann kostenintensiv sein und sich nachteilig auf die Rickmers Gruppe auswirken. • Die Rickmers Gruppe ist in einer Branche tätig, die vermehrten Kontrollen und neuen Sicherheitsvorschriften unterworfen ist. Dies kann zu einer Erhöhung ihrer Kosten und zu Störungen ihres Geschäftsbetriebs führen und sie wegen der Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften einer Haftung aussetzen. • Steigende Schmieröl- und Bunkerpreise können die Schiffsbetriebskosten der Rickmers Gruppe erhöhen. <p>Risiken im Zusammenhang mit dem Geschäft der Rickmers Gruppe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Emittentin ist eine Holding-Gesellschaft und von den Ausschüttungen ihrer operativen Tochtergesellschaften abhängig. • Die Rickmers Gruppe ist möglicherweise nicht in der Lage, bestehende Charterer zu halten, Charterraten nach Ablauf bestehender Charterverträge auf demselben Niveau zu halten oder neue Charterer zu gewinnen. • Die Rickmers Gruppe erzielt einen wesentlichen Teil ihrer Einnahmen von einer begrenzten Anzahl an Charterern. Der Wegfall einer dieser Charterer oder eines wichtigen Chartervertrages könnte zu bedeutenden Einnahme- oder Cashflow-Ausfällen führen. • Bestehende Charterer der Rickmers Gruppe können insolvent werden oder aus anderen Gründen nicht in der Lage sein, planmäßige Charterzahlungen zu leisten oder versuchen, bestehende Charterraten neu zu verhandeln. • Der Erfolg des Geschäftsbereichs Rickmers-Linie hängt von der Fähigkeit ab, Frachtkunden zu gewinnen und eine hohe Kapazitätsauslastung im Rahmen ihrer Liniendienste zu erreichen. • Der Erfolg des Geschäftsbereichs Maritime Services der Rickmers Gruppe hängt davon ab, ob der Geschäftsbereich eine wachsende Zahl externer Kunden gewinnen kann. • Die Rickmers Gruppe ist möglicherweise nicht in der Lage, bestehende Kunden bei Ablauf bestehender Verträge zu halten oder neue Kunden für ihre Geschäftsbereiche zu gewinnen.
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> • Rickmers Group operates in an industry which is characterised by increasing consolidation both of customers as well as of competitors. • Low market values of vessels may have a negative effect on Rickmers Group. • Rickmers Group operates in a highly regulated industry that may require it to incur substantial costs to meet existing and new international regulations or limit its ability to conduct business. Rickmers Group could also face substantial liabilities if it fails to comply with such laws and regulations. • The maritime industry is increasingly subject to environmental laws and regulations. Rickmers Group could incur substantial costs to comply with existing and new environmental regulations and could face substantial liabilities if it fails to comply with such laws and regulations. • Rickmers Group depends on operating certificates and licences for its vessels which are periodically renewed. • Changes in tax laws or incentive schemes could result in a higher tax expense or increased operating costs for Rickmers Group. • Changes to the liability regime for the international maritime carriage of goods could adversely affect Rickmers-Linie and Rickmers Group's other businesses. • Compliance with requirements imposed by classification societies may be costly and may adversely affect Rickmers Group. • Rickmers Group operates in an industry that is subject to increasing inspection procedures and new security regulations, which may increase its costs, may cause disruption to its business and may expose Rickmers Group to liability for non-compliance with laws and regulations. • Rising lubricant oil and bunker fuel prices may increase Rickmers Group's costs of operation of vessels. <p>Risks Relating to Rickmers Group's Business</p> <ul style="list-style-type: none"> • The Issuer is a holding company and dependent on distributions from its operating subsidiaries. • Rickmers Group may be unable to retain existing charterers, maintain existing charter rates upon the expiration of existing charter agreements or attract new charterers. • Rickmers Group derives a significant portion of its revenues from a limited number of charterers and the loss of any one of these charterers or any material charter could result in a significant loss of revenues and cash flow. • Existing charterers of Rickmers Group may become insolvent or may for other reasons be unable to make their scheduled charter payments or try to renegotiate existing charter rates. • The success of the Rickmers-Linie business segment depends on its ability to attract cargo customers and to achieve a high capacity utilisation in its liner services. • The success of Rickmers Group's Maritime Services business segment is dependent on it winning an increasing number of external customers. • Rickmers Group may be unable to retain existing customers upon the expiration of existing agreements or may be unable to attract new customers for its business segments.
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> • Mit dem Betrieb von Seeschiffen verbundene Risiken, insbesondere Überfälle durch Piraten oder Terroristen, Unfälle, Verluste oder Beschädigungen von Fracht und Eigentum sowie Naturkatastrophen können sich nachteilig auf das Geschäft und Ansehen der Rickmers Gruppe auswirken. • Die Rickmers Gruppe ist abhängig von der Umsetzung ihrer Strategie. • Die Rickmers Gruppe unterliegt Risiken im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen unter Beteiligung von externen Eigenkapitalgebern, und insbesondere im Falle von Schiffsfonds in finanziellen Schwierigkeiten. • Die von der Rickmers Gruppe erbrachten Dienstleistungen könnten als Schlechterfüllung ausgelegt werden und Haftungsansprüche gegenüber der Rickmers Gruppe nach sich ziehen. Dies wiederum könnte zu Mehrkosten, zur Schädigung des Ansehens der Rickmers Gruppe und zu Einnahmeausfällen führen. • Die Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe unterliegt Risiken im Zusammenhang mit Wechselkursschwankungen. • Das Geschäft der Rickmers Gruppe ist von IT-Systemen abhängig. • Die Rickmers Gruppe ist auf dritte Dienstleister angewiesen, von denen sie verschiedene Dienstleistungen bezieht. • Arbeitsstreitigkeiten und -kämpfe könnten das Geschäft der Rickmers Gruppe unterbrechen. • Es kann keine Zusicherung dahingehend gegeben werden, dass die Rickmers Gruppe ausreichend versichert ist bzw. in der Lage ist, einen ausreichenden Versicherungsschutz aufrechtzuerhalten, um die Verluste abzudecken, die aufgrund der mit der Schifffahrtsindustrie verbundenen Risiken aus ihren Geschäftstätigkeiten entstehen können. • Technische Innovationen könnten zu einer Verringerung der Chartereinnahmen der Rickmers Gruppe und einem Wertverlust der Schiffe führen. • Wird bei einer bestimmten Schiffsklasse ein latenter Konstruktionsfehler festgestellt, hat dies vermutlich Auswirkungen auf alle Schiffe dieser Klasse, unabhängig davon, ob sie sich im Eigentum der Rickmers Gruppe befinden oder von ihr bereedert werden; ebenso kann sich ein festgestellter Geräte- oder Ausrüstungsfehler auf alle Schiffe der Rickmers Gruppe auswirken. • Das Altern der Flotte der Rickmers Gruppe könnte in Zukunft zu steigenden Betriebskosten führen und die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Schiffe beeinträchtigen, so dass die Rickmers Gruppe gezwungen sein könnte, erhebliche Investitionen in neue Schiffe zu tätigen, um ältere Schiffe zu ersetzen. • Die Rickmers Gruppe könnte dem üblichen Anstieg von Betriebs- und insbesondere Personalkosten ausgesetzt sein. • Längere Ausfall- oder Liegezeiten von Schiffen, Geräten oder Ausrüstung können dazu führen, dass der Rickmers Gruppe Einnahmeausfälle oder Zusatzkosten entstehen. • Bedingt durch erhebliche Zeitabstände zwischen Bestellung und Lieferung neuer Schiffe besteht eine erhöhte Empfindlichkeit gegenüber Änderungen des Schifffahrtsmarktes, die sich zwischenzeitlich ergeben. • Unerwartete Verzögerungen von Schiffslieferungen können sich nachteilig auf das Geschäft der Rickmers Gruppe auswirken. • In bestehenden oder zukünftigen Kreditverträgen enthaltene Beschränkungen können die Rickmers Gruppe in finanzieller oder sonstiger Hinsicht limitieren und sich nachteilig auf die Umsetzung ihrer Wachstumspläne auswirken. • Steigende Zinssätze unter den Kreditverträgen der Rickmers Gruppe könnten den Zinsaufwand der Rickmers Gruppe erhöhen und sich nachteilig auf ihren Cash-flow auswirken.
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • Risks inherent in the operation of oceangoing vessels, in particular attacks by pirates or terrorists, accidents, cargo and property losses or damage as well as natural calamities, may adversely affect Rickmers Group’s business and reputation. • Rickmers Group is dependent on the implementation of its strategy. • Rickmers Group is subject to risks in connection with the financing of investments under participation of external equity investors, and in particular with respect to ship-owning funds in financial distress. • Services rendered by Rickmers Group could be deemed malperforming and could cause Rickmers Group to be subject to liability claims which in turn could result in increased costs, damage to Rickmers Group’s reputation and loss of revenues. • Rickmers Group’s business faces risks in connection with currency exchange rate fluctuations. • Rickmers Group’s business depends on IT systems. • Rickmers Group relies on third party contractors to provide various services. • Labour disputes and disturbances could disrupt Rickmers Group’s business. • There can be no assurance that Rickmers Group has or is able to maintain sufficient insurance to cover losses that may result from its operations due to the inherent operational risks of the maritime industry. • Technological innovation could reduce Rickmers Group’s charter revenues and the value of vessels. • Any latent design defect discovered in a particular class of vessel will likely affect all the vessels of that class whether owned or managed by Rickmers Group and any equipment defect discovered may affect all of its vessels. • The aging of Rickmers Group’s fleet may result in increased operating costs in the future and may have an impact on the competitiveness of its vessels which, in turn, may force Rickmers Group to make substantial capital expenditures in new vessels to replace older vessels. • Rickmers Group may be subject to customary increases in operating costs, in particular labour costs. • Any significant downtime or unemployment of vessels or equipment may cause loss of revenue or additional costs for Rickmers Group. • There is a considerable time lag between the ordering and the delivery of new vessels, leading to a heightened sensitivity to intermittent changes in shipping market conditions. • Unanticipated delays in the delivery of vessels may have an adverse effect on Rickmers Group’s business. • Restrictive covenants in existing or future credit facilities may impose financial and other restrictions on Rickmers Group and may impair its growth plans. • Increases in interest rates under Rickmers Group’s credit facilities may increase Rickmers Group’s interest expense and adversely affect its cash flow.
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> • Die Rickmers Gruppe könnte sich in Zukunft in erheblichem Maße weiter verschulden. • Es ist unsicher, ob die Rickmers Gruppe in der Lage sein wird, ihre derzeitigen und zukünftigen Schulden zu refinanzieren bzw. zu günstigen Bedingungen zu refinanzieren. • Die Rickmers Gruppe ist steuerlichen Risiken ausgesetzt. • Aufgrund ihrer Tätigkeit in der Schifffahrtsindustrie kann die Rickmers Gruppe Haftungsrisiken sowie tatsächlichen und drohenden Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt sein. • Schiffsgläubiger könnten die Schiffe der Rickmers Gruppe arrestieren. • Die Rickmers Gruppe ist auf die Leistungen ihrer Führungskräfte und hochqualifizierten Mitarbeiter angewiesen, und ein Verlust dieser Führungskräfte oder Mitarbeiter könnte sich nachteilig auf ihr Geschäft auswirken.
D.3	Risiken in Bezug auf die Schuldverschreibungen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Interessen des Alleingesellschafters der Rickmers Gruppe könnten den Interessen der Anleihegläubiger zuwiderlaufen. • Die Schuldverschreibungen sind möglicherweise nicht für jeden Anleger geeignet. • Für die Schuldverschreibungen existiert noch kein Markt und es besteht keine Gewissheit, dass ein liquider Sekundärmarkt für die Schuldverschreibungen entstehen wird, oder, sofern ein solcher entstehen sollte, dieser Markt in Zukunft liquide bleiben wird; in einem illiquiden Markt könnte es sein, dass Anleger ihre Schuldverschreibungen nicht zu einem angemessenen Marktpreis veräußern können. • Die Emittentin hat das Recht, die Schuldverschreibungen vorzeitig zum Nominalbetrag aus steuerlichen Gründen zurückzuzahlen. • Die Anleihegläubiger sind dem Risiko einer ungünstigen Kursentwicklung ihrer Schuldverschreibungen ausgesetzt, das entsteht, wenn sie die Schuldverschreibungen vor Endfälligkeit veräußern. • Der Marktwert der Schuldverschreibungen könnte sinken, falls die Kreditwürdigkeit der Rickmers Gruppe sich verschlechtert. • Die auf Euro lautenden Schuldverschreibungen können für solche Anleger ein Währungsrisiko bedeuten, für die der Euro eine Fremdwährung darstellt; ferner könnten Regierungen und zuständige Behörden künftig Devisenkontrollen einführen. • Ein Anleihegläubiger von festverzinslichen Schuldverschreibungen unterliegt dem Risiko, dass der Preis der Schuldverschreibungen aufgrund von Marktzinsveränderungen sinkt. • Ein Anleihegläubiger ist dem Risiko ausgesetzt, überstimmt zu werden und Rechte gegenüber der Emittentin zu verlieren, falls die Anleihegläubiger gemäß den Anleihebedingungen durch Mehrheitsbeschluss nach Maßgabe des Schuldverschreibungsgesetzes aus dem Jahr 2009 (SchVG) Änderungen der Anleihebedingungen zustimmen. • Der Marktwert der Schuldverschreibungen könnte sinken, falls Marktteilnehmer ihre Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Emittentin infolge künftiger Änderungen der Rechnungslegungsstandards und folglich von Bilanzpositionen, ändern. • Ratings könnten nicht alle Risiken vollumfänglich berücksichtigen, stellen keine Empfehlung zum Kauf oder Halten der Schuldverschreibungen dar und unterliegen jederzeit der Überprüfung, Aussetzung oder Rücknahme. Es könnten weitere Ratings, die nicht von der Emittentin in Auftrag gegeben wurden, veröffentlicht werden.

		<ul style="list-style-type: none"> • Rickmers Group may incur substantial additional indebtedness in the future. • There can be no assurance that Rickmers Group will be able to refinance its current and future indebtedness at favourable terms or at all. • Rickmers Group is subject to tax risks. • Rickmers Group may be exposed to liability risks and actual and threatened litigation as a result of operating in the maritime industry. • Maritime claimants could arrest Rickmers Group’s vessels. • Rickmers Group depends on the services of its key management personnel and highly skilled employees, the loss of whom could adversely affect its business.
D.3	Key information on key risks specific to the securities	<ul style="list-style-type: none"> • The interests of Rickmers Group’s sole shareholder may be inconsistent with the interests of the Noteholders. • The Notes may not be suitable for every investor. • No prior market exists for the Notes. It cannot be guaranteed that a liquid secondary market for the Notes will develop or – if it does develop – will remain liquid in the future. Investors may not be able to sell their Notes at a fair market price in an illiquid market. • At the option of the Issuer, the Notes may be subject to early redemption at their nominal amount for tax reasons. • Noteholders are exposed to the risk of unfavourable price developments of the Notes that occur when Notes are sold prior to their final redemption date. • The price of the Notes could fall if the creditworthiness of Rickmers Group deteriorates. • The Notes denominated in Euro may be risky for investors to whom the Euro is a foreign currency; governments and competent authorities may introduce foreign exchange controls. • A holder of fixed-interest Notes is exposed to the risk that the price of these Notes may fall due to changes to the market interest rate. • A Noteholder is exposed to the risk of being overruled and lose its rights vis-à-vis the Issuer if the Noteholders pass a majority resolution to amend the Terms and Conditions in accordance with the German 2009 Bond Act (<i>Schuldverschreibungsgesetz</i> – “SchVG”) and in accordance with the Terms and Conditions. • The price of the Notes could fall if the market participants change their assessment of the creditworthiness of the Issuer following future changes to accounting standards and, in consequence, balance sheet items. • Credit ratings may not reflect all risks, are not recommendations to buy or hold the Notes and may be subject to revision, suspension or withdrawal at any time. Further ratings that have not been commissioned by the Issuer may be published.

Abschnitt E - Angebot		
E.2b	Gründe für das Angebot und Zweckbestimmung der Erlöse	<p>Die Emittentin erhält im Zusammenhang mit dem Verkauf der Schuldverschreibungen einen voraussichtlichen Nettoemissionserlös von bis zu rund EUR 190 Millionen (ausgehend von einer Vollplatzierung der Schuldverschreibungen in Höhe von EUR 200 Millionen und nach Abzug der mit der Emission verbundenen Kosten sowie der Übernahme- und Platzierungsprovision für die Konsortialbanken und der Beratungsgebühr für Conpair Corporate Finance GmbH).</p> <p>Die Nettoerlöse aus der Emission der Anleihe sollen wie folgt verwendet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zur Refinanzierung von Bankverbindlichkeiten und Refinanzierungskosten in Höhe von rund EUR 96 Mio; • zur Wachstumsfinanzierung und für Investitionen in das existierende Geschäft in Höhe von rund EUR 94 Mio. <p>Der tatsächliche Zeitpunkt, zu dem die Gelder aus dem Nettoemissionserlös für die vorgenannten Zwecke verwendet werden, hängt von verschiedenen Faktoren ab, weshalb die tatsächliche von der geplanten Reihenfolge abweichen kann.</p> <p>Sollte der Nettoemissionserlös nicht für andere, insbesondere die vorgenannten, Zwecke benötigt werden, plant die Emittentin, diese Mittel in kurzfristige liquide Bankguthaben, Geldmarktinstrumente, kurzfristige Bundesanleihen oder ähnliche Instrumente anzulegen, die es der Rickmers Gruppe ermöglichen würden, bei Bedarf kurzfristig über sie zu verfügen.</p>
E.3	Beschreibung der Angebotskonditionen	<p>Die Emittentin bietet zum Erwerb bis zu EUR 200,000,000 [●] % Schuldverschreibungen mit Fälligkeit am 11. Juni 2018 an (das „Angebot“).</p> <p>Das Angebot setzt sich zusammen aus:</p> <p>(i) einem öffentlichen Angebot in der Bundesrepublik Deutschland, dem Großherzogtum Luxemburg und der Republik Österreich über die Zeichnungsfunktionalität (die „Zeichnungsfunktionalität“) der Frankfurter Wertpapierbörse im XETRA-Handelssystem oder einem Ersatzhandelssystem für die Sammlung und Abwicklung von Zeichnungsaufträgen, welches ausschließlich durch die Emittentin durchgeführt wird (das „Öffentliche Angebot über die Zeichnungsfunktionalität“), und</p> <p>(ii) einem öffentlichen Angebot in der Bundesrepublik Deutschland, dem Großherzogtum Luxemburg und der Republik Österreich mittels Zeichnung über das auf der Internetseite der Emittentin (www.rickmers.com/investors) eingerichtete Zeichnungsportal (das „Zeichnungsportal“), welches ausschließlich durch die Emittentin durchgeführt wird (das „Öffentliche Angebot über das Zeichnungsportal“), sowie</p> <p>(iii) einer Privatplatzierung an qualifizierte Anleger in der Bundesrepublik Deutschland und in bestimmten weiteren Staaten mit Ausnahme der Vereinigten Staaten von Amerika sowie von Kanada, Australien und Japan (die „Privatplatzierung“), die durch die Konsortialbanken gemäß den anwendbaren Ausnahmestimmungen für Privatplatzierungen durchgeführt wird.</p> <p>Das Öffentliche Angebot richtet sich an alle potenziellen Anleger in der Bundesrepublik Deutschland, dem Großherzogtum Luxemburg und der Republik Österreich und ist nicht auf bestimmte Kategorien potenzieller Investoren beschränkt.</p> <p>Anleger in der Bundesrepublik Deutschland, dem Großherzogtum Luxemburg und der Republik Österreich, die Zeichnungsangebote für die Schuldverschreibungen über die Zeichnungsfunktionalität) abgeben wollen, müssen ihre Zeichnungsangebote innerhalb der Angebotsfrist (wie unten definiert) bei ihrer jeweiligen Depotbank einstellen.</p> <p>Anleger, deren Depotbank kein Handelsteilnehmer der Frankfurter Wertpapierbörse ist, können über ihre Depotbank einen Handelsteilnehmer beauftragen, der für den Anleger ein Zeichnungsangebot einstellt und zusammen mit der Depotbank des Anlegers abwickelt.</p>

Section E - Offer

<p>E.2b</p>	<p>Reasons for the offer and use of proceeds</p>	<p>In connection with the sale of the Notes, the Issuer will receive net proceeds of approximately up to EUR 190 million (on the basis of a full placement of the Notes in the amount of EUR 200 million and after deducting aggregate costs and underwriting and placement commissions of the Managers and the advisory fee of Conpair Corporate Finance GmbH.).</p> <p>The net proceeds from the issue of the Notes will be used for:</p> <ul style="list-style-type: none"> • refinancing of bank debt and costs of refinancing in the amount of approximately EUR 96 million; • growth financing and investments in the existing business in the amount of approximately EUR 94 million. <p>The actual timeline in which the funds from the net proceeds would be used for the aforementioned purposes depends on a number of factors, meaning that the actual order may differ from the planned order.</p> <p>If and to the extent that, the net proceeds are not required for other purposes - particularly those described above - the Issuer plans to invest such funds in liquid short-term bank deposits, money market instruments, short-term government bonds or similar instruments in order to permit the Issuer, if needed, to use the funds on short notice.</p>
<p>E.3</p>	<p>Description of the terms and conditions of the offer</p>	<p>The Issuer offers up to EUR 200,000,000 [●]% Notes due on 11 June 2018 (the “Offer”).</p> <p>The Offer consists of</p> <p>(i) a public offer in the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Austria through the subscription functionality (the “Subscription Functionality”) that is provided by the Frankfurt Stock Exchange in the trading system or a substitute trading system for the collection and settlement of subscription offers conducted solely by the Issuer (the “Public Offer via the Subscription Functionality”), and</p> <p>(ii) a public offer in the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Austria by means of subscription via the subscription portal (the “Subscription Portal”) established on the Issuer's website (www.rickmers.com/investors), conducted solely by the Issuer (the “Public Offer via the Subscription Portal”, the Public Offer via the Subscription Functionality and the Public Offer via the Subscription Portal together the “Public Offer”); and</p> <p>(iii) a private placement to qualified investors in the Federal Republic of Germany and certain other countries, other than the United States of America, Canada, Australia and Japan (“Private Placement”) conducted by the Managers in accordance with the applicable private placement exemptions.</p> <p>The Public Offering is made to all potential investors in the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Austria and is not restricted to specific categories of potential investors.</p> <p>Investors in the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Austria who would like to submit subscription offers for the Notes through the Subscription Functionality must submit their subscription orders to their respective custodian bank during the Offer Period (as defined below).</p> <p>Investors whose depositary bank is not a trading participant at the Frankfurt Stock Exchange may instruct a trading participant via their depositary bank to submit a subscription offering and settle it together with the depositary bank of the investor.</p>

Darüber hinaus haben Anleger die Möglichkeit, die Schuldverschreibungen online unter Nutzung eines über die Internetseite der Emittentin (www.rickmers.com/investors) zugänglichen Zeichnungsportals zu zeichnen. Anleger, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machen möchten, müssen (i) während des Angebotszeitraums die Daten für ihren Zeichnungsauftrag vollständig im Zeichnungsportal eingeben, (ii) der Emittentin sodann den Zeichnungsantrag, wie im Zeichnungsportal angegeben zuleiten und (iii) den Ausgabebetrag für die im Zeichnungsantrag angegebenen Schuldverschreibungen, eingehend innerhalb von zwei Bankarbeitstagen auf dem im Zeichnungsantrag genannten Konto der Emittentin, überweisen. Für den Zeitpunkt des Eingangs gilt die vom System elektronisch erzeugte Übermittlungszeit.

Die Privatplatzierung an qualifizierte Anleger in der Bundesrepublik Deutschland und in bestimmten weiteren Staaten mit Ausnahme der Vereinigten Staaten von Amerika sowie von Kanada, Australien und Japan wird durch die Konsortialbanken gemäß den anwendbaren Ausnahmestimmungen für Privatplatzierungen durchgeführt.

Der Angebotszeitraum, während dessen Anleger die Möglichkeit erhalten, Zeichnungsangebote abzugeben, beginnt am 27. Mai 2013 und endet am 7. Juni 2013 um 12:00 Uhr (der „**Angebotszeitraum**“). Im Falle einer Überzeichnung endet der Angebotszeitraum für das Öffentliche Angebot jedoch vor dem bezeichneten Termin, und zwar mit dem Börsentag, an dem die Überzeichnung eingetreten ist. Die Emittentin behält sich das Recht vor, den Angebotszeitraum zu verlängern oder zu verkürzen. Jede Verkürzung oder Verlängerung des Angebotszeitraums sowie weiterer Angebotszeiträume oder die Beendigung des Öffentlichen Angebots der Schuldverschreibungen wird auf der Internetseite der Emittentin veröffentlicht.

Solange keine Überzeichnung vorliegt, werden (i) die im Rahmen des Öffentlichen Angebots eingegangenen Zeichnungsangebote, die einem bestimmten Zeitabschnitt zugerechnet werden, sowie (ii) die den Konsortialbanken im Rahmen der Privatplatzierung im selben Zeitabschnitt zugegangenen Zeichnungsangebote grundsätzlich jeweils vollständig zugeteilt.

Sobald eine Überzeichnung vorliegt, erfolgt die Zuteilung der im letzten Zeitabschnitt eingegangenen Zeichnungsangebote nach Abstimmung mit der Emittentin durch Close Brothers.

Im Übrigen ist die Emittentin zusammen mit Close Brothers berechtigt, Zeichnungsangebote zu kürzen oder einzelne Zeichnungen zurückzuweisen.

Die Emittentin behält sich das Recht vor, den Handel per Erscheinen bereits vor dem 11. Juni 2013 zu erlauben.

Die Lieferung und Abrechnung der im Rahmen des Öffentlichen Angebots über die Zeichnungsfunktionalität gezeichneten Schuldverschreibungen wird durch Close Brothers vorgenommen.

Zeichnungsaufträge über die Zeichnungsfunktionalität werden nach der Annahme durch Close Brothers, abweichend von der üblichen zweitägigen Valuta für die Geschäfte an der Frankfurter Wertpapierbörse, mit Valuta zum Begebungstag, d.h. voraussichtlich dem 11. Juni 2013, ausgeführt. Close Brothers hat sich in diesem Zusammenhang gegenüber der Emittentin verpflichtet, die Schuldverschreibungen nach der Zuteilung an die Anleger im Sinne eines Finanzkommissionärs für Rechnung der Emittentin zu übernehmen und an die im Rahmen des Öffentlichen Angebots zeichnenden Anleger entsprechend der Zuteilung zu liefern und gegenüber diesen abzurechnen. Die Lieferung der Schuldverschreibungen erfolgt Zug um Zug gegen Zahlung des Ausgabetrags für die jeweiligen Schuldverschreibungen.

Die Lieferung und Abrechnung der Schuldverschreibungen im Rahmen der Privatplatzierung erfolgt durch Close Brothers entsprechend dem Öffentlichen Angebot Zug um Zug gegen Zahlung des Ausgabetrages, voraussichtlich ebenfalls am 11. Juni 2013.

Close Brothers ist verpflichtet, den erhaltenen Ausgabebetrag nach Abzug aller Kosten und Gebühren an die Emittentin entsprechend einem voraussichtlich am 17. Mai 2013 zwischen der Emittentin und den Konsortialbanken zu schließenden Übernahmevertrag weiterzuleiten.

Investors in the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Austria who would like to submit subscription offers for the Notes through the Subscription Portal (i) enter full data for their subscription order in the Subscription Portal during the Offer Period (as defined below); (ii) forward to the Issuer thereafter the subscription application, as specified in the Subscription Portal; and (iii) transfer the issue price for the Notes specified on the subscription application to and ensure its receipt within two bank business days in the account of the Issuer indicated on the subscription application. The time of receipt shall be deemed the transmission time logged automatically by the system.

The Private Placement to qualified investors in the Federal Republic of Germany and in certain other countries, other than the United States of America or Canada, Australia and Japan is conducted by the Managers in accordance with the applicable private placement exemptions.

The offer period during which investors may submit subscription offers commences on 27 May 2013 and ends on 7 June 2013 at 12 noon (the “**Offer Period**”). In case of an over-subscription, the Offer Period for the Public Offer will end, however, before the aforementioned time, on the respective trading day of such over-subscription. The Issuer reserves the right to extend or shorten the Offer Period. Any reduction or extension of the Offer Period as well as further subscription periods or the termination of the Public Offer of the Notes will be announced on the website of the Issuer.

As long as there is no over-subscription, (i) subscription offers transmitted received in the Public Offer during a respective time period; and (ii) the subscription offers received by the Managers in the Private Placement in the same time period, will generally be fully allotted.

Once an over-subscription occurs, the Managers will, in consultation with the Issuer, conduct the allocation of those subscription offers received during the final time period.

In any other respect, the Issuer together with the Managers is entitled to reduce subscription offers or reject individual subscriptions.

The Issuer reserves the right to permit trading in the Notes on a when-issued basis (*Handel per Erscheinen*) before 11 June 2013.

The delivery and settlement of the Notes subscribed for via the Subscription Functionality in the Public Offering will be made by Close Brothers.

Subscription offers via the Subscription Functionality will, after acceptance by Close Brothers, be executed - deviating from the regular two day settlement period for transactions on the Frankfurt Stock Exchange - only with value as at the Issue Date, i.e. presumably on 11 June 2013. In this context, Close Brothers has undertaken to the Issuer to underwrite the Notes after their allotment to the investors as a principal broker for the account of the Issuer and to deliver and settle them to the investors who subscribed for Notes in the Public Offering according to the allotment. Delivery of the Notes will be made against payment of the Issue Price for the respective Notes.

Delivery and settlement of the Notes in the Private Placement will be made by Close Brothers in accordance with the Public Offering against payment of the Issue Price, presumably also on 11 June 2013.

Close Brothers is obliged to forward the Issue Price received - after deduction of costs and fees - to the Issuer in accordance with the underwriting agreement to be concluded between the Issuer and the Managers, presumably on 17 May 2013.

		<p>Bei Anlegern in dem Großherzogtum Luxemburg oder der Republik Österreich, deren Depotbank über keinen unmittelbaren Zugang zu Clearstream verfügt, erfolgen Lieferung und Abwicklung über die von der Depotbank beauftragte Korrespondenzbank, die über einen solchen Zugang zu Clearstream verfügt.</p> <p>Die Lieferung der Schuldverschreibungen, die über das Zeichnungsportal gezeichnet wurden, erfolgt nach Zuteilung und Eingang des Ausgabebetrages auf das Depot, das bei Erteilung des Zeichnungsauftrags über das Zeichnungsportal von dem jeweiligen Anleger benannt worden ist.</p>
E.4	Für das Angebot wesentliche, auch kollidierende Beteiligungen	<p>Im Zusammenhang mit dem Angebot und der Notierung der Schuldverschreibungen, stehen die Konsortialbanken und Conpair Corporate Finance GmbH jeweils in vertraglicher Beziehung mit der Emittentin. Nach erfolgreichem Abschluss des Angebotes werden die Konsortialbanken eine Übernahme- und Platzierungsprovision und Conpair Corporate Finance GmbH eine Beratungsgebühr erhalten, deren Höhe sich jeweils, unter anderem, nach dem Gesamtnennbetrag der im Rahmen des Angebotes platzierten Schuldverschreibungen richtet. Diesbezüglich haben die Konsortialbanken und Conpair Corporate Finance GmbH ein wirtschaftliches Interesse an der erfolgreichen Umsetzung des Angebotes, woraus ein Interessenkonflikt resultieren kann.</p>
E.7	Geschätzte Ausgaben, die dem Anleger von der Emittentin in Rechnung gestellt werden	<p>Entfällt; dem Anleger werden von der Emittentin keine Kosten oder Steuern in Rechnung gestellt.</p> <p>Die Anleger haben sich selbst über Kosten und Steuern zu informieren, die im Zusammenhang mit den Schuldverschreibungen anfallen können, einschließlich etwaiger Gebühren der Depotbanken in Verbindung mit der Zeichnung und dem Halten der Schuldverschreibungen.</p>

		<p>Delivery and settlement for investors in the Grand Duchy of Luxembourg or the Republic of Austria whose depository bank does not have direct access to Clearstream will be made via the correspondence bank with direct access to Clearstream instructed by the depository bank.</p> <p>The delivery of Notes subscribed by investors via the Subscription Portal is executed after allocation and collection of the Issue Price to the securities deposit account the investor has specified at subscription via the Subscription Portal.</p>
E.4	Description of any interest material to the issue including conflicting interests	<p>In connection with the Offer and the listing of the Notes, the Managers and Conpair Corporate Finance GmbH are in a contractual relationship with the Issuer. Upon successful completion of the Offer, the Managers will receive an underwriting and placement commission and Conpair Corporate Finance GmbH an advisory fee, the amount of which will each be contingent, inter alia, on the Aggregate Principal Amount of the Notes placed in the course of the Offer. In this respect, the Managers and Conpair Corporate Finance GmbH have an economic interest in the successful implementation of the Offer which can give rise to conflict of interests.</p>
E.7	Estimated expenses charged to the investor by the issuer	<p>Not applicable; the Issuer will not charge the investor for any costs or taxes.</p> <p>Investors shall inform themselves regarding costs and taxes which may occur in connection with the Notes, including possible fees charged by their depository banks in connection with the subscription and holding of the Notes.</p>

RISIKOFAKTOREN

Anleger sollten, bevor sie sich zum Kauf der Schuldverschreibungen der Rickmers Holding entscheiden, die folgenden wesentlichen Risikofaktoren sowie alle sonstigen in diesem Prospekt enthaltenen Informationen sorgfältig prüfen und beachten. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken, entweder einzeln oder in Verbindung mit anderen Umständen, kann das Geschäft der Rickmers Gruppe wesentlich beeinträchtigen und wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe sowie auf ihre Fähigkeit zur Leistung von Zahlungen auf die Schuldverschreibungen haben. Die Reihenfolge, in der die Risiken im Folgenden aufgeführt sind, ist weder ein Hinweis auf die Wahrscheinlichkeit des Eintritts, noch auf die Schwere oder Bedeutung der einzelnen Risiken. Zusätzlich zu den hier aufgeführten Risiken können weitere, der Rickmers Gruppe gegenwärtig nicht bekannte Risiken bestehen, die möglicherweise wesentlich sein können. Nach dem Eintritt eines dieser Risiken könnten die Börsenkurse der Schuldverschreibungen der Emittentin fallen, und die Anleger könnten ihre Anlage ganz oder teilweise verlieren.

Branchenspezifische Risiken der Rickmers Gruppe

Ein Abschwung der Weltwirtschaft und ein Rückgang des Welthandelsvolumens könnte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Rickmers Gruppe haben.

Ungefähr 90% des globalen Frachtaufkommens wird auf dem Seeweg befördert. Dementsprechend hängt die Schifffahrtsindustrie direkt von der Weltwirtschaft - insbesondere von dem Welthandelsvolumen - ab und reagiert meist frühzeitig auf erwartete Änderungen im wirtschaftlichen Umfeld. Das Wachstum der Weltwirtschaft wurde in den vergangenen zwei Jahrzehnten vor allem durch die hohe Dynamik der Schwellenländer angetrieben - allein zwischen 1990 und 2010 wuchs ihr Anteil am Welt-BIP von 22% auf 32% - und insbesondere China gehörte dabei zu den weltweit am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften, gemessen am Bruttoinlandsprodukt und dem Exportfrachtaufkommen. Das Wachstum der Weltwirtschaft und des Welthandels hat auch durch die wachsenden Bevölkerungszahlen in diesen Schwellenländern neue Impulse erhalten, was auch zu einer Verschiebung der weltweiten Handelsströme geführt hat. Die Wachstumsschwäche der Vereinigten Staaten und insbesondere der Länder der Europäischen Union hat das Wirtschaftswachstum weltweit seit 2008 beeinträchtigt. Dies hat sich auch auf die Schwellenländer belastend ausgewirkt. Es ist nicht sicher, ob die Weltwirtschaft oder die Wirtschaft in den Schwellenländern dauerhaft wachsen wird oder ob es in Zukunft zu einem Wirtschaftsabschwung in diesen Ländern kommen wird. Eine negative Veränderung der globalen wirtschaftlichen Bedingungen in einer wesentlichen Region, insbesondere in Asien, Europa und Nordamerika, aber auch in anderen Regionen, wie z.B. Südamerika und bestimmten Teilen Afrikas, kann sich auf die Kunden der Rickmers Gruppe nachteilig auswirken. Diese Kunden könnten ihr Ladungsaufkommen und ihre Geschäftstätigkeit und damit die Nachfrage nach Frachttransport- und Schiffskapazitäten reduzieren. Dies könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Die Schifffahrtsindustrie ist naturgemäß sehr volatil, was sich erheblich nachteilig auf die Rickmers Gruppe auswirken kann.

In jedem ihrer drei Geschäftsfelder ist die Rickmers Gruppe von der Schifffahrtsindustrie abhängig. Die Schifffahrtsindustrie ist hinsichtlich Frachtraten, Charterraten und Marktwerten von Schiffen sowohl zyklisch als auch volatil. Dies ergibt sich aus den periodisch wiederkehrenden Schwankungen im globalen Angebot von und in der globalen Nachfrage nach Frachttransport- und Schiffskapazitäten. Veränderungen in der Nachfrage nach Frachttransport- und Schiffskapazitäten sind nur schwer vorherzusehen und sind von der Rickmers Gruppe nicht beeinflussbar.

Die Nachfrage nach Frachttransport- und Schiffskapazitäten wird unter anderem durch die globale und regionale wirtschaftliche Entwicklung, globale Handelsströme und die Verlagerung der Herstellung und industriellen Produktion aus der westlichen Hemisphäre in andere Regionen beeinflusst. So hat die Produktionsverlagerung nach Asien und insbesondere nach China die Nachfrage nach dem Transport von industriellen Anlagen und sonstigen Schwergut- und Projektladungen gestärkt. Die Nachfrage nach Industrie- und Verbrauchsgütern in Nordamerika und Europa und in zunehmendem Maße in den Schwellenländern beeinflusst die Schifffahrt in erheblichem Maße. Darüber hinaus wirken sich die allgemeine Kostenentwicklung und Änderungen des regulatorischen Rahmens für den Schiffsverkehr auf die Nachfrage aus. Sowohl die Nachfrage als auch die Fracht- und Charterraten werden außerdem durch Entwicklungen und Änderungen bestehender Strukturen im Seetransport oder auf sonstigen Transportwegen, durch klimatische Veränderungen, durch Umweltbelange, Änderungen der politischen Bedingungen, des -regulatorischen Rahmens, der Kanal- und Hafenbedingungen oder -schließungen, der Brennstoff- und Schmiermittelpreise sowie durch bewaffnete Konflikte, Wechselkursschwankungen, Embargos und Streiks beeinflusst.

RISK FACTORS

Before making a decision on the purchase of the Notes of Rickmers Holding, investors should carefully review and consider the following material risk factors as well as all other information contained in this Prospectus. The occurrence of one or more of these risks, either individually or in combination with other circumstances, may materially impair the business of Rickmers Group and may have a material adverse effect on Rickmers Group's financial position and results of operation and its ability to make payments under the Notes. The order in which the risks are listed below is neither an indication of the probability of occurrence nor on the gravity or significance of each risk. In addition to the risks listed herein, there may be additional risks of which Rickmers Group is not currently aware which may be important. Following the occurrence of any of these risks, stock exchange prices of the Notes of the Issuer could decline and investors could lose all or part of their investment.

Risks Relating to Rickmers Group's Industry

A downturn in the global economy and a decline of global trade volumes could have a material adverse effect on Rickmers Group.

Approximately 90% of the global cargo volume is transported by sea. Accordingly, the maritime industry is directly dependent on the global economy and in particular, the global trade volume, and generally responds at an early stage to expected changes in the economic environment. The growth of the global economy, in the last two decades, has particularly been driven by the high dynamics of the emerging economies. From 1990 to 2010 alone, their contribution to the world GDP grew from 22% to 32%, and in particular China has been one of the world's fastest growing economies in terms of gross domestic product and export cargo volumes. World economic and trade growth has also been driven by growing populations in these emerging countries and this has also lead to a shift in global trade flows. The weak economic growth of the United States and in particular of countries in the European Union has affected the global economic growth since 2008. This also had a negative impact on the emerging markets. No assurance can be given that there will be a sustained growth of the global economy or in the emerging economies and that these economies will not experience contraction in the future. A negative change in the global economic conditions in any major region, particularly in Asia, Europe and North America, but also in other regions such as South America and certain parts of Africa, may have an adverse effect on Rickmers Group's customers. These customers may reduce their cargo volumes and operations and hence the demand for cargo transportation capacity and vessel capacity. This could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

The maritime industry is highly volatile in nature which may have a material adverse effect on Rickmers Group.

Across its three business segments, Rickmers Group is dependent on the maritime industry. The maritime industry is both cyclical and volatile in terms of freight rates, charter rates and vessel market values, resulting from periodically recurring fluctuations in the global supply of and demand for cargo transportation capacity and vessel capacity. Changes in the demand for cargo transportation capacity and vessel capacity are difficult to predict and are beyond Rickmers Group's control.

Demand for cargo transportation capacity and vessel capacity is influenced by, among other factors, global and regional economic development, global trade flows and the shift in manufacturing and industrial production from the Western hemisphere to other regions. Hence the shift in production to Asia and in particular to China has fuelled demand for transportation of industrial machinery and other heavy lift and project cargoes. The demand for industrial and consumer goods in North America and Europe and increasingly in the emerging markets has a significant impact on shipping. Furthermore, the demand side is also influenced by the general development of costs as well as changes in the regulatory regimes affecting shipping. Demand as well as freight and charter rates are also influenced by developments and changes in seaborne and other transportation patterns, by climate changes, by environmental concerns, changes to the political conditions, the regulatory regimes, canal and port conditions or closures, fuel and lubricant prices as well as armed conflicts, foreign exchange fluctuations, embargoes and strikes.

Das Angebot an Schiffskapazitäten bestimmt sich nach der Anzahl, Größe und Kapazität der Schiffe in der bestehenden Flotte, der Betriebsgeschwindigkeit der Schiffe, der Verteilung der Schiffe weltweit, der Anzahl, Größe und Kapazität von neu gebauten Schiffen, dem Umbau von Schiffen für andere Nutzungszwecke und dem Verlust von Schiffen, sei es durch Ausmusterung, Verschrottung, Reparatur oder Katastrophen. Dieses Angebot kann auch durch die Regulierung des Seetransports durch nationale oder internationale Behörden, einschließlich Änderungen der umweltrechtlichen oder sonstigen Vorschriften, durch welche die Restnutzungsdauer von Schiffen beschränkt werden kann, beeinträchtigt werden. Fast alle Faktoren, die einen Einfluss auf das Angebot an, und die Nachfrage nach Frachttransport- und Schiffskapazität haben, sind von der Rickmers Gruppe nicht beeinflussbar, und die Art, der Zeitpunkt und das Ausmaß der Änderungen der Branchenbedingungen sind weitgehend unvorhersehbar.

Charterraten, insbesondere kurzfristige Charterraten, korrelieren tendenziell und bis zu einem gewissen Grad mit Frachtraten. Anpassungen erfolgen jedoch meist mit einer zeitlichen Verzögerung, da Schiffseigentümer und Charterer jeweils an die Bedingungen bestehender Charterverträge gebunden sind.

In der Vergangenheit haben Marktteilnehmer als Reaktion auf Perioden hoher Nachfrage und steigender Fracht- und Charterraten in Schiffe und Container investiert, um deren Kapazität zu erhöhen, wie es in den Jahren vor Beginn der Finanzkrise geschehen ist. Diese Investitionen haben zu wesentlich niedrigeren Fracht- und Charterraten geführt, da die verfügbaren Schiffs- und Containerkapazitäten die Nachfrage befriedigten bzw. in vielen Segmenten überstiegen, was dazu geführt hat, dass eine beträchtliche Anzahl von Schiffen nicht eingesetzt werden konnte. Darüber hinaus kann es, da Schiffe im Allgemeinen eine geschätzte Nutzungsdauer von 25 bis 30 Jahren haben und frühzeitig bestellt werden müssen (in Zeiten hoher Nachfrage sogar drei oder mehr als drei Jahre im Voraus), vorübergehend zu einem Überangebot oder Unterangebot an Schiffskapazitäten kommen. Des Weiteren können die manchmal langwierigen Bestell- und Konstruktionsverfahren dazu führen, dass die neue Schiffskapazität dem Markt erst zur Verfügung gestellt wird, wenn die Nachfrage ihren Höhepunkt bereits überschritten hat, so dass es mehrere Jahre dauern kann bis ein Marktgleichgewicht wieder ausgeglichen wird. Nach Beginn der derzeitigen Krise in der Schifffahrtsindustrie, die unter anderem durch das weltweit große Angebot an Schiffskapazitäten ausgelöst wurde, haben viele Schiffseigentümer die Lieferzeiten ihrer Schiffsneubauaufträge mit den Werften neu verhandelt und die Auslieferungszeitpunkte verschoben. In Folge dessen wird 2013 und 2014 eine beträchtliche Anzahl an Schiffsneubauten, die in der Vergangenheit bestellt wurden, auf den Markt gelangen und dadurch das vorhandene Überangebot an verschiedenen Schiffsklassen noch weiter erhöhen.

Die Rickmers Gruppe erwartet für 2013 ähnliche Marktbedingungen wie im Jahr 2012 und weiterhin vergleichsweise niedrige Fracht- und Charterraten sowie eine niedrige bis mittlere Kapazitätsauslastung. Die wirtschaftliche Erholung der für die Rickmers Gruppe wichtigen Märkte, das heißt der Markt für Containerlinienschifffahrt und der Markt für Stückgut, Schwergut und Projektladungen, hängt hauptsächlich von der Nachfrage nach Containerschiffen und der Beförderung von Schwergut, Stückgut und Projektladungen ab. Ein Rückgang der Nachfrage nach Containerschiffskapazität und nach Transportkapazität für Schwergut, Stückgut und Projektladungen und anderen maritimen Diensten auf der einen Seite oder ein Anstieg des Angebots an Schiffskapazität oder maritimen Diensten auf der anderen Seite könnte jeweils zu niedrigeren Fracht- und Charterraten, einem verringerten Volumen oder einer Kombination aus beiden, ebenso wie zu einer weiteren Verringerung der Marktwerte der Schiffe der Rickmers Gruppe führen. Außerdem können Zeiten schwacher Nachfrage dazu führen, dass die Rickmers Gruppe die Kapazität der Schiffe nicht voll auslasten kann und dass ihre Schiffe längere Aufliegezeiten (Zeiten ohne Beschäftigung) haben können.

Jeder der genannten Faktoren könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Zyklische Schwankungen der Charterraten könnten nachteilige Auswirkungen auf die Rickmers Gruppe haben.

Bei einem Zeitchartervertrag stellt ein Schiffseigentümer einem Seeverfrachter (Charterer) ein Schiff für einen bestimmten Zeitraum zur Verfügung. Hierbei sorgt der Schiffseigentümer auch für die Besatzung, Versicherung und technische Instandhaltung des Schiffs und erhält als Bezahlung hierfür eine Charter in Höhe der vereinbarten Charterrate pro Tag. Charterraten, und insbesondere kurzfristige Charterraten neigen zu erheblichen Schwankungen, die mit der Einschätzung der Marktteilnehmer von Angebot und Nachfrage auf den Transportmärkten zusammenhängen (siehe „Die Schifffahrtsindustrie ist naturgemäß hoch volatil, was sich erheblich nachteilig auf die Rickmers Gruppe auswirken kann“). Änderungen in der Nachfrage nach Schiffskapazitäten sind nur schwer vorherzusehen und von der Rickmers Gruppe nicht beeinflussbar.

The supply of vessel capacity is determined by the number, size and capacity of vessels in the existing fleet, operating speed of vessels, the deployment of vessels around the world, the number, size and capacity of newbuilt vessels, the conversion of vessels to other uses and the loss of vessels, whether due to retirement, scrapping, repair or disaster. Such supply may also be affected by regulation of maritime transportation by governmental and international authorities, including changes in environmental and other regulations that may limit the remaining useful life of vessels. Almost all of the factors influencing the supply of and demand for cargo transportation capacity and vessel capacity are beyond Rickmers Group's control, and the nature, timing and degree of changes in industry conditions are largely unpredictable.

Charter rates, in particular short-term charter rates, have historically correlated to a certain degree with freight rates. However, such adjustments usually occur with certain time lags because at any given point in time vessel owners and charterers are bound by the terms of existing charter agreements.

Historically, industry participants have responded to periods of high demand and increasing freight and charter rates by investing in vessels and containers to increase their capacity, as has occurred in the years before the beginning of the financial crisis. These investments have led to materially lower freight and charter rates as available vessel and container capacity caught up with, and in many segments exceeded, the demand, leaving a considerable number of vessels without employment. Further, as vessels generally have estimated economic lives of approximately 25 to 30 years and must be ordered in advance (and in times of high demand, as many as three or more years in advance), there can be periods of excess or deficit capacity relative to the demand for vessel capacity and the sometimes lengthy nature of the ordering and construction process means that new vessel capacity may enter the market after demand has already peaked so that it may take several years to correct a market imbalance. After the beginning of the current crisis in the maritime industry, which was, amongst other factors, driven by the large global supply of vessel capacity, many ship owners have renegotiated the delivery schedules of their newbuilding orders with the ship yards and postponed the delivery dates of the newbuildings. As a consequence, a considerable number of newbuildings, which had been ordered in the past, is expected to enter the market in 2013 and 2014, adding further to the existing over-supply in various vessel classes.

Rickmers Group expects market conditions in 2013 to be similar to 2012 and to also be dominated by comparatively low freight and charter rates and low to medium capacity utilisation. Recovery for the markets that are important for Rickmers Group, i.e. the container liner shipping market and the market for breakbulk, heavy lift and project cargoes, depends mainly on the demand for container vessels and for carriage of heavy lift, breakbulk and project cargoes. A decrease in the demand for container vessel capacity as well as heavy lift, breakbulk and project cargo transportation capacity and other maritime services on the one hand, or an increase in the supply of vessel capacity or maritime services on the other hand, could each lead to lower freight and charter rates, reduced volume, or a combination of the two, as well as further declines in the market values of Rickmers Group's vessels. Furthermore, during times of weak demand Rickmers Group may be unable to use the full capacity of vessels and may face increased times without employment of its vessels.

Any of the aforementioned factors could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Cyclical fluctuations in charter rates could have an adverse effect on Rickmers Group.

Under a time charter agreement, a vessel is provided by a vessel owner to a maritime carrier (charterer) for a fixed time period against payment of charter hire at an agreed daily charter rate, with the vessel owner also providing the vessel's crew, insurance and technical maintenance. Charter rates, and short-term charter rates in particular, tend to fluctuate significantly in response to market participants' perceptions of supply and demand on the shipping markets (see “- *The maritime industry is highly volatile in nature which may have a material adverse effect on Rickmers Group*”). Changes in the demand for vessel capacity are difficult to predict and are beyond Rickmers Group's control.

Schwankungen der Charrerraten wirken sich auf die Geschäftsbereiche der Rickmers Gruppe in unterschiedlicher Weise aus. Fallende Charrerraten können sich negativ auf die Betriebsergebnisse des Geschäftsbereichs Maritime Assets der Rickmers Gruppe auswirken. In ihrem Geschäftsbereich Maritime Assets erzielt die Rickmers Gruppe ihre Einnahmen hauptsächlich aus der Vercharterung von im Eigentum der Rickmers Gruppe stehenden Schiffen, die durch einen Zeitchartervertrag an internationale Seeverfrachter verchartert werden, sowie aus Kommissionen und Gebühren für Vermögensverwaltungs- und Charterdienstleistungen, die für Schiffe erbracht werden - wobei diese an die Chartereinnahmen gebunden sein können, die mit diesen Schiffen generiert werden. Für den Fall, dass die Charrerraten der Schiffe wesentlich fallen, ist die Rickmers Gruppe möglicherweise nicht in der Lage, die Finanzierungskosten und Betriebskosten ihrer eigenen Schiffe zu decken, was erheblich nachteilige Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit sowie ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Geschäftsbereich Maritime Assets haben kann.

Steigende Charrerraten führen andererseits möglicherweise nicht sofort zu steigenden Einnahmen der Rickmers Gruppe, da die Rickmers Gruppe an die Bedingungen bestehender Charterverträge gebunden ist. Zudem hat die Rickmers Gruppe gegenwärtig keine ausstehenden Bestellungen neuer Schiffe. Wenn die Nachfrage nach Schiffskapazitäten plötzlich und stärker als allgemein oder nur für bestimmte Schiffsklassen erwartet steigt, während die Rickmers Gruppe noch an die Bedingungen bestehender Zeitcharterverträge über feste Zeiträume gebunden ist oder wenn die Charterer andere Schiffstypen oder -klassen nachfragen als diejenigen, die die Rickmers Gruppe anbieten kann, ist die Rickmers Gruppe möglicherweise nicht in der Lage, rechtzeitig auf eine solche Nachfrage zu reagieren, was zu einer Einbuße möglicher Einnahmen und zum Verlust von Marktanteilen sowie eventuell zu einem Verlust von Charterern oder anderen Kunden führen kann.

Der Geschäftsbereich Rickmers-Linie chartert dagegen regelmäßig Schiffe aus dem Geschäftsbereich Maritime Assets oder von dritten Schiffseigentümern ein. Daher profitiert der Geschäftsbereich Rickmers-Linie, anders als der Geschäftsbereich Maritime Assets, von niedrigen Charrerraten, sofern die Frachtrachten sich nicht gleichermaßen oder stärker verringert haben. Dagegen wirken sich steigende Charrerraten nachteilig auf das Betriebsergebnis des Geschäftsbereichs Rickmers-Linie aus. Wenn die Charrerraten zu einem Zeitpunkt deutlich steigen, in dem der Geschäftsbereich Rickmers-Linie entweder bestehende Charterverträge verlängern lassen oder Anschluss-Charterverträge abschließen muss, könnten sich erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie ergeben.

Zudem ist nicht garantiert, dass die zuvor beschriebene unterschiedliche Sensitivität der Rickmers Gruppe in ihren Geschäftsbereichen Maritime Assets und Rickmers-Linie gegenüber Änderungen der Charrerraten die allgemeinen Risiken der Rickmers Gruppe aus zyklischen Schwankungen der Charrerraten ausgleichen wird.

Jeder der genannten Faktoren könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Schwankungen der Frachtraten und des Frachtaufkommens könnten den Geschäftsbereich Rickmers-Linie wesentlich beeinträchtigen.

In ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie betätigt sich die Rickmers Gruppe als Linienreederei für Stückgut, Schwergut und Projektladungen, die durch Einzelreisen ergänzt wird. Daher stammen ihre Einnahmen hauptsächlich aus Frachtraten, die, ebenso wie Charrerraten, in Abhängigkeit von Angebot und Nachfrage nach Seetransportdiensten zu erheblichen Schwankungen neigen. Gegenwärtig sind sowohl die Nachfrage als auch die Frachtraten für Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen verhältnismäßig gering. Darüber hinaus ist der Markt für den Transport von Stückgut, Schwergut und Projektladungen weitgehend von der Entwicklung bestimmter Branchen, wie z.B. der Infrastruktur-, der Stromerzeugungs- oder der Öl- und Gasindustrie abhängig, denn Angebot und Nachfrage in diesen Branchen beeinflussen auch die Nachfrage nach Transportdiensten für Stückgut, Schwergut und Projektladungen und damit die im Geschäftsbereich Rickmers-Linie erzielbaren Frachtraten. Es liegt im Wesen ihrer Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen begründet, dass die Frachteinnahmen bei einigen Teilstrecken zu gering sein können, um alle Kosten der jeweiligen Teilstrecke decken zu können. Es ist zudem unsicher, ob die Frachtraten für Stückgut, Schwergut und Projektladungen nicht wesentlich fallen werden oder ob der Geschäftsbereich Rickmers-Linie in Zukunft genügend Ladung akquirieren wird. Da viele Kosten für den Betrieb der Flotte der Rickmers Gruppe in dem Geschäftsbereich Rickmers-Linie Festkosten sind, würde ein weiterer Rückgang der Frachtraten oder des Frachtaufkommens sich nachteilig auf die Gewinnspannen und Betriebsergebnisse der Rickmers Gruppe in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie auswirken, der bereits in jüngster Vergangenheit Verluste erlitten hat. Dies könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Fluctuations in charter rates affect Rickmers Group's business segments differently: Decreasing charter rates may have a negative impact on the results of operations of Rickmers Group's Maritime Assets business segment. In its Maritime Assets business segment Rickmers Group generates revenues mainly from receipt of charter hire payments for the vessels owned by Rickmers Group and chartered out to international maritime carriers under time charter agreements and commissions and fees for asset management and chartering services rendered in relation to vessels, which may be linked to charter revenues that are generated with such vessels. In the event that vessel charter rates fall materially, Rickmers Group may not be able to cover the financing costs and operating expenses of its owned vessels, which could have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations in its Maritime Assets business segment.

Increasing charter rates, however, may not immediately lead to an increase in revenues of Rickmers Group due to Rickmers Group being bound by the terms of existing charter agreements. Moreover, Rickmers Group has currently no outstanding orders for new vessels. If demand for vessel capacity increases abruptly and more than anticipated either generally or only in certain vessel classes, and provided that Rickmers Group's vessels are still committed under fixed time charter agreements, or if charterers demand other vessel types or classes than those Rickmers Group may be able to offer, Rickmers Group may be unable to respond in time to such demand, which could lead to a loss of potential revenues and market share and, potentially a loss of charterers or other customers.

Rickmers-Linie, in contrast, regularly charters vessels in from the Rickmers Group or other third party ship owners. Therefore, as opposed to the Maritime Assets business segment, and provided that freight rates have not decreased to the same or even to a larger extent, Rickmers-Linie benefits from low charter rates. On the other hand, increasing charter rates will adversely affect the results of operations of Rickmers-Linie. In the event that charter rates increase substantially at a time when Rickmers-Linie is requiring to either re-new existing charters or to enter into further charters, this could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations in its Rickmers-Linie business segment.

In addition, there is no guarantee that the aforementioned different sensitivities to changes in charter rates across its business segments Maritime Assets and Rickmers-Linie will level out Rickmers Group's general risks from cyclical fluctuations in charter rates.

Any of the aforementioned factors could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Fluctuations in freight rates and cargo volumes could materially impair the Rickmers-Linie business segment.

In its Rickmers-Linie business segment, Rickmers Group operates a breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service, complemented by single voyages. Accordingly, its revenues are mainly derived from freight rates, which, like charter rates, tend to fluctuate significantly in response to supply and demand for maritime cargo transportation services. Currently, demand and freight rates for breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services are at a comparatively low level. In addition, the market for breakbulk, heavy lift and project cargo transportation is largely dependent on the development in certain industries such as infrastructure, power generation or oil and gas related industries with supply and demand in those industries having an impact on the demand for breakbulk, heavy lift and project cargo transportation services and, consequently, on the freight rates obtainable by Rickmers-Linie. Due to the nature of its breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services, on some parts of routes contribution from cargo revenues may from time to time be too low to cover all costs of the respective part of the voyage. There can be no assurance that freight rates for breakbulk, heavy lift and project cargoes will not fall materially or that sufficient cargo will be obtainable by Rickmers-Linie in the future. Since many costs for the operation of Rickmers Group's fleet in the Rickmers-Linie business segment are fixed, a further decline of freight rates or cargo volumes would adversely affect Rickmers Group's margins and results of operations in its Rickmers-Linie business segment, which has experienced losses in the recent past. This could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Politische, wirtschaftliche und sonstige Risiken in den Märkten, in denen die Rickmers Gruppe tätig ist, können ihre Geschäftstätigkeit schwerwiegend stören.

Die Rickmers Gruppe führt ihre Geschäfte über verschiedene Tochtergesellschaften weltweit, einschließlich Singapur, der Isle of Man, Zypern, Rumänien, China und den Philippinen. In ihrem Geschäftsbereich Maritime Assets schließt die Rickmers Gruppe für ihre eigenen Schiffe und für Schiffe, die sie für Dritteigentümer bereedert, Charterverträge ab bzw. sorgt für den Abschluss solcher Charterverträge. Nach diesen Charterverträgen werden die eigenen und die bereederten und betriebenen Schiffe an internationale Schifffahrtsunternehmen verchartert, die in verschiedenen Ländern weltweit, darunter auch in Schwellenmärkten, tätig sind. Im Geschäftsbereich Rickmers-Linie betreibt die Rickmers Gruppe Linienschifffahrtsdienste in verschiedenen Ländern der Welt. Des Weiteren kann die Rickmers Gruppe mit Werften in verschiedenen Ländern, unter anderem Südkorea oder China, Verträge über Schiffsneubauten abschließen. Somit unterliegt das Geschäft der Rickmers Gruppe direkt und indirekt den politischen, wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen der Länder, in denen sie, die in ihrem Eigentum befindlichen oder die von ihr bereederten oder betriebenen Schiffe und ihre jeweiligen Kunden aktiv sind und in denen sich die von den Schiffen angelaufenen Häfen befinden. Beispielsweise ist die Rickmers Gruppe dem Risiko von politischen Unruhen, Streiks, Kriegen sowie finanzieller und wirtschaftlicher Instabilität und anderen Arten von Instabilität, wie Naturkatastrophen, Epidemien, der weiten Verbreitung übertragbarer und ansteckender Krankheiten, Nuklearkatastrophen oder radioaktiven Zwischenfällen, höherer Gewalt, terroristischen Anschlägen, Sanktionen und sonstigen Ereignissen außerhalb ihres Einflusses, welche sich nachteilig auf die lokale Wirtschaft sowie die lokalen Infrastrukturen und Lebensgrundlagen auswirken könnten, ausgesetzt. Diese Ereignisse können zu einer Störung der Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe, ihrer Charterer oder ihrer sonstigen Kunden und zur Beschlagnahmung oder Beschädigung der in ihrem Eigentum befindlichen oder von ihr bereederten Schiffe und der Ladung ihrer Kunden führen. Diese Ereignisse könnten auch zur vollständigen oder teilweisen Schließung bestimmter Häfen oder Seepassagen, wie des Suez-Kanals oder des Panama-Kanals führen, was möglicherweise höhere Kosten oder Staus sowie Wartezeiten in Häfen und Seepassagen, Verspätungen oder Streichungen von Schiffen auf einigen Handelsrouten nach sich ziehen könnte. Zudem könnten Verträge der Rickmers Gruppe undurchsetzbar oder nicht rechtmäßig zu erfüllen sein aufgrund von Embargoes oder Sanktionen, die zum Zeitpunkt des Vertragschlusses nicht vorhersehbar sind oder waren. Darüber hinaus könnten solche Ereignisse den Welthandel insgesamt beeinträchtigen, was die Nachfrage nach Schiffstransportkapazitäten und Dienstleistungen der Rickmers Gruppe verringern könnte. Diese Risiken können schwerwiegende Störungen der Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe auslösen, die erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben könnten.

Die Rickmers Gruppe ist in einer Branche aktiv, die stark vom Wettbewerb bestimmt ist. Viele ihrer Wettbewerber sind größer und könnten über mehr finanzielle Mittel als die Rickmers Gruppe verfügen.

Die Schifffahrtsindustrie ist in viele globale und regionale Schiffseigentümer und Schiffsbetreiber zersplittert und durch einen intensiven Wettbewerb geprägt. Eine wesentliche Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe ist die Vercharterung von Schiffen an internationale Schifffahrtsunternehmen. Die Erlangung attraktiver Charter vollzieht sich in einem stark vom Wettbewerb geprägten Umfeld und geht mit einem intensiven Auswahlprozess einher. Der Wettbewerb auf dem Chartermarkt gründet sich auf einer Vielzahl von Faktoren, wie z.B. Charraten, die Verfügbarkeit von Schiffen, sowie Größe, Alter, Modell und Zustand der Schiffe, die Energieeffizienz der Schiffe und ihre Vereinbarkeit mit geltenden oder voraussichtlich in Kraft tretenden Umweltvorschriften oder sonstigen Vorschriften, die Fähigkeit zur Finanzierung von Schiffsneubauten oder von gebrauchten Schiffen zu wettbewerbsfähigen Preisen, die Finanzstabilität des Schiffseigentümers, die Qualität, Erfahrung und Reputation des Schiffsmangers sowie die Beziehungen zu Charterern, Schiffswerften und anderen Parteien. Ähnliche Aspekte gelten auch für den Wettbewerb im Bereich Stückgut, Schwergut und Projektladungen, wobei dies die Rickmers Gruppe insbesondere in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie betrifft. Obwohl diese Frachtart meist auf eigens dafür vorgesehenen Schwergut- oder Mehrzweckfrachtern verschifft wird, verstärkt sich der Wettbewerb in diesem Geschäftsfeld, wenn die Lage auf den Containertransportmärkten - wie gegenwärtig der Fall - angespannt ist, da die Betreiber von Containerschiffen und Massengutschiffen auch die Beförderung von Stückgut, Schwergut und Projektladungen übernehmen. Jeder einzelne dieser Faktoren könnte die Fähigkeit der Rickmers Gruppe, bestehende Charterer oder andere Kunden für ihre Schiffe, Transport- und anderen maritimen Diensten zu halten und zu gewinnen, einschränken. Ein diesbezügliches Scheitern könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Political, economic and other risks in the markets where Rickmers Group has operations may cause serious disruptions to its business.

Rickmers Group conducts its business through various subsidiaries in countries throughout the world, including countries such as Singapore, the Isle of Man, Cyprus, Romania, China and the Philippines. In its Maritime Assets segment Rickmers Group enters into and arranges charter arrangements for its own vessels and vessels managed for third party owners. Under these charter agreements, the owned, managed and operated vessels are chartered out to international shipping companies which operate in various countries around the world, including the emerging markets. Rickmers-Linie operates liner shipping services covering various countries in the world. In addition, Rickmers Group may enter into newbuilding contracts with shipbuilders in various countries, including South Korea or China. As such, Rickmers Group's business is directly and indirectly subject to the political, economic and social conditions of the countries where it, the owned vessels or managed or operated vessels and its respective customers operate and where the ports called by the vessels are located. For example, Rickmers Group is exposed to risks of political unrest, strikes, war as well as financial and economic and other forms of instability, such as natural disasters, epidemics, widespread transmission of communicable or infectious diseases, nuclear disasters or radioactive incidents, acts of God, terrorist attacks, sanctions and other events beyond its control that may adversely affect local economies, infrastructures and livelihoods. These events can result in disruption to Rickmers Group, its charterers' or its other customers' businesses and seizure of, or damage to, the vessels owned or managed by it and its customers' cargo. These events could also cause the partial or complete closure of particular ports and sea passages, such as the Suez or Panama canals, potentially resulting in higher costs or congestions of ports or sea passages as well as waiting time at ports and sea passages, vessel delays or cancellations on some trade routes. In addition, contracts entered into by Rickmers Group may become unenforceable or illegal to perform due to inter alia embargoes or sanctions which may not have been foreseeable at the time of conclusion of such contract. Furthermore, these events could generally negatively impact world trade, which could reduce demand for Rickmers Group's vessels transport capacity and services. These risks may cause serious disruptions to Rickmers Group's business, which could have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

Rickmers Group operates in a highly competitive industry. Many of its competitors are larger and may have greater financial resources than Rickmers Group.

The maritime industry is highly fragmented among many global and regional ship owners and operators of vessels and characterised by intense competition. One of Rickmers Group's principal businesses is to charter out vessels to international shipping companies. The process of obtaining favourable charters is highly competitive and involves an intense selection process. Competition in the charter market is based on a variety of factors, which may include charter rates, vessel availability and the size, age, design and condition of the vessels, the energy efficiency of the vessels and their compliance with recent or expected environmental or other regulations, the ability to finance newbuildings or second-hand vessels at competitive rates, the financial stability of the vessel owner, the quality, experience and reputation of the ship manager, the relationships with charterers, shipyards and others. Similar aspects apply to the competition for breakbulk, heavy lift and project cargoes, which affects Rickmers Group in particular in its Rickmers-Linie business segment. Although this type of cargo is generally carried on dedicated heavy lift or multi-purpose vessels, in times of depressed shipping markets, such as currently, competition in this segment is aggravated due to container vessel or bulk operators increasing their activities in the carriage of breakbulk, heavy lift and project cargoes. Any of the foregoing factors could limit Rickmers Group's ability to retain existing and attract new charterers or other customers for its vessels, shipping and other maritime services. The failure to do so could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Die Rickmers Gruppe steht im Wettbewerb mit einer Vielzahl von Parteien, darunter regionale und globale agierende Schiffseigentümer, Linienschiffahrtsgesellschaften und andere Schiffahrtsunternehmen, Schiffsmanagementgesellschaften und andere Anbieter von Transportdiensten, von denen viele größer sind und über mehr finanzielle Mittel verfügen als die Rickmers Gruppe. Diese Wettbewerber können möglicherweise größere und modernere Flotten betreiben, günstigere Charter- und Frachtraten anbieten und mehr Mittel in die Entwicklung, die Förderung und den Einsatz ihrer Schiffe, ihre Transportdienstleistungen und andere maritime Dienstleistungen investieren als die Rickmers Gruppe. Außerdem kann der Markteintritt neuer Wettbewerber, eine Änderung der von den Wettbewerbern unternommenen Vermarktungsanstrengungen oder irrationales Verhalten der Wettbewerber der Rickmers Gruppe zu einem verstärkten Wettbewerb und zu einem erhöhten Druck auf die Gewinnspannen führen, was erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben könnte.

Die Rickmers Gruppe ist in einer Branche tätig, die von steigender Konsolidierung sowohl von Kunden als auch von Wettbewerbern geprägt ist.

Die Containerlinienschiffahrtsindustrie ist fragmentiert und eine Vielzahl von Wettbewerbern ist in der Branche aktiv, jedoch befindet sich die Branche in einer Phase der Konsolidierung. Im März 2013 hielt A.P. Møller-Maersk, die weltweit größte Containerlinienreederei, einen Anteil von 15,3% an der globalen Containerschiffsflottenkapazität. Durch Käufe in den vergangenen Jahren halten die fünf größten Containerlinienreedereien einen Marktanteil von 45,6% an der globalen Containerschiffsflottenkapazität (Quelle: Alphaliner, März 2013). Darüber hinaus haben einige Wettbewerber der Rickmers Gruppe in den Geschäftsbereichen Maritime Assets und Maritime Services aufgrund der nach wie vor angespannten Lage in der Schiffahrtsindustrie damit begonnen, Kooperationen einzugehen und Gemeinschaftsunternehmen zu gründen, um ihr Know-how zu bündeln und Kosten zu senken. Es wird damit gerechnet, dass sich der Konsolidierungsprozess fortsetzen wird.

Aufgrund des Konsolidierungsprozesses in der Containerlinienschiffahrtsindustrie sind die größeren Charterer der Rickmers Gruppe möglicherweise in der Lage, der Rickmers Gruppe ungünstige Vertragsbedingungen für das Chartern von Schiffen zu diktieren. Darüber hinaus können Containerlinienreedereien und andere Anbieter von Schiffen oder maritimen Diensten mit der Rickmers Gruppe in Wettbewerb oder in einen stärkeren Wettbewerb treten, indem sie (i) Dritten Schiffskapazitäten anbieten und dadurch den bestehenden Wettbewerb zwischen den Schiffseigentümern verschärfen, oder (ii) mit den Geschäftsbereichen Maritime Assets und Maritime Services der Rickmers Gruppe im Bereich Schiffsmanagement, Crewing, Neubaubegleitung und -überwachung oder im Hinblick auf andere maritime Dienste konkurrieren, oder (iii) neue Transportdienste entwickeln oder bestehende Transportdienste weiterentwickeln, die in Konkurrenz zu den von dem Geschäftsbereich Rickmers-Linie angebotenen Transportdiensten stehen. Infolge ihrer zunehmenden Größe, Finanzkraft, Zugangsmöglichkeiten zu Finanzierungen und Betriebseffizienz könnten diese Wettbewerber erfolgreicher sein als die Rickmers Gruppe. Wenn der Konsolidierungsprozess zwischen den Charterern der Rickmers Gruppe oder anderen Schiffahrtsunternehmen anhält oder diese oder andere Parteien sich dazu entscheiden, mit der Rickmers Gruppe in Wettbewerb zu treten, kann die Wettbewerbsfähigkeit der Rickmers Gruppe am Markt geschwächt werden, was wiederum erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben könnte.

Niedrige Marktwerte der Schiffe können sich nachteilig auf die Rickmers Gruppe auswirken.

Die Marktwerte von Schiffen sind generell volatil. Gegenwärtig befinden sich die Marktwerte auf einem langjährigen Tiefstand. Der Marktwert der im Eigentum der Rickmers Gruppe befindlichen oder von ihr bereederten Schiffe kann aufgrund einer Reihe verschiedener Faktoren, zu denen unter anderem folgende gehören können, auch in Zukunft erheblich schwanken: Angebot von und Nachfrage nach Schiffen ähnlichen Typs, insbesondere steigendes Angebot an Schiffskapazitäten; die vorherrschenden wirtschaftlichen Bedingungen auf den Märkten, auf denen diese Schiffe eingesetzt werden; ein erheblicher oder anhaltender Rückgang des Welthandels; Wettbewerb von Seiten anderer Schiffseigentümergeellschaften; die Größe, das Alter, das Modell, der Zustand und die Energieeffizienz dieser Schiffe; die Kosten für die Nachrüstung oder den Umbau bestehender Schiffe infolge von technologischen Fortschritten im Schiffsdesign oder in der Schiffsausrüstung, Änderungen der geltenden Umweltvorschriften oder anderer Vorschriften oder Standards; die Entwicklung von Hafen- und Kanalinfrastrukturen und die Verfügbarkeit und Kosten anderer Transportarten.

Diese und andere Faktoren werden einen Einfluss auf die Verkaufspreise, die die Rickmers Gruppe erzielen kann, haben - falls ein Verkauf überhaupt möglich ist. Falls die Rickmers Gruppe sich aus irgendeinem Grund zum Verkauf eines Schiffes entscheidet, z.B. weil es der Rickmers Gruppe nicht gelingt, das Schiff am Ende seiner Charter erneut zu attraktiven Raten zu verchartern, so ist sie den am Markt vorherrschenden Preisen ausgesetzt, die bei einem früher als geplant stattfindenden Verkauf möglicherweise nicht günstig sind. Sollte der Verkaufspreis unter dem Buchwert des verkauften Schiffes liegen, so würde dies einen außerordentlichen Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung der Rickmers Gruppe nach sich ziehen.

Rickmers Group faces competition from a variety of parties, including regional and global ship owners, liner and other shipping companies, shipmanagement companies and other providers of shipping services, many of which are larger and may have greater financial resources than Rickmers Group. These competitors may be able to operate larger or more modern fleets, offer more favourable charter and freight rates and devote greater resources to the development, promotion and employment of their vessels, their transport services and other maritime services than Rickmers Group. In addition, the entry of new competitors, a change in the level of marketing undertaken by competitors or irrational behaviour by Rickmers Group's competitors may result in increased competition and higher pressure on margins which could have a material adverse affect on its business, financial condition and results of operations.

Rickmers Group operates in an industry which is characterised by increasing consolidation both of customers as well as of competitors.

The container liner shipping industry is generally fragmented with a large number of players but the industry is in a state of consolidation. As per March 2013, A.P. Møller-Maersk, the largest container liner shipping company in the world, had a 15.3% share of the global container ship fleet capacity. As a result of acquisitions in recent years, the five largest container liner shipping companies hold a market share of 45.6% of the industry's global containership fleet capacity (source: Alphaliner, March 2013). Further, due to the on-going financial constraints in the maritime industry, some of Rickmers Group's competitors in the Maritime Assets and Maritime Services businesses have started to team up in co-operations and joint ventures with the aim of pooling know-how and reducing costs. The consolidation process is expected to continue.

Due to the consolidation process in the container liner shipping industry, Rickmers Group's larger charterers may be able to impose unfavourable contractual terms when chartering vessels from Rickmers Group. Moreover, container liner shipping companies and other providers of vessels or maritime services may compete or increasingly compete with Rickmers Group by (i) offering vessel capacities to third parties, thereby intensifying the existing competition among ship owners, or (ii) by competing with Rickmers Groups Maritime Assets and Maritime Services business segments in the fields of shipmanagement, crewing, newbuilding supervision and support or other maritime services, or (iii) by opening new or further developing existing transportation services, which will compete with the transportation services offered by Rickmers-Linie. Due to their increasing size, financial strength, access to funding and operating efficiency, these competitors may be more successful than Rickmers Group. If the consolidation process among Rickmers Group's charterers or other shipping companies continues, or if these or other parties decide to compete with Rickmers Group, Rickmers Group's competitiveness in the market may be weakened which, in turn, could have a material adverse effect on its business, results of operations and financial condition.

Low market values of vessels may have a negative effect on Rickmers Group.

Market values of vessels are generally volatile. Currently, market values are at a long-term low. The market value of the vessels owned or managed by Rickmers Group may further fluctuate substantially over time due to a number of different factors, including, amongst others: supply of and demand for similar types of vessels, and in particular increases in the supply of vessel capacity; prevailing economic conditions in the markets in which these vessels operate; a substantial or extended decline in world trade; competition from other vessel owning companies; the size, age, design, condition and energy efficiency of these vessels; the cost of retrofitting or modifying existing vessels as a result of technological advances in vessel design or equipment, changes in applicable environmental or other regulations or standards, or otherwise; the development of port and canal infrastructures; and the availability and costs of other modes of transportation.

These and other factors will affect the sales prices that Rickmers Group will be able to obtain for its vessels owned, if a sale will be possible at all. If, for any reason, including Rickmers Group's inability to recharter a vessel at attractive rates at the termination of its charterers, Rickmers Group elects to dispose of a vessel, it will be subject to prevailing market prices which may not be favourable at the anticipated time of sale. Should the sales price be lower than the book value of the vessel sold, this would result in an extraordinary loss in Rickmers Group's income statement.

Darüber hinaus könnten sich im Falle eines Verkaufs die am Markt zu erzielenden Preise als nicht ausreichend für die Deckung der noch ausstehenden Restschulden aus den Finanzierungsverträgen für das jeweilige Schiff erweisen.

Selbst wenn die Schiffe der Rickmers Gruppe nicht verkauft werden, könnten niedrige Marktwerte ihrer Schiffe einen Verstoß gegen bestimmte Verhaltenspflichten aus den Finanzierungsverträgen der Rickmers Gruppe, welche sich auf das Verhältnis zwischen ausstehendem Kreditbetrag und Marktwert der finanzierten Schiffe beziehen (die so genannten Beleihungsquoten oder Loan-to-Value Ratios), nach sich ziehen. Die Verletzung der Beleihungsquoten kann zu einem Vertragsbruch unter den Finanzierungsverträgen führen und eine Pflicht zur vorzeitigen Rückzahlung oder andere Verpflichtungen (z.B. die Pflicht zur Stellung zusätzlicher Sicherheiten) gemäß diesen Verträgen auslösen und, falls diese Verpflichtungen nicht erfüllt werden können, sogar die Vorfälligkeit der Kredite und schließlich die Einleitung von Zwangsvollstreckungsmaßnahmen gegen die Rickmers Gruppe oder ihre Schiffe durch die finanzierenden Banken nach sich ziehen. Darüber hinaus könnten sich Wertberichtigungen infolge niedriger Marktwerte von Schiffen nachteilig auf das Eigenkapital der Rickmers Gruppe auswirken.

Daher könnten Schwankungen der Marktwerte ihrer Schiffe erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Die Rickmers Gruppe ist in einer stark regulierten Branche tätig, in der sie zur Aufwendung erheblicher Kosten für die Erfüllung bestehender und neuer internationaler Vorschriften verpflichtet oder in ihrer Fähigkeit zur Ausübung der Geschäftstätigkeit beschränkt werden kann. Der Rickmers Gruppe könnte in dem Fall, in dem sie solche Gesetze und Vorschriften nicht erfüllt, auch eine erhebliche Haftung entstehen.

Die Schifffahrtsindustrie ist in hohem Maße reguliert und die Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe unterliegt umfangreichen und sich ständig weiterentwickelnden Gesetzen und anderen Vorschriften in Form von zahlreichen internationalen Übereinkommen, nationalen, staatlichen und lokalen Gesetzen sowie nationalen und internationalen Bestimmungen, welche in den Jurisdiktionen gelten, in denen die Schiffe der Rickmers Gruppe eingesetzt oder registriert sind oder deren Flagge sie führen, und die unter anderem Vorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz enthalten. Solche Gesetze und Vorschriften enthalten unter anderem Verpflichtungen in Bezug auf Gefahrstoffe, die Instandhaltung und Inspektion von Schiffen, die Entwicklung und Einführung von Notfallverfahren, Sicherheits- und Versicherungsschutz oder die Bemanning von Schiffen.

Insbesondere müssen die Schiffe der Rickmers Gruppe in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Schifffahrtsorganisation („**IMO**“), einer Sonderorganisation der Vereinten Nationen, verabschiedeten Übereinkommen und Vorschriften betrieben werden. Nach dem International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention („**ISM Code**“) und dem International Ship and Port Facility Security Code („**ISPS-Code**“) müssen Eigentümer-, Betriebs- und Managementgesellschaften von Schiffen effektive Sicherheitsmanagementsysteme, beispielsweise Schiffssicherheitsverfahren, einführen und diese Systeme und deren Einsatz oder Anwendung von der Aufsichtsbehörde oder anerkannten Organisationen des Flaggenstaates des Schiffes zertifizieren und von Zeit zu Zeit prüfen lassen. Die Einhaltung des ISM-Code kann auch von den Hafenbehörden, deren Häfen von den Schiffen angefahren werden, überwacht werden (bekannt als Hafenstaatkontrolle).

Zur Einhaltung der IMO-Vorschriften und anderer bestehender oder zukünftiger Gesetze und Vorschriften kann die Rickmers Gruppe zur Aufwendung erheblicher Kosten verpflichtet werden, unter anderem für die Einhaltung neuer Instandhaltungs- und Inspektionsvorschriften, die Entwicklung von Notfallplänen für potenzielle Umweltverschmutzung durch ihre Schiffe, die Eindeckung von Versicherungsschutz, die Einholung von Genehmigungen oder Lizenzen, den Umbau bestehender oder den Erwerb neuer Schiffe oder Ausrüstungen oder für Änderungen der Betriebsverfahren. In Zukunft können noch weitere Gesetze und Vorschriften verabschiedet werden, die die Rickmers Gruppe in der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit beschränken könnten. Im Falle der Nichteinhaltung der genannten Gesetze und Vorschriften könnte der Rickmers Gruppe auch eine erhebliche Haftung für Strafen, zivil- oder strafrechtliche Bußgelder, Schadensersatz und Beseitigungs- oder Sanierungskosten entstehen.

Die Rickmers Gruppe unterliegt zudem dem Risiko einseitiger staatlicher Maßnahmen und Regulierungen in den Flaggen- und Registerstaaten der in ihrem Eigentum befindlichen oder von ihr bereederten Schiffe und in den Gebieten, in denen diese Schiffe verkehren. Zu diesen Risiken gehören Sanktionen und Embargos, die den Handel in bestimmten Gebieten verbieten, das Führen von Schiffen auf schwarzen Listen von Seiten bestimmter Institutionen, beschränkende Maßnahmen, wie die Arrestierung oder Festsetzung von Schiffen, Beschränkungen des Schiffsbetriebs, lokale Schiffseigner- oder Flaggenstaatsanforderungen sowie der Verlust vertraglicher Rechte und die sogenannte Requirierung. Requirierung tritt ein, wenn ein Staat die Kontrolle über ein Schiff übernimmt und entweder zum Eigentümer oder quasi zum Charterer dieses Schiffes zu diktieren Raten wird.

In addition, in case of sale, the obtainable market prices could be insufficient to cover the outstanding amounts under the financing agreements relating to the relevant vessel.

Even without disposing of vessels, low market values of its vessels could lead to a breach of certain covenants under Rickmers Group's financing agreements which relate to the amount of the outstanding loan as compared to the value of the financed vessels (so-called loan-to-value ratios). The breach of such loan-to-value ratios could lead to default situations under the financing agreements and could result in early redemption or other obligations (e.g. the duty to provide additional security) under these agreements and, if such obligations cannot be complied with, can even lead to the acceleration of loans and, ultimately, the initiation of enforcement proceedings against Rickmers Group or its vessels by the financing banks. In addition, impairments as a result of low market values of vessels could have a negative impact on Rickmers Group's shareholders' equity.

Accordingly, fluctuations in the market values of its vessels could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Rickmers Group operates in a highly regulated industry that may require it to incur substantial costs to meet existing and new international regulations or limit its ability to conduct business. Rickmers Group could also face substantial liabilities if it fails to comply with such laws and regulations.

The maritime industry is highly regulated and Rickmers Group's operations are affected by extensive and evolving laws and other regulations in the form of numerous international conventions, national, state and local laws and national and international regulations relating to, inter alia, health, safety and security requirements, which are in force in the jurisdictions in which its vessels operate and in the countries in which the vessels are registered or the flag of which these vessels fly. Such laws and regulations impose, among other things, obligations relating to hazardous substances, maintenance and inspection of vessels, development and implementation of emergency procedures, security and insurance coverage or manning.

In particular, Rickmers Group's vessels have to operate in compliance with the international conventions and regulations adopted by the International Maritime Organisation ("IMO"), an agency of the United Nations. Under the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention ("ISM Code") and the International Ship and Port Facility Security Code ("ISPS Code"), ship owning, -operating or -managing companies to establish effective safety management systems including ship security procedures and have such systems and their use or application certified by the regulatory body or recognised organisations of the flag state of the vessel as well as checked, from time to time. Compliance with the ISM Code may also be monitored by the port authorities to which the vessels trade (known as port state control).

In complying with IMO regulations and other existing or future laws and regulations, Rickmers Group may be required to incur significant expenses for, amongst others, meeting new maintenance and inspection requirements, developing contingency arrangements for potential contamination by vessels, obtaining insurance coverage, new permissions or licenses, in modifying existing or acquiring new vessels or equipment or changing operating procedures. There may also be adopted additional laws and regulations that could limit Rickmers Group's ability to conduct business. Rickmers Group could also face substantial liability for penalties, civil or criminal fines, damages and removal and remediation costs for non-compliance with the aforementioned laws and regulations.

Rickmers Group is also subject to the risk of unilateral governmental action and regulation in the flag and registration states of vessels owned or managed by it and in the territories in which these vessels operate. Such risks include sanctions and embargoes that prohibit trade in particular areas, the blacklisting of vessels by certain institutions, restrictive actions such as vessel arrest or detention, limitations on vessel operations or local ownership or flag requirements, loss of contractual rights and requisition. Requisition occurs when a government takes control of a vessel and becomes either the owner or effectively the charterer of that vessel at dictated rates.

Die genannten Gesetze und Vorschriften können im Ergebnis dazu führen, dass die Kosten für den Betrieb der Schiffe sich erhöhen, die Einnahmen aus den Schiffen sich verringern oder sogar der Betrieb der Schiffe auf bestimmten Handelsrouten ganz unterbunden wird. Die Nichteinhaltung dieser Bestimmungen und Vorschriften könnte zu einer erheblichen Haftung für Strafen, zivil- oder strafrechtliche Bußgelder, Schadensersatz und Beseitigungs- oder Sanierungskosten führen, und jede dieser Folgen könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Die Schifffahrtsindustrie unterliegt in zunehmendem Maße Umweltgesetzen und -vorschriften. Der Rickmers Gruppe könnten erhebliche Kosten für die Erfüllung bestehender und neuer Umweltvorschriften sowie bei Nichterfüllung dieser Gesetze und Vorschriften eine erhebliche Haftung entstehen.

Die Schifffahrtsindustrie unterliegt in zunehmendem Maße umfangreichen und sich ständig weiterentwickelnden Umweltschutzgesetzen, beispielsweise Vorschriften zu Luft-, Geräusch- und Wasseremissionen und Emissionen anderer Art, zum Einleiten und Ablassen von Ballastwasser oder Öl oder anderen Schadstoffen und Gefahrstoffen, oder von anderen gefährlichen oder ungefährlichen Abwässern. Die mit der Einhaltung von umweltrechtlichen Gesetzen und Vorschriften entstehenden Kosten sind in Abhängigkeit von den jeweiligen Vorschriften entweder von Linienreedereien, wie z.B. der Rickmers-Linie oder Charterkunden der Rickmers Gruppe, oder dem Eigentümer eines Schiffes zu tragen. Dem Manager eines Schiffes können in gewissem Umfang höhere Kosten im Zusammenhang mit der Einhaltung solcher Gesetze und Vorschriften entstehen.

Die Mitglieder der IMO haben z.B. verschiedene internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung oder zur Haftbarmachung für die Verschmutzung der internationalen Gewässer und der territorialen Gewässer der Unterzeichnerstaaten geschlossen. Zu den wichtigsten Übereinkommen zum Umweltschutz gehört das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe 1973/78 („MARPOL“), das Umweltstandards für die Schifffahrtsindustrie festlegt, unter anderem zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl, zum Abfallentsorgungsmanagement, zum Umgang mit schädlichen flüssigen Stoffen, Schadstoffen in verpackter Form, Abwasserentsorgung und Luftemissionen. Anlage VI des MARPOL regelt die Luftverunreinigung durch Seeschiffe.

Anlage VI legt Grenzwerte zu Schwefeloxid- und Stickstoffoxid-Emissionen für Handelsschiffe fest und verbietet die Freisetzung von Ozon abbauenden Stoffen (wie Halonen und Fluorchlorkohlenwasserstoffen), Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen aus Ladetanks und die Verbrennung bestimmter Stoffe an Bord von Schiffen. In den letzten Änderungen der Anlage VI des MARPOL sind die Grenzwerte für Schwefeloxide, Stickstoffoxide, Feinstaub und Ozon abbauende Stoffe gesenkt worden. Eine Möglichkeit zur Einhaltung der für Schwefeloxide geltenden Grenzwerte ist die Nutzung alternativer (schwefelarmer) Kraftstoffe, etwa Marine Gas Oil (MGO) oder Marine Diesel Oil. Diese sind jedoch deutlich teurer als normales Schweröl. Diesbezügliche Kostenlasten würden sich insbesondere auf die Rickmers-Linie in ihrer Eigenschaft als Linienreederei auswirken. Andere Möglichkeiten beinhalten technische Änderungen an den Schiffen, insbesondere die Installation sogenannter Scrubber-Systeme an den Schiffsmotoren. Kostenmäßige Auswirkungen dieser Maßnahmen betreffen insbesondere den Geschäftsbereich Maritime Assets in der Eigenschaft als Eigentümer von Schiffen.

Gegenwärtig sind bestimmte Gebiete, in denen Schiffe der Rickmers Gruppe verkehren, zu Emissionsüberwachungsgebieten („ECA“) gemäß der geänderten Anlage VI des MARPOL erklärt worden, für die verschiedene Emissionsbeschränkungen gelten. Die IMO hat z.B. die Ostsee, die Nordsee und den Ärmelkanal zu Emissionsüberwachungsgebieten erklärt, in denen deutlich niedrigere Mengen an Schwefeloxiden ausgestoßen werden dürfen. Außerdem gelten in dem Emissionsüberwachungsgebiet Nordamerika strenge Grenzwerte für Emissionen von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Feinstaub durch Schiffe, die u. a. vor den Küsten von Kanada und den Vereinigten Staaten verkehren. Die IMO kann weitere ECA beschließen. Ferner können die Staaten, in denen die Rickmers Gruppe tätig ist, weitere neue oder strengere Vorschriften für Emissionen aus Schiffsdieselmotoren oder während Hafenoperationen von Schiffen verabschieden. Die Einhaltung dieser Vorschriften könnte einen erheblichen Investitionsaufwand oder eine Beschränkung der Handelsgebiete für Schiffe der Rickmers Gruppe nach sich ziehen oder deren Betriebskosten in sonstiger Weise erhöhen.

2011 hat die IMO umfangreiche Änderungen der MARPOL-Anlagen IV, V und VI beschlossen, die am 1. Januar 2013 in Kraft getreten sind. Diese beinhalten die Verhütung der Verschmutzung durch das Entladen von Schiffsabfällen jeglicher Art und die Verhütung der Verschmutzung durch das Einleiten von Schiffsabwässern, unter anderem durch die Möglichkeit zur Einrichtung von Spezialgebieten („Spezialgebiete“) und die Bestimmung der Ostsee als Spezialgebiet gemäß Anlage IV sowie neue Regelungen, die die Energieeffizienz der internationalen Seeschifffahrt verbessern sollen.

The impact of the aforementioned laws and regulations and actions may increase the costs of operating vessels, decrease the revenues from its vessels or even preclude the operation of vessels in certain trade routes, and non-compliance with these rules and regulations could lead to substantial liability for penalties, civil or criminal fines, damages and removal and remediation costs, any of which could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

The maritime industry is increasingly subject to environmental laws and regulations. Rickmers Group could incur substantial costs to comply with existing and new environmental regulations and could face substantial liabilities if it fails to comply with such laws and regulations.

The maritime industry is increasingly subject to extensive and evolving environmental protection laws, including, amongst others, regulations on air, noise, water and other emissions, spills and discharges of ballast water or oil or other pollutants and hazardous substances, or other effluents whether hazardous or not. Costs for compliance with environmental laws and regulations are, depending on the specific regulations, to be borne either by the liner shipping companies (such as Rickmers-Linie or Rickmers Group's charter customers) or by the owner of a vessel. The manager of a vessel may, to a certain extent, also be subject to increased costs for compliance with such laws and regulations.

For example, the members of the IMO have agreed on various international conventions to prevent pollution or to impose liability for pollution in international waters and in a signatory's territorial waters. One of the most important conventions for environmental protection is the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/78 ("MARPOL"), which imposes environmental standards on the maritime industry relating to, among others, prevention of oil spills, management of the disposal of garbage, handling of noxious liquids, harmful substances in packaged forms, sewage discharge and air emissions.

Annex VI to MARPOL regulates air pollution from vessels. Annex VI sets limits on sulphur oxide and nitrogen oxide emissions from commercial vessels and prohibits deliberate emissions of ozone depleting substances (such as halons and chlorofluorocarbons), emissions of volatile organic compounds from cargo tanks and the shipboard incineration of specific substances. In recent amendments to MARPOL Annex VI the limits for emissions of sulphur oxide, nitrogen oxide, particulate matter and ozone-depleting substances have been lowered. A way of meeting the limits for sulphur oxide is for example the use of alternative (low sulphur) fuels, marine gas oil (MGO) and marine diesel oils which, however, are significantly more expensive than standard heavy fuel oil. A corresponding cost increase would particularly affect Rickmers-Linie as liner shipping company. Other options include technical amendments to the vessels, in particular the implementation of so-called scrubber systems to the engines, which would costwise particularly affect the Maritime Assets business segment as owner of vessels.

Currently, certain areas to which Rickmers Group's vessels trade are designated Emission Control Areas ("ECA") under the Annex VI amendments with varying emissions restrictions applying. For example, the IMO designated the Baltic Sea, the North Sea and the English Channel as an ECA in which significantly lower levels of sulphur oxide may be emitted. Further, in the North American ECA, strict controls on emissions of sulphur oxide, nitrogen oxide and particulate matter apply for vessels trading off the coasts of inter alia, Canada and the United States. Other ECAs may be approved by the IMO or other new or more stringent requirements relating to emissions from marine diesel engines or port operations by vessels may be adopted by the states where Rickmers Group operates. Compliance with these regulations could entail significant capital expenditures or limit trading areas for Rickmers Group's vessels or otherwise increase the costs of its operations.

In 2011, the IMO adopted extensive amendments to MARPOL Annex IV, V and VI, which entered into force on 1 January 2013. These include the prevention of pollution by prohibiting the discharge of all garbage and the prevention of pollution by sewage from vessels by, amongst others, the possibility of establishing special areas ("Special Areas") and the actual designation of the Baltic Sea as a Special Area under Annex IV, as well as new regulations aimed at improving the energy efficiency of international shipping.

Die IMO hat außerdem substanzielle technische und betriebliche Maßnahmen zur Energieeffizienz, die die Menge der Treibhausgasemissionen aus Schiffen deutlich senken sollen, in Anlage VI als verbindlich vorgeschrieben. Weitere verbindliche Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in der internationalen Seeschifffahrt, zu denen auch marktgestützte Instrumente oder eine Kohlenstoffsteuer gehören können, könnten in Zukunft eingeführt werden. Die mögliche Verabschiedung von Klimaschutzgesetzen oder sonstige Gesetzesinitiativen der IMO, der Europäischen Union, der Vereinigten Staaten oder anderer Länder, in denen die Schiffe der Rickmers Gruppe verkehren, oder internationale Nachfolgeabkommen zum Kyoto-Protokoll, die die Emissionen von Treibhausgasen oder sonstige Emissionen aus Schiffen beschränken, könnten die Rickmers Gruppe zu erheblichen finanziellen Aufwendungen verpflichten, welche sie zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht überblicken kann.

Außerdem arbeitet die Europäische Union gegenwärtig daran, die Schifffahrtsindustrie in ihren Regulierungsrahmen zum Klimaschutz und insbesondere in das Europäische Programm für den Klimaschutz („ECCP“) der Kommission einzubeziehen. Eine Arbeitsgruppe beschäftigt sich mit der Reduzierung von Treibhausgasemissionen aus Schiffen und verfolgt das Ziel, der Kommission Daten für ihre Arbeit zur Entwicklung und Bewertung von Optionen zur Einbeziehung des internationalen Seeverkehrs in die von der Europäischen Union eingegangenen Verpflichtungen zur Senkung der Treibhausgasemissionen an die Hand zu geben. Die Arbeitsgruppe möchte hierbei im Wesentlichen folgende Themen einbeziehen: Überwachung, Reichweite, Durchsetzung, Aufrechterhaltung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt in der Europäischen Union, Verwendung von Einnahmen aus marktgestützten Maßnahmen, Emissionsvermeidung sowie wirtschaftliche Auswirkungen von Reduzierungen. Gegenwärtig sind die Reichweite und die Art der geplanten EU-Vorschriften unklar. Jedoch können solche Vorschriften z.B. die Kosten für das Anlaufen europäischer Häfen beeinflussen, beispielsweise durch die Erhebung einer Kohlenstoffsteuer oder die Beteiligung an einem Kohlenstoffhandelssystem.

Es könnten zusätzliche oder neue Übereinkommen, Gesetze und Vorschriften in Kraft treten, die z.B. den Einbau von teuren Emissionskontrollsystemen erfordern oder die Rickmers Gruppe verpflichten könnten, weitere Kosten, unter anderem für die Erfüllung neuer Instandhaltungs- und Inspektionsvorschriften, Entwicklung von Notfallplänen für die potenzielle Umweltverschmutzung durch Schiffe oder für die Modifizierung bestehender oder den Erwerb neuer Schiffe oder Ausrüstungen, aufzuwenden. Der Rickmers Gruppe könnte nach solchen Gesetzen und Vorschriften auch eine erhebliche Haftung für Strafen, zivil- und strafrechtliche Bußgelder, Schadensersatz und Beseitigungs- oder Sanierungskosten im Zusammenhang mit der Einleitung von Gefahrstoffen, verbotenen Emissionen oder anderen Umweltbelastungen, an denen ihre oder die von ihr bereederten oder betriebenen Schiffe beteiligt sind, entstehen.

Die genannten Gesetze und Vorschriften können die Kosten im Zusammenhang mit dem Eigentum und dem Management von Schiffen sowie für den Betrieb von Schiffen, insbesondere in Verbindung mit der Verringerung von Kohlenstoffemissionen, in der Eigenschaft als Schiffscharterer erhöhen und die Einnahmen aus eigenen oder bereederten Schiffen verringern. Die Nichteinhaltung dieser Bestimmungen und Vorschriften könnte zu einer erheblichen Haftung für Strafen, zivil- oder strafrechtliche Bußgelder, Schadensersatz und Beseitigungs- oder Sanierungskosten führen, und jede dieser Folgen könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Die Rickmers Gruppe ist von Betriebsgenehmigungen und Lizenzen für ihre Schiffe abhängig, die in regelmäßigen Abständen verlängert werden.

Die Betriebsgenehmigungen und Lizenzen für die Schiffe der Rickmers Gruppe werden in regelmäßigen Abständen verlängert. Die internationalen und lokalen Vorschriften für Schiffe können sich in Zukunft ändern und die Rickmers Gruppe dazu verpflichtet, erhebliche Investitionen in ihre Schiffe zu leisten, um die geltenden Gesetze und Vorschriften auch weiterhin erfüllen zu können. Außerdem ist die Rickmers Gruppe durch verschiedene staatliche und quasi-staatliche Behörden verpflichtet, die für den Betrieb ihres Geschäfts erforderlichen Genehmigungen und Lizenzen einzuholen. Kosten der Genehmigungen können steigen, oder es kann sich als unmöglich erweisen, sie einzuholen oder verlängern bzw. zu akzeptablen Bedingungen einzuholen oder verlängern zu lassen. Unerwartete Kosten für die Verlängerung der Betriebsgenehmigungen und Lizenzen für ihre Schiffe und insbesondere die Unmöglichkeit, bestehende Betriebsgenehmigungen und Lizenzen überhaupt verlängern zu lassen, könnten erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

The IMO included in Annex VI also substantial mandatory technical and operational energy efficiency measures to significantly reduce the amount of greenhouse gas emission from vessels. Further mandatory measures to reduce greenhouse gas emissions from international shipping, which may include market-based instruments or a carbon tax, may be implemented in the future.

In addition, the European Union is working towards including the maritime industry within its climate change regulation framework, in particular under the Commission's European Climate Change Programme ("ECCP"). A working group is considering the reduction of greenhouse gas emissions from ships and the objective of the working group is to provide input to the Commission in its work to develop and assess options for the inclusion of international maritime transport in the European Union's greenhouse gas reduction commitment. The working group is considering the subject widely including such issues as: monitoring; scope; enforcement; maintaining and enhancing competitiveness of European shipping; use of revenues from market-based measures; evasion; economic impacts of reductions. Currently the scope and nature of any proposed European regulation is unclear but such regulation could impact for example the cost of trading to European ports, possibly by an imposition of a carbon tax or involvement in a carbon trading scheme.

Additional or new conventions, laws and regulations may be adopted that could e.g. require the installation of expensive emission control systems or require Rickmers Group to incur additional costs in, amongst others, meeting new maintenance and inspection requirements, developing contingency arrangements for potential contamination by vessels or in modifying existing or acquiring new vessels or equipment. Rickmers Group could also face substantial liability for penalties, civil or criminal fines, damages and removal and remediation costs associated with hazardous substance spills, prohibited emissions or other discharges into the environment involving it or vessels owned or managed or operated by it under such laws and regulations.

The aforementioned laws and regulations may increase the costs of ownership, management or, particularly in relation to carbon emissions reduction, the cost of operating vessels as charterer of vessels from owners, and decrease the revenues from owned or managed vessels and non-compliance with these rules and regulations could lead to substantial liability for penalties, civil or criminal fines, damages and removal and remediation costs, any of which could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Rickmers Group depends on operating certificates and licences for its vessels which are periodically renewed.

Rickmers Group's vessels' operating certificates and licences are renewed periodically. International and local regulation of vessels may change in the future and require Rickmers Group to incur significant capital expenditures on its vessels to keep them compliant with applicable laws and regulations. In addition, Rickmers Group is required by various governmental and quasi-governmental bodies to obtain permits and licences required for the operation of its business. These permits may become more expensive or impossible to obtain or renew on acceptable terms, if at all. Unexpected costs for the renewal of operating certificates and licences for its vessels and, in particular, the inability to renew existing operating certificates and licences could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Änderungen der Steuergesetze oder von Anreizprogrammen könnten zu einem höheren Steueraufwand oder höheren Betriebskosten für die Rickmers Gruppe führen.

Die Rickmers Gruppe führt ihre Geschäfte über verschiedene Tochtergesellschaften weltweit, unter anderem Deutschland, Singapur, Zypern oder auf der Isle of Man. Steuerrechtliche Gesetze und Bestimmungen können hochkomplex, der Auslegung zugänglich und Änderungen unterworfen sein. Die Rickmers Gruppe kann zudem geänderten Steuergesetzen, -vorschriften und -abkommen in bzw. zwischen den Ländern, in denen sie tätig ist, unterworfen sein. Ferner kann die Rickmers Gruppe einer allgemeinen Anhebung der Steuersätze in den Ländern, in denen sie tätig ist, unterliegen.

Des Weiteren gelten in einigen Ländern Steueranreize und staatliche Subventionen für die Schifffahrtsindustrie. Beispiele hierfür sind die deutsche Tonnagesteuerregelung, bei der die Körperschaftsteuerpflicht unter Bezugnahme auf die Tonnage (Schiffskapazität) des jeweiligen Schiffes unabhängig von dessen tatsächlichen Einkünften und der Gewinn auf Grundlage der Nettotonnage je Schiff multipliziert mit den Tagen, an denen das Schiff in Betrieb war, berechnet wird, oder das MSI (Maritime Sector Incentive) Scheme in Singapur, wo die Rickmers Gruppe wesentliche Geschäfte tätigt. Nach dem MSI Scheme haben z.B. internationale Schiffsunternehmen mit weltweiten Netzwerken und einer starken Erfolgsbilanz, die ihre Seeverkehrstätigkeit in Singapur weiter ausbauen möchten, Anspruch auf eine Steuerbefreiung im Hinblick auf bestimmte Einkünfte aus der Seeverkehrstätigkeit. Eine solche Steuerbefreiung gilt entweder für einen verlängerbaren Zeitraum von 10 Jahren oder einen nicht verlängerbaren Zeitraum von 5 Jahren mit der Option, am Ende des 5-Jahres-Zeitraums in den Status des verlängerbaren 10-Jahres-Zeitraum zu wechseln. Steuervorteile gelten auch für Anbieter von Schiffsdienstleistungen, die einem niedrigeren Steuersatz im Hinblick auf inkrementelle Erträge aus bestimmten genehmigten schifffahrtsbezogenen Dienstleistungen unterworfen sind. Auf der Isle of Man, auf der viele Schiffsgesellschaften der Rickmers Gruppe ansässig sind, gilt eine günstige Steuerregelung mit einem Körperschaftsteuersatz von 0%. Zypern, wo die Rickmers Gruppe ebenfalls tätig ist, hat eine Tonnagesteuerregelung eingeführt. Schiffseigentümer, Charterer und Schiffsmanager, die unter diese Tonnagesteuerregelung fallen, sind von der zypriotischen Körperschaftsteuer und einer sonstigen Besteuerung im Hinblick auf Gewinne aus bestimmten Schiffsverkehrstätigkeiten, Dividenden, die aus solchen Gewinnen gezahlt werden, sowie Gewinne aus dem Verkauf von Anteilen an Schiffsunternehmen oder aus dem Verkauf von Schiffen befreit. Nachteilige Änderungen solcher Steuergesetze und Anreizprogramme und insbesondere höhere Steuersätze könnten sich negativ auf die Steuerlast der Rickmers Gruppe auswirken und daher erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

In Deutschland sind politische Forderungen erhoben worden, nach denen im Gegenzug für ein Festhalten an der deutschen Tonnagesteuerregelung eine Mindestanzahl von Schiffen in der deutschen Handelsflotte unter deutscher oder europäischer Flagge fahren soll. Die politischen Diskussionen dauern derzeit noch an, und die Beendigung der Tonnagesteuerregelung oder die Unmöglichkeit der weiteren Beteiligung an dieser Regelung könnte die Steuerlast der Rickmers Gruppe erhöhen oder, falls die Rickmers Gruppe verpflichtet wird, mehr Schiffe unter deutscher oder europäischer Flagge fahren zu lassen, die Betriebskosten (z.B. die Personalkosten) der Rickmers Gruppe erhöhen, und damit erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Geänderte Haftungsregelungen bei der internationalen Beförderung von Gütern auf dem Seeweg könnten sich nachteilig auf den Geschäftsbereich Rickmers-Linie und die anderen Geschäftsbereiche der Rickmers Gruppe auswirken.

Die Haftung von Seeverfrachtern im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern auf dem Seeweg unterliegt neben den jeweiligen nationalen Gesetzen verschiedenen internationalen Abkommen, wie z.B. den Haager Regeln von 1924, den Haag-Visby-Regeln von 1968 und den Hamburger Regeln von 1978. In diesem Kontext sind die Haager Regeln und die Haag-Visby-Regeln von besonderer Bedeutung, da ein oder beide Abkommen von den meisten Ländern ratifiziert wurden und auf mehr als 90% des Weltseehandels Anwendung finden. Die Hamburger Regeln wurden nur von wenigen Staaten ratifiziert. Keine wichtige Handelsnation ist Mitglied dieses Abkommens.

Changes in tax laws or incentive schemes could result in a higher tax expense or increased operating costs for Rickmers Group.

Rickmers Group conducts its business through various subsidiaries in jurisdictions throughout the world, for example in Germany, Singapore, Cyprus or the Isle of Man. Tax laws and regulations can be highly complex and subject to interpretation and change. Rickmers Group may be subject to changing tax laws, treaties and regulations in and between countries in which it operates. In addition, Rickmers Group may be subject to general increases in tax rates in the countries where it operates.

Moreover, in certain countries the maritime industry is subject to tax incentives as well as state aids. Examples include the German tonnage tax regime, where the corporate income tax liability is calculated by reference to the tonnage (ship capacity) of the relevant vessel, irrespective of the actual income of the vessel and profits are calculated based on the net tonnage per vessel times the operative days of such vessel, or the MSI (Maritime Sector Incentive) scheme in Singapore, where Rickmers Group has material operations. Pursuant to the MSI scheme, for example, international shipping companies that have established worldwide networks, a strong track record, and are committed to expanding their shipping operations in Singapore are eligible for a tax exemption on qualifying shipping income for either a 10-year renewable period; or a 5-year non-renewable period, with the option of graduating to the 10-year renewable award at the end of the 5-year period. Benefits also apply to shipping service providers who enjoy a lower tax rate on incremental income derived from the provision of certain approved shipping-related support services. A favourable tax regime exists in the Isle of Man, where many of Rickmers Group's ship owning companies are resident and where for example the standard rate of corporate income tax is 0%. Cyprus, where Rickmers Group also has operations, has implemented a tonnage tax regime and ship owners, charterers and ship managers who come under the tonnage tax system are exempt from Cypriot corporate and other taxation on their profits from a qualifying shipping activity, on dividends paid out of such profits, and from gains from the sale of shares in a shipping company or the sale of vessels. Negative changes to such tax laws and incentive schemes and, in particular, increases in tax rates could adversely affect the tax burden of Rickmers Group and, thus, have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

In Germany, political demands have been raised, requesting a minimum quota of the German merchant fleet to be brought under German or European flag in exchange for maintaining the German tonnage tax regime. The political discussions are still ongoing. A discontinuance of the tonnage tax regime or any inability to continue to participate in this regime could increase the tax burden or, should Rickmers Group be required to operate more vessels under German or European Union flag, increase its operating costs (e.g. labour costs) and, as such, could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Changes to the liability regime for the international maritime carriage of goods could adversely affect Rickmers-Linie and Rickmers Group's other businesses.

Liability of a maritime carrier in relation to the carriage of goods by sea is governed, in addition to the respective national laws, by various international treaties, such as the Hague Rules of 1924, the Hague-Visby Rules of 1968 and the Hamburg Rules of 1978. In this context, the Hague Rules and the Hague-Visby Rules are of particular importance because either one or both have been ratified by most countries and apply to more than 90% of world trade by sea. The Hamburg Rules have not been ratified widely and no major trading nations are party to this convention.

Im Dezember 2008 hat die United Nations Commission on International Trade Law („**UNCITRAL**“) ein neues Abkommen über die Beförderung von Gütern auf dem Seeweg und insbesondere die Haftung bei Verlust oder Beschädigung der Ladung - die „Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea“ („**Rotterdam Regeln**“) - verabschiedet. Wenngleich die Rotterdam Regeln ein neues rechtliches Regelwerk für die internationale Beförderung von Gütern auf dem Seeweg bilden, treten diese erst ein Jahr, nachdem sie von 20 Ländern ratifiziert wurden, in Kraft. Gegenwärtig gibt es 24 Unterzeichnerstaaten. Jedoch haben bisher nur zwei Staaten die Rotterdam Regeln ratifiziert. Sollten die Rotterdam Regeln zukünftig in Kraft treten, könnte dies im Vergleich zu den derzeit geltenden Haager/Haag-Visby-Regeln mit einer erhöhten Haftung der Rickmers-Linie in ihrer Eigenschaft als Seeverfrachter, einschließlich erhöhten Haftungshöchstsummen, einer Haftung für Verzögerungen und Navigationsfehler und der Verpflichtung der Rickmers Gruppe zur Zahlung höherer Versicherungsprämien einhergehen. Dies könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit sowie ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

In Deutschland, das die Rotterdam Regeln gegenwärtig nicht unterzeichnet oder ratifiziert hat, ist kürzlich eine Reform des Seehandelsrechts in Kraft getreten. Das Gesetz zur Reform des deutschen Seehandelsrechts wurde am 13. Dezember 2012 vom Bundestag verabschiedet und am 1. Februar 2013 vom Bundesrat gebilligt und trat am 25. April 2013 in Kraft. Das Gesetz hat das im Handelsgesetzbuch kodifizierte Seehandelsrecht, einschließlich einiger Bestimmungen über die Haftung im Bereich Seeschifffahrt, vollständig neu gefasst.

Diese neuen und möglichen zukünftigen Normen könnten zu einer erhöhten Haftung der Gesellschaften der Rickmers Gruppe und der Verpflichtung der Rickmers Gruppe zur Zahlung höherer Versicherungsprämien führen. Andere Länder können ihre Gesetze ebenfalls ändern, oder es können in Zukunft neue internationale Gesetze und Normen in Kraft treten. Dies kann eine erhöhte Haftung der Gesellschaften der Rickmers Gruppe und höhere Versicherungsprämien zur Folge haben. Solche Änderungen könnten erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Die Erfüllung von Anforderungen von Klassifikationsgesellschaften kann kostenintensiv sein und sich nachteilig auf die Rickmers Gruppe auswirken.

Jedes Seeschiff, das in internationalen Gewässern verkehrt, muss gemäß den geltenden Klassifizierungsbestimmungen einer Klassifikationsgesellschaft kontrolliert und zertifiziert (oder „klassifiziert“) werden. Die Klassifikationsgesellschaft definiert Standards, kontrolliert Schiffe während ihrer Bauphase und während ihrer Lebensdauer und bescheinigt, dass ein Schiff in Übereinstimmung mit ihren Bestimmungen gebaut wurde, unterhalten und betrieben wird und die geltenden Bestimmungen des Landes der Registrierung oder der Flagge des Schiffes und die für dieses Land verbindlichen internationalen Konventionen erfüllt. Internationale Konventionen und die entsprechenden Gesetze des Flaggenstaates verlangen eine Vielzahl von Besichtigungen. Oftmals führt die Klassifikationsgesellschaft solche Besichtigungen auf Antrag des Eigentümers/Betreibers oder im Namen der zuständigen Behörden durch. Die Klassifikationsgesellschaft führt auf Antrag auch andere gemäß den Anforderungen und Auflagen des betreffenden Flaggenstaates vorgesehene Besichtigungen und Kontrollen durch. Die Mehrzahl der im Eigentum der Rickmers Gruppe befindlichen Schiffe wird gegenwärtig von der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd AG („**GL**“) klassifiziert.

Wie die meisten anderen Klassifikationsgesellschaften ist GL verpflichtet, periodische und nicht periodische Besichtigungen des Schiffskörpers und der Maschinenanlage, einschließlich der elektrischen Anlagen und der besonderen Ausrüstung durchzuführen. Hierzu gehören jährliche Besichtigungen des Schiffskörpers und der Maschinenanlage, einschließlich der elektrischen Anlagen und der besonderen Ausrüstung, Zwischenbesichtigungen, d.h. erweiterte planmäßige Besichtigungen, die in der Regel zweieinhalb Jahre nach Lieferung durch den Schiffskonstrukteur und bei jeder Klassenerneuerung oder anlässlich der zweiten oder dritten jährlichen Besichtigung durchgeführt werden, sowie Klassenerneuerungsbesichtigungen hinsichtlich des Schiffskörpers, der Maschinenanlage, einschließlich der elektrischen Anlagen und der besonderen Ausrüstung in den Abständen, die durch die Klassifizierung des Schiffes angezeigt sind. Bei einer Sonderbesichtigung wird das Schiff sorgfältig untersucht. Hierbei werden auch Messungen zur Bestimmung der Dicke des Stahls im Schiffskörper vorgenommen.

Versicherer verlangen zur Gewährung des Versicherungsschutzes, dass eine Klassifikationsgesellschaft, die Mitglied der International Association of Classification Societies („**IACS**“) ist, bescheinigt, dass ein Schiff alle geltenden Gesetze und Rechtsvorschriften uneingeschränkt erfüllt.

In December 2008, the United Nations Commission on International Trade Law (“**UNCITRAL**”) adopted a new convention on carriage of goods by sea and in particular liability for the loss of or damage to cargo, the Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (“**Rotterdam Rules**”). Although the Rotterdam Rules establish a new legal regime for the international maritime carriage of goods, they will not come into force until one year after ratification by 20 countries. At present, there are 24 signatories, but only two states have ratified the Rotterdam Rules. Should the Rotterdam Rules come into effect in the future, Rickmers-Linie as a carrier of cargo could face increased liability under the new regime in comparison with the current Hague/Hague Visby rules, including the increase of liability limits, liability for delay and liability in the case of errors in navigation, and Rickmers Group could be subject to increased insurance premiums, which could have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

In Germany, where the Rotterdam Rules have currently not been signed or ratified, a revision of the German maritime law has recently come into force. The Statute regarding the Revision of the German Maritime Law, adopted by the Federal Parliament (*Bundestag*) on 13 December 2012 and consented to by the Federal Council (*Bundesrat*) on 1 February 2013, entered into force on 25 April 2013. This law provides for a complete revision of the maritime trade-related sections of the German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch*), including certain provisions dealing with maritime liability.

Certain exclusions of liability (e.g. in case of fire or nautical error) previously contained in German law have been abolished and generally do not apply unless agreed upon by the contractual parties. The new law further facilitates the suspension of statutory limitation periods in case of alleged claims against a carrier.

These new and any possible future regulations could lead to increased liability of companies within Rickmers Group and higher insurance premiums becoming payable by Rickmers Group. Other countries may also change their laws or new international laws and regulations may be enacted in the future, which may lead to an increased liability of Rickmers Group’s companies and higher insurance premiums. Any such change could have a material adverse effect on Rickmers Group’s business, financial conditions and results of operations.

Compliance with requirements imposed by classification societies may be costly and may adversely affect Rickmers Group.

Every oceangoing vessel in international trade must be inspected and certified (or “**classed**”) as per the applicable classification rules issued by a classification society. The classification society defines standards, inspects the vessel while it is being built and throughout the vessel’s life and certifies that the vessel has been built and is maintained and operated in accordance with the rules of the classification society and complies with applicable rules and regulations of the vessel’s country of registration or flag and the international conventions binding for that country. A large number of surveys are required by international conventions and corresponding laws of the flag state and often the classification society will undertake them on application of the owner/operator or acting on behalf of the authorities concerned. The classification society also undertakes on request other surveys and checks required by regulations and requirements of the flag state. The majority of the vessels that Rickmers Group owns are currently classed with the Germanischer Lloyd AG (“**GL**”) as classification society.

Periodic and extraordinary surveys of hull and machinery, including the electrical plant, and any special equipment are required to be performed by GL (and by most other classification societies), including annual surveys for the hull and the machinery, including the electrical plant and any special equipment; intermediate surveys, i.e. extended scheduled surveys which are usually conducted two and a half years after delivery by the builder and at each class renewal or on the occasion of the second or third annual survey; and class renewal surveys which are carried out for the vessel’s hull, machinery, including the electrical plant and for any special equipment classed, at the intervals indicated by the classification for the hull. During a special survey the vessel is thoroughly examined, including measurements to determine the thickness of the steel in the hull.

Insurance underwriters and insurers make it a condition for coverage that a vessel is certified as fully compliant with applicable laws and regulations by a classification society which is a member of the International Association of Classification Societies (“**IACS**”).

Wird einem im Eigentum der Rickmers Gruppe befindlichen oder von ihr eingecharterten oder von ihr bereederten Schiff die Klasse entzogen, ist es so lange nicht seetüchtig und einsatzfähig, bis die erforderlichen Reparaturen und Inspektionen vorgenommen wurden und das Schiff die Vorgaben der Klassifikationsgesellschaft wieder uneingeschränkt erfüllt. Ferner könnte die Rickmers Gruppe im Hinblick auf ihrer eigenen Schiffe gegen bestimmte Verhaltenspflichten in ihren Finanzierungsverträgen verstoßen, falls einem ihrer Schiffe die „Klasse“ entzogen wird. Des Weiteren können sich - oftmals abhängig vom Alter und Zustand eines Schiffes - erforderliche Besichtigungen und deren Ergebnisse aufgrund des Reparaturaufwands oder der erforderlichen Sanierung von Stahl oder anderem Material als sehr kostenintensiv erweisen. Der Eintritt eines der vorgenannten Ereignisse könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Die Rickmers Gruppe ist in einer Branche tätig, die vermehrten Kontrollen und neuen Sicherheitsvorschriften unterworfen ist. Dies kann zu einer Erhöhung ihrer Kosten und zu Störungen ihres Geschäftsbetriebs führen und sie wegen der Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften einer Haftung aussetzen.

Die internationale Schifffahrtsindustrie sieht sich unter anderem infolge der zunehmenden Angst vor Terrorismus, illegaler Einwanderung und Drogenhandel mit einem Anstieg von Sicherheits- und Zollkontrollen und damit zusammenhängender Verfahren in Ursprungsländern, Bestimmungsländern und an Umschlagplätzen konfrontiert.

Bestehende und zukünftige Sicherheits- und Zollkontrollen können die Beschlagnahmung einer Ladung, Verzögerungen der Fahrpläne, Verzögerungen bei der Beladung, Entladung, Umladung oder Lieferung von Containerladungen, Massengütern, Stückgütern oder anderen Ladungsarten sowie die Erhebung von Zöllen oder die Verhängung von straf- oder zivilrechtlichen Bußgeldern oder anderen Bußgeldern gegen Exporteure, Importeure und in einigen Fällen Seeverfrachter, wie z.B. die Rickmers Gruppe in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie, zur Folge haben.

Es ist unklar, welche weiteren Änderungen im Hinblick auf bestehende Kontrollverfahren letztendlich geplant oder umgesetzt werden, welche Partei die Kosten der Durchführung dieser Änderungen tragen wird oder in welcher Weise sich solche Änderungen auf die Schifffahrtsindustrie auswirken werden. Es ist möglich, dass solche Änderungen weitere finanzielle und rechtliche Pflichten, einschließlich zusätzliche Pflichten zur Kontrolle und Erfassung der Inhalte von Containern oder anderer Ladung, einschließlich Stückgüter, Schwergüter und Projektladungen nach sich ziehen. Änderungen der Kontrollverfahren und Anforderungen an Ladungssicherheit könnten zu zusätzlichen Kosten und Pflichten von Seeverfrachtern führen und in bestimmten Fällen die Verschiffung bestimmter Güterarten unwirtschaftlich oder undurchführbar machen. In Verbindung mit bestehenden oder möglichen zukünftigen Kontrollverfahren können zusätzliche Kosten entstehen, die möglicherweise nicht in voller Höhe durch höhere Raten oder Sicherheitszuschläge auf Kunden umgelegt werden können. Eine Zunahme der Sicherheits- und Zollkontrollen und der damit zusammenhängenden Verfahren könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Steigende Schmieröl- und Bunkerpreise können die Schiffsbetriebskosten der Rickmers Gruppe erhöhen.

Die Preise und die Verfügbarkeit von Erdöl sind nicht vorhersehbar und schwanken in Abhängigkeit von einer Vielzahl wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren, auf die die Rickmers Gruppe keinen Einfluss hat. Hierzu gehören das weltweite Angebot und die weltweite Nachfrage, die politische Stabilität im Nahen Osten und in anderen wichtigen Erdöl produzierenden Ländern, die wirtschaftliche Entwicklung in Schwellenländern, insbesondere China und Indien, Produktionsstörungen, Maßnahmen seitens der OPEC-Länder und anderer Erdölproduzenten, Krieg und Unruhen in Erdöl produzierenden Ländern und Regionen, Terrorismus, Embargos, regionale Produktionsstrukturen und Umwelthanliegen. Die Preise für Schmiermittel und Bunker schwanken dabei in enger Abhängigkeit von den Erdölpreisen.

Im Allgemeinen ist bei Zeitcharterverträgen der Charterer verpflichtet, die Bunkerkosten zu tragen, wohingegen der Eigentümer des Schiffes die Schmierölkosten trägt. Folglich ist die Rickmers Gruppe in ihrem Geschäftsbereich Maritime Assets in der Regel verpflichtet, die Kosten für die bei ihren eigenen Schiffen verwendeten Schmieröle zu tragen, so dass sie dem Risiko steigender Schmierölpreise ausgesetzt ist. Dies könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf den Geschäftsbereich Maritime Assets der Rickmers Gruppe sowie ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

If any of Rickmers Group's owned, chartered or managed vessels does not maintain its class such vessel will be unable to trade and will be unemployable until the necessary repairs and inspections are made and the vessel is in full compliance again. With respect to its owned vessels Rickmers Group could in addition be in violation of certain covenants in its financing agreements should any of its vessels lose its "class". Further, and often depending on the age and condition of a vessel, required surveys and their results can be very costly due to the degree of repair or the need to renew steel or other items. The occurrence of any of the foregoing events would have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Rickmers Group operates in an industry that is subject to increasing inspection procedures and new security regulations, which may increase its costs, may cause disruption to its business and may expose Rickmers Group to liability for non-compliance with laws and regulations.

The international maritime industry is subject to increasing security and customs inspections and related procedures in countries of origin, destination, and transshipment points as a result of, inter alia, increased fear of terrorism, illegal immigration and movement of narcotics.

Existing and future security and customs inspection procedures can result in cargo seizure, delays in trade schedules, delays in the loading, off-loading, transshipment or delivery of containerized, bulk, breakbulk or other types of cargo and the levying of customs duties, civil or criminal fines or other penalties against exporters, importers and, in some cases, the carriers, such as Rickmers Group in its business segment Rickmers-Linie.

It is unclear what further changes to the existing inspection procedures will ultimately be proposed or implemented, which party will bear the costs of implementing these changes or how any such changes will affect the maritime transport industry. It is possible that such changes could impose additional financial and legal obligations, including additional responsibilities for inspecting and recording the contents of containers or other cargo, including breakbulk, heavy lift and project cargoes. Changes to inspection procedures and cargo security requirements could result in additional costs and obligations on carriers and could, in certain cases, render the shipment of certain types of goods uneconomical or impractical. Additional costs may arise from current inspection procedures or future proposals that may not be fully recoverable from customers through higher rates or security surcharges. An increase in security and customs inspections and related procedures could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Rising lubricant oil and bunker fuel prices may increase Rickmers Group's costs of operation of vessels.

The price and supply of crude oil is unpredictable and fluctuates based on a variety of economic and geopolitical factors, which are beyond Rickmers Group's control, including global supply and demand, political stability in the Middle East and other major oil producing countries, economic development of emerging markets, China and India in particular, production disruptions, actions by The Organisation of Petroleum Exporting Countries (OPEC) and other oil producers, war and unrest in oil-producing countries and regions, terrorism, embargoes, regional production patterns and environmental concerns. The prices of lubricants and bunker fuel move in close interdependence with crude oil prices.

Generally, under time charter agreements, the charterer is required to pay for bunker fuel whereas the owner of the vessel is required to pay for lubricant oils. Consequently, Rickmers Group in its Maritime Assets business segment is usually required to pay for lubricant oils in relation to its owned vessels and hence is exposed to the risk of an increase in lubricant oil prices, which could have a material adverse effect on Rickmers Group's Maritime Assets business segment and its financial condition and results of operations.

Die Rickmers Gruppe betreibt in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie Schiffe, die sie von anderen Geschäftsbereichen der Rickmers Gruppe (zu marktüblichen Konditionen) sowie von Dritteigentümern chartert. Entsprechend muss die Rickmers Gruppe im Rahmen der Charterverträge die Bunkerkosten für alle Schiffe tragen, die von der Rickmers-Linie gechartert wurden. Angesichts des deutlichen Anstiegs der Erdölpreise in den letzten Jahren machen die Kosten für Schiffsbrennstoffe und Bunker ungefähr 75% der laufenden Betriebskosten eines Schiffes aus. Daher bilden die Kosten für Bunker einen wesentlichen Teil der operativen Kosten der Rickmers-Linie. Die Rickmers Gruppe versucht im Einklang mit branchenüblichen Verfahren gestiegene Bunkerpreise in Form eines Preisaufschlages auf ihre Kunden umzulegen. Es ist jedoch nicht sicher, ob die Rickmers Gruppe zukünftige Preissteigerungen rechtzeitig, in voller Höhe oder überhaupt auf ihre Kunden umlegen kann. Infolge dessen könnte eine anhaltende Erhöhung der Bunkerpreise zu einem signifikanten Anstieg ihrer Betriebskosten führen und sich nachteilig auf die Geschäfte der Rickmers Gruppe auswirken, insbesondere, falls die Rickmers-Linie nicht in der Lage ist, Preisaufschläge an ihre Kunden weiterzugeben. Ein Anstieg der Bunkerpreise könnte daher erheblich nachteilige Auswirkungen auf den Geschäftsbereich Rickmers-Linie der Rickmers Gruppe sowie auf ihre Vermögens- und Ertragslage haben.

Innerhalb des Geschäftsbereichs Maritime Services der Rickmers Gruppe sind die Gesellschaften der Rickmers Gruppe in der Regel nicht zur Zahlung von Bunker oder Schmieröl verpflichtet. Ausnahmen gelten in den Fällen, in denen die Rickmers Gruppe so genannte „fixed-opex-model ship management agreements“ (Festpreismanagementverträge), im Rahmen derer sie von dem jeweiligen Schiffseigentümer je Schiff einen vereinbarten fixen Pauschalbetrag zur Deckung der operativen Kosten dieses Schiffes erhält, abgeschlossen hat oder abschließen wird. Nach dem vorgenannten Modell werden dem Schiffsmanger Betriebskosten, die diesen Pauschalbetrag übersteigen, nicht durch den Schiffseigentümer erstattet. Einige Festpreismanagementverträge verpflichten die Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Maritime Services, ebenfalls die Kosten für Schmieröle und damit das Risiko steigender Schmierölpreise zu tragen.

Steigende Schmieröl- und Bunkerpreise können daher zu steigenden Betriebskosten der Rickmers Gruppe führen und erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Risiken im Zusammenhang mit dem Geschäft der Rickmers Gruppe

Die Emittentin ist eine Holding-Gesellschaft und von den Ausschüttungen ihrer operativen Tochtergesellschaften abhängig.

Die Emittentin ist eine Holding-Gesellschaft. Mit Ausnahme der Verwaltung und Finanzierung ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften tätigt sie keine relevanten Geschäfte und übt keine operativen Tätigkeiten aus. Sie ist daher von Ausschüttungen ihrer operativen Gesellschaften abhängig und folglich den gleichen Risiken und Ungewissheiten wie ihre Tochtergesellschaften ausgesetzt.

Die Rickmers Gruppe ist möglicherweise nicht in der Lage, bestehende Charterer zu halten, Charterraten nach Ablauf bestehender Charterverträge auf demselben Niveau zu halten oder neue Charterer zu gewinnen.

Die meisten Charterer der Rickmers Gruppe halten ihre eigenen Schiffsflotten vor. Das Geschäft der Rickmers Gruppe ist abhängig von dem Bedarf dieser Charterer, zusätzliche Schiffskapazitäten von Dritten zu beziehen. Es ist nicht sicher, ob die Charterer der Rickmers Gruppe ihre eigenen Bestandsflotten nicht erweitern und dadurch in Zukunft keinen oder einen geringeren Bedarf haben werden, Schiffe der Rickmers Gruppe zu chartern. Einige Charterverträge können Bestimmungen zur vorzeitigen Kündigung enthalten, die es den Charterern ermöglichen, solche Charterverträge vorzeitig zu beenden. Ferner kann die Rickmers Gruppe aufgrund der Volatilität der Charterraten nicht sicher sein, dass sie bei Ablauf ihrer bestehenden Charterverträge in der Lage sein wird, Schiffe zu denselben Raten, höheren Raten oder überhaupt zu verchartern. Im aktuellen Marktumfeld ist es insbesondere angesichts des wachsenden Angebots an Schiffen schwierig, langfristige Festcharterverträge zu attraktiven Bedingungen oder überhaupt abzuschließen. Soweit die Rickmers Gruppe langfristige Festcharterverträge abgeschlossen hat, ist sie auch im Falle steigender Charterraten möglicherweise nicht in der Lage, solche Steigerungen effektiv zu nutzen, da sie die Charterraten erst bei Ablauf der bestehenden Charterverträge erhöhen kann. Bei Ablauf dieser Charterverträge ist unsicher, ob die Charterer der Rickmers Gruppe ihre Charterverträge erneuern oder dass geeignete Ersatz-Charterer gefunden werden.

Niedrigere Charterraten bei Ablauf bestehender Charterverträge, der Wegfall von Charterern oder das Unvermögen, neue Charterverträge abzuschließen, könnte zu Einnahmeausfällen und Liquiditätsengpässen führen. Dies könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

In its Rickmers-Linie business segment Rickmers Group operates vessels chartered from other Rickmers Group business segments at arm's length terms and from third party ship owners. Accordingly, under the charter agreements, Rickmers Group has to bear the costs for bunker fuels for all vessels chartered in by Rickmers-Linie. Due to the material increase in oil prices in recent years, the cost of marine and bunker fuel accounts for approximately 75% of the on-going operating expenses of a vessel. Hence, bunker fuel expenses form the major part of the operating expenses for Rickmers-Linie. In accordance with industry practice, Rickmers Group seeks to pass on increases in bunker fuel prices to its customers through surcharges. There can be no assurance, however, that Rickmers Group will be successful in passing on future price increases in a timely manner, for the full amount, or at all. As a result, a prolonged increase in bunker fuel prices could lead to significant increases in operating costs and adversely affect Rickmers Group's operations, especially if Rickmers-Linie is unable to impose surcharges to recover these cost increases from customers. An increase in bunker fuel prices therefore could have a material adverse effect on Rickmers Group's Rickmers-Linie business segment and its financial condition and results of operations.

In Rickmers Group's Maritime Services business segment, Rickmers Group companies are usually not required to pay for bunker fuel or lubricant oils. Exceptions exist where Rickmers Group has entered or will enter into so called fixed-opex-model shipmanagement agreements, under which it receives an agreed fixed lump sum per vessel from the respective ship owner to cover that vessel's operating expenses. Any operating expenses exceeding this lump sum will not be reimbursed to the ship manager by the ship owner under the aforementioned model. Under certain of these fixed-opex-model shipmanagement agreements, in the Maritime Services segment Rickmers Group is required to also cover the expenses for lubricant oils and accordingly is subject to the risk of an increase in lubricant oil prices.

Rising lubricant and bunker fuel prices may therefore increase Rickmers Group's costs of operation, and may have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operation.

Risks Relating to Rickmers Group's Business

The Issuer is a holding company and dependent on distributions from its operating subsidiaries.

The Issuer is a holding company and has no relevant business or operational activities other than the administration and financing of its direct and indirect subsidiaries. It is therefore dependent on payments of distributions from its operating entities and thus exposed to risks and uncertainties similar to those faced by its subsidiaries.

Rickmers Group may be unable to retain existing charterers, maintain existing charter rates upon the expiration of existing charter agreements or attract new charterers.

Most of Rickmers Group's charterers maintain own fleets of vessels and Rickmers Group's business is based on their need to source additional vessel capacity from third-parties. No assurance can be given that Rickmers Group's charterers will not expand their own existing fleets and thereby eliminate or reduce their need to charter Rickmers Group's vessels in the future. Certain charter agreements may contain early termination provisions that allow the charterer to terminate such charter agreement prior to its expiry. In addition, due to the volatility of charter rates, Rickmers Group cannot be certain that it will be able to charter out vessels at the same or higher rates, or at all, when its existing charters expire. In the current market environment it is difficult to obtain long-term, fixed-rate charter agreements at favourable terms, if at all, especially due to the increased supply of vessels. To the extent Rickmers Group has entered into long-term fixed-rate charters, even if charter rates rise, Rickmers Group may be unable to effectively take advantage of such increases as it can only increase the charter rates after existing charter agreements expire. Upon their expiration, there can be no assurance that Rickmers Group's charterers will renew charters or that suitable replacement charters will be found.

The reduction of charter rates upon expiry of existing charter agreements, the loss of charterers or the inability to win new charter agreements could lead to a loss of revenue and liquidity restraints and could thus have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Die Rickmers Gruppe erzielt einen wesentlichen Teil ihrer Einnahmen von einer begrenzten Anzahl an Charterern. Der Wegfall eines dieser Charterer oder eines wichtigen Chartervertrags könnte zu bedeutenden Einnahme- oder Cashflow-Ausfällen führen.

Die Rickmers Gruppe unterhält gegenwärtig Geschäftsbeziehungen zu mehr als zwanzig verschiedenen Charterern. Zum 31. Dezember 2012 belief sich das gesamte vertragliche Charter-Volumen der Schiffe der Rickmers Gruppe und der für Dritte bereederten Schiffe auf USD 2,48 Milliarden. Das bis zum 11. Juni 2018 (dem Fälligkeitstermin der Schuldverschreibungen), kontrahierte Chartervolumen liegt bei USD 1,97 Milliarden. MAERSK, MITSUI O.S.K Lines und HYUNDAI sind gegenwärtig die wichtigsten Charterer der Rickmers Gruppe. Mit diesen erzielt die Rickmers Gruppe ca. 75% der gesamten Einnahmen aus Festcharterverträgen mit Restcharterlaufzeiten von bis zu acht Jahren. Demzufolge machen die Zahlungen dieser Charterer einen wesentlichen Teil des operativen Cashflows der Rickmers Gruppe aus.

Verliert die Rickmers Gruppe einen wichtigen Charterer, ist sie unter Umständen nicht in der Lage, das bzw. die betreffende(n) Schiff(e) zu denselben günstigen Bedingungen wie im Rahmen des/der vorherigen Chartervertrags/-verträge oder überhaupt wieder zu verchartern. Im ungünstigsten Fall könnte die Rickmers Gruppe nicht in der Lage sein, mit bestimmten Schiffen überhaupt Umsätze zu erzielen, sondern müsste die operativen Kosten solcher Schiffe, einschließlich der Kosten, die erforderlich sind, um solche Schiffe in einem ordnungsgemäßen Betriebszustand zu halten, tragen und zudem an die finanzierenden Banken Schuldendienstzahlungen im Rahmen der Finanzierung solcher Schiffe leisten.

Der Wegfall von wichtigen Charterern oder Charterverträgen der Rickmers Gruppe oder rückläufige Zahlungen im Rahmen von Charterverträgen könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Bestehende Charterer der Rickmers Gruppe können insolvent werden oder aus anderen Gründen nicht in der Lage sein, planmäßige Charterzahlungen zu leisten oder versuchen, bestehende Charterraten neu zu verhandeln.

Das Chartergeschäft ist liquiditätsintensiv. In den vergangenen Jahren gab es bereits Insolvenzfälle von Seeverfrachtern (Charterern). Einige Seeverfrachter (Charterer) haben finanzielle Umstrukturierungsprogramme durchlaufen oder führen diese noch durch. Demzufolge ist unsicher, ob bestehende oder zukünftige Charterer der Rickmers Gruppe in der Lage sein werden, fällige Charterzahlungen an die Rickmers Gruppe rechtzeitig oder überhaupt zu leisten. Ferner gibt es selbst bei laufenden Charterverträgen keine Garantie dafür, dass der Charterer nicht versuchen wird, die Bedingungen des Chartervertrags neu zu verhandeln oder die Rickmers Gruppe zu Neuverhandlungen zu zwingen, indem er weniger als die vereinbarte Charterrate zahlt. Sollten Charterer insolvent werden oder aus anderen Gründen nicht in der Lage sein, Charterzahlungen rechtzeitig an die Rickmers Gruppe zu leisten oder sollte die Rickmers Gruppe Charterzahlungen oder Charterer aus Gründen der Insolvenz oder Nichtzahlung verlieren, könnte dies zu Liquiditätsengpässen und unerwarteten Finanzierungskosten für die Rickmers Gruppe führen und somit erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Der Erfolg des Geschäftsbereichs Rickmers-Linie hängt von der Fähigkeit ab, Frachtkunden zu gewinnen und eine hohe Kapazitätsauslastung im Rahmen ihrer Liniendienste zu erreichen.

Die Rickmers Gruppe betreibt im Geschäftsbereich Rickmers-Linie den ostgehenden „Round-The-World Pearl String Service“ für Stückgut, Schwergut und Projektladungen. Dabei laufen Mehrzweckfrachter im Rahmen einer festen Route weltweit 16 Häfen an. Zu den Anlaufhäfen gehören Hamburg, Antwerpen, Genua, Singapur, Shanghai, Masan, Yokohama und Houston. Diese werden zweimal monatlich angefahren. Das Liniennetz wird durch den von Europa in den Nahen Osten sowie nach Indien (und umgekehrt) verlaufenden Liniendienst für Stückgut, Schwergut und Projektladungen sowie den westgehenden „Amerika Asien“-Dienst über den Pazifik ergänzt. Im März 2013 hat die Rickmers-Linie ihren westgehenden „Round-The-World Service“, der Häfen in Yokohama, Masan, Xingang, Shanghai, Singapur, Kapstadt, Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro, Vitoria, Philadelphia, Savannah und Houston anlauft, eingerichtet. Der westgehende „Amerika Asien“-Dienst wird nun Teil des neuen Liniendienstes.

Rickmers Group derives a significant portion of its revenues from a limited number of charterers and the loss of any one of these charterers or any material charter could result in a significant loss of revenues and cash flow.

Rickmers Group currently maintains business relations to more than twenty different charterers. The total contracted charter volume of Rickmers Group's vessels and the vessels managed for third parties amounted to USD 2.48 billion as per 31 December 2012. The total charter volume fixed until 11 June 2018, (the Redemption Date of the Notes), amounts to USD 1.97 Billion. MAERSK, MITSUI O.S.K Lines and HYUNDAI are currently Rickmers Group's major charterers, representing approximately 75% of its fixed charter revenues with remaining charter periods of up to eight years. Accordingly, these charterers' payments represent a major source of operating cash flow of Rickmers Group.

If Rickmers Group loses a major charterer, it may be unable to charter out the related vessel or vessels on terms that are as favourable as under the previous charter/s, if at all. In the worst case, Rickmers Group may not generate any revenues with certain vessels, but would be required to pay the operating expenses of such vessels, including any expenses necessary to maintain such vessels in proper operating condition, and to make payments to the financing banks to pay the debt service for the financing of such vessels. The loss of any of Rickmers Group's major charterers or charter agreements, or a decline in payments under its charter agreements, could have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

Existing charterers of Rickmers Group may become insolvent or may for other reasons be unable to make their scheduled charter payments or try to renegotiate existing charter rates.

Chartering is liquidity-intensive and there have already been cases of insolvencies of maritime carriers (charterers) over the past years and some maritime carriers (charterers) have undertaken or are still undergoing financial restructuring programs. Accordingly, there can be no assurance that Rickmers Group's existing or future charterers will be able to make their scheduled charter payments to Rickmers Group on time, if at all. Moreover, even under on-going charter agreements, there is no guarantee that the charterer will not try to renegotiate the conditions of the charter agreement or try to force Rickmers Group into renegotiations by paying less than the agreed charter rate. Should charterers become insolvent or for other reasons unable to make charter hire payments on time to Rickmers Group, or should Rickmers Group lose charter payments or charterers for reasons of insolvency or default on payment, this could lead to liquidity restraints and unexpected financing costs for Rickmers Group and could thus have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition, and results of operations.

The success of the Rickmers-Linie business segment depends on its ability to attract cargo customers and to achieve a high capacity utilisation in its liner services.

In the business segment Rickmers-Linie, Rickmers Group operates the Eastbound "Round-The-World Pearl String Service" for breakbulk, heavy lift and project cargoes with multi-purpose vessels following a fixed itinerary serving 16 ports around the globe. The ports include Hamburg, Antwerp, Genoa, Singapore, Shanghai, Masan, Yokohama and Houston and departures are offered twice a month. The service network is complemented by the breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service from Europe to the Middle East and to India (and back) as well as the America-Asia Westbound Service across the Pacific. In March 2013, Rickmers-Linie launched its Westbound "Round-The-World Service" serving ports in Yokohama, Masan, Xingang, Shanghai, Singapore, Cape Town, Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro, Vitoria, Philadelphia, Savannah and Houston. This new service now integrates the America-Asia westbound service as one trade lane of the new liner service.

Der Erfolg des Geschäftsbereichs Rickmers-Linie hängt in hohem Maße von der Fähigkeit der Rickmers Gruppe ab, eine ausreichende Zahl an Frachtkunden für ihre Liniendienste zu gewinnen. Des Weiteren ist die Kapazitätsauslastung der von der Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Rickmers-Linie eingesetzten Mehrzweckfrachter abhängig von den Handelsströmen zwischen verschiedenen Regionen und der Nachfrage nach Stückgut-, Schwergut-, und Projektladungs-Transportdiensten in den Häfen, die die Schiffe der Rickmers Gruppe anlaufen. Demzufolge kann die Schiffskapazitätsauslastung im Rahmen des Liniendienstes für Stückgut, Schwergut und Projektladungen der Rickmers Gruppe von Hafen zu Hafen erheblich variieren. Hohe Verluste können durch eine ungünstigere Ladungszusammensetzung entstehen, was wiederum eine niedrigere Auslastung und niedrigere Einnahmen zur Folge hat. Es ist nicht gewährleistet, dass die Rickmers Gruppe ihre Kapazitätsauslastung zwischen allen Häfen im Rahmen ihres Liniendienstes für Stückgut, Schwergut und Projektladungen stets erfolgreich optimiert und die Kosten, die bei Teilstrecken mit einer niedrigen Auslastung oder einer ungünstigen Ladungszusammensetzung entstehen, erfolgreich minimiert. Ferner kann ein sich verschärfendes Ungleichgewicht im Welthandelsgefüge (d.h. steigende Handelsdefizite von Nettoimportregionen gegenüber Nettoexportregionen) das Ungleichgewicht innerhalb des Liniendienstes für Stückgut, Schwergut und Projektladungen der Rickmers Gruppe erhöhen. Dies könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Der Erfolg des Geschäftsbereichs Maritime Services der Rickmers Gruppe hängt davon ab, ob der Geschäftsbereich eine wachsende Zahl externer Kunden gewinnen kann.

Der Geschäftsbereich Maritime Services der Rickmers Gruppe wurde im Jahr 2011 als Teil der strategischen Neuausrichtung der Rickmers Gruppe gebildet, um den anderen Geschäftsbereichen der Rickmers Gruppe und externen Kunden technisches und operatives Schiffsmanagement sowie Crewing zur Verfügung zu stellen. Vor dieser Neuausrichtung bildete der Geschäftsbereich Maritime Services einen Teil des Geschäftsbereichs Maritime Assets. Zwar leistet der Geschäftsbereich Maritime Services gegenwärtig das technische und operative Schiffsmanagement sowie Crewing für 92 Schiffe, jedoch nur für sieben Schiffe externer Kunden der Rickmers Gruppe. Der Geschäftsbereich Maritime Services hat für 85 Schiffe im Auftrag des Geschäftsbereichs Maritime Assets, der mit den Schiffsgesellschaften insoweit Bereederungsverträge abgeschlossen hat, das technische und operative Schiffsmanagement und Crewing übernommen.

Die Anzahl dieser Schiffe, insbesondere die Anzahl der für Schiffsfonds bereederten Schiffe, hat im Laufe der Zeit abgenommen und wird weiterhin abnehmen.

Da das technische und operative Schiffsmanagement von stagnierenden Gebühren und niedrigen Gewinnspannen betroffen ist, ist der Erfolg des Geschäftsbereichs Maritime Services der Rickmers Gruppe abhängig von der Anzahl der technisch operativ bereederten Schiffe und der Fähigkeit, Skaleneffekte zu nutzen. Da die Zahl der sich im Eigentum oder in der Bereederung der Rickmers Gruppe befindlichen Schiffe beschränkt ist, beabsichtigt der Geschäftsbereich Maritime Services der Rickmers Gruppe, verstärkt dritte Schiffseigentümer als Kunden zu gewinnen. Dies wird wiederum unter anderem davon abhängen, ob der Bekanntheitsgrad der Dienste des Geschäftsbereichs und der Fähigkeit, hochqualitative Dienste zu wettbewerbsfähigen Preisen zu erbringen, bei potentiellen Kunden steigt. Sollte die Rickmers Gruppe mit dem Geschäftsbereich Maritime Services nicht in der Lage sein, für eine steigende Zahl von Schiffen externer Kunden das technische und operative Schiffsmanagement und Crewing zu übernehmen oder sollte die Zahl bestehender Kunden z.B. infolge einer sich verschlechternden Marktlage abnehmen, könnte dies erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Die Rickmers Gruppe ist möglicherweise nicht in der Lage, bestehende Kunden bei Ablauf bestehender Verträge zu halten oder neue Kunden für ihre Geschäftsbereiche zu gewinnen.

Die Rickmers Gruppe kann nicht sicher sein, dass ihre Kunden in jedem ihrer Geschäftsbereiche ihre Schiffe und Dienste zukünftig weiterhin nutzen werden. Die Rickmers Gruppe hat insbesondere in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie keine bedeutende Anzahl langfristiger Verträge, die ein festes oder ein Mindestladungsvolumen oder -frachtvolumen sichern, mit Kunden abgeschlossen. Die Rickmers Gruppe ist in ihren anderen Geschäftsbereichen, in denen die mit Kunden (einschließlich ihrer Charterer) abgeschlossenen Verträge auch langfristiger Art sein können, im Falle steigender operativer Kosten möglicherweise nicht in der Lage, zur Berücksichtigung solcher gestiegener operativer Kosten die erforderlichen Anpassungen an die vertraglich vereinbarten Preise vor Ablauf der bestehenden Verträge vorzunehmen. Nach Ablauf ihrer bestehenden Kundenverträge ist es unsicher, ob die Kunden der Rickmers Gruppe die Verträge zu ähnlichen Bedingungen erneuern oder ob geeignete Ersatzkunden gefunden werden. Falls Kundenverträge zu für die Rickmers Gruppe ungünstigeren Bedingungen abgeschlossen werden oder keine ausreichende Zahl geeigneter neuer Verträge nach Ablauf bestehender Verträge abgeschlossen wird, könnte dies erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

The success of the Rickmers-Linie business segment significantly depends on Rickmers Group's ability to attract a sufficient number of cargo customers for its liner services. In addition, the capacity utilisation of the multi-purpose vessels which Rickmers Group uses in its Rickmers-Linie business segment depends on the trade flows between different regions of the world and the demand for breakbulk, heavy lift and project cargo transportation services at the ports where Rickmers Group's vessels operate. Accordingly, vessel capacity utilisation may vary significantly between the individual ports within Rickmers Group's breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service. Considerable losses may result from a less favourable cargo mix with lower utilisation and lower revenues as a consequence. It is not guaranteed that Rickmers Group will always be successful in optimising its capacity utilisation between all ports in its breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service and in minimising the costs resulting from legs with low utilisation or unfavourable cargo mix. Furthermore, sharpening imbalances in world trade patterns (i.e. rising trade deficits of net importers vis-a-vis net export regions) may increase imbalances in Rickmers Group's breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service. This could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

The success of Rickmers Group's Maritime Services business segment is dependent on it winning an increasing number of external customers.

Rickmers Group's Maritime Services business segment was created as part of the strategic realignment of Rickmers Group in 2011 to provide technical and operational shipmanagement services as well as crewing to its other business segments and to external customers. Before this realignment the business segment Maritime Services formed part of the Maritime Assets business. Although the Maritime Services business segment currently conducts the technical and operational management as well as crewing for 92 vessels, only seven vessels are managed for external customers of Rickmers Group. 85 vessels are managed (operational and technical shipmanagement as well as crewing) by it on behalf of the Maritime Assets business segment which has entered into shipmanagement agreements with the ship-owning companies.

The number of such vessels, in particular the number of vessels managed for Ship-Owning Funds, has been and will be decreasing over time.

Since the technical and operational shipmanagement business is affected by stagnating fees and low margins, the success of Rickmers Group's Maritime Services business segment is dependent on the number of vessels under its technical and operational shipmanagement and its ability to create effects of scale. Because the number of vessels owned or under asset management by Rickmers Group is limited Rickmers Group's Maritime Services business segment increasingly intends to win external shipowners as customers. This will, in turn, depend, inter alia, on the increasing awareness among potential customers of its services and its ability to provide high quality services at competitive prices. Should Rickmers Group in its business segment Maritime Services not be unable to increase the number of vessels managed (operational and technical shipmanagement and crewing) for external customers or should the number of existing customers, for example as a result of deteriorating market conditions, decrease, this could also have a material adverse effect on the business, financial condition and results of operations of Rickmers Group.

Rickmers Group may be unable to retain existing customers upon the expiration of existing agreements or may be unable to attract new customers for its business segments.

In each of its business segments, Rickmers Group cannot be certain that its customers will continue to use its assets and services in the future. In particular in its Rickmers-Linie business segment, Rickmers Group does not have a significant number of long-term agreements with customers providing for fixed or minimum cargo or freight volumes. In its other business segments where Rickmers Group's agreements with customers (including its charterers) may also be on a long-term basis, if Rickmers Group's operating costs increase, it may not be able to make the necessary adjustments to the contractually agreed rates to address such increased operating costs until the existing contracts expire. Once its existing customer contracts expire, there is no assurance that Rickmers Group's customers will renew the contracts on similar terms or that suitable replacements will be found. Customer contracts on less favourable terms to Rickmers Group or a lack of suitable replacements for expired customer contracts could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Mit dem Betrieb von Seeschiffen verbundene Risiken, insbesondere Überfälle durch Piraten oder Terroristen, Unfälle, Verluste oder Beschädigungen von Ladung und Eigentum sowie Naturkatastrophen können sich nachteilig auf das Geschäft und Ansehen der Rickmers Gruppe auswirken.

Überfälle auf Seeschiffe finden in verschiedenen Regionen, wie z.B. im Südchinesischen Meer und im Golf von Aden vor der Küste Somalias, statt. Seit 2008 hat sich die Anzahl von Piratenüberfällen auf Handelsschiffe deutlich erhöht und die Bedrohung von Handelsschiffen durch Piraten wird voraussichtlich auch weiterhin bestehen. Ziel der Piraten ist es, die Schiffe unter ihre Kontrolle zu bringen, um Lösegeldzahlungen zu fordern oder Ladung und andere Wertgegenstände zu rauben.

Aufgrund der verstärkten Präsenz von Kriegsschiffen zur Bekämpfung der Piraterie im oder in der Nähe des Golfs von Aden haben die Piraten ihren Schwerpunkt nun weiter östlich verlagert und begonnen, gekaperte Schiffe als Mutterschiffe zu nutzen. Dies ermöglicht es ihnen, ihren Aktionsradius auszuweiten und die Küstenschifffahrt vor der Westindischen Küste und in den an den Persischen Golf angrenzenden Gebieten zu bedrohen.

Zwar existieren Piraterierisiken beim Handel mit westafrikanischen Häfen schon lange. Jedoch haben Häufigkeit und Gewalt solcher Angriffe in jüngster Zeit erheblich zugenommen. Das Joint War Committee des Londoner Versicherungsmarktes gibt eine Liste der durch Piraterie besonders gefährdeten Gebiete heraus. Jeder Betreiber eines Schiffes, das ein solches Gebiet anläuft, muss seine jeweilige Versicherung hiervon in Kenntnis setzen und kann zur Zahlung einer zusätzlichen Prämie zur Sicherstellung eines ununterbrochenen Versicherungsschutzes verpflichtet sein. Zu den gegenwärtig besonders gefährdeten Gebieten gehören unter anderem Djibouti, Somalia, Eritrea, Irak, Qatar, Bahrain, Saudi Arabien, Yemen, Iran, Pakistan sowie bestimmte Gewässer im Indischen Ozean, Roten Meer und dem Golf von Oman. In Fällen, in denen Schiffe der Rickmers Gruppe solche Gebiete oder andere Hochrisikogebiete befahren, können die von der Rickmers Gruppe zu zahlenden Versicherungsprämien deutlich steigen, und unter Umständen ist es schwieriger oder sogar unmöglich, weiteren Versicherungsschutz zu erhalten.

Auf Seeschiffe gerichtete Überfälle durch Piraten oder Terroristen können sich nachteilig auf das Geschäft der Rickmers Gruppe und direkt oder indirekt auf ihre Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen, auf die Schiffe und ihre Charterer auswirken. Ferner können Überfälle durch Piraten und Terroristen zu erhöhten Besatzungskosten der Rickmers Gruppe und zusätzlichen Ausgaben für verstärkte Sicherheitsmaßnahmen und höhere Versicherungsprämien führen. Der Überfall eines Schiffes der Rickmers Gruppe durch Piraten oder Terroristen kann unter anderem den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes und/oder dessen Ladung, Charterausfälle und eine gekidnappte Besatzung zur Folge haben. Die Rickmers Gruppe ist möglicherweise nicht oder nicht angemessen gegen Verluste aus solchen Vorfällen versichert. Jeder der genannten Faktoren könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf das Geschäft sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Ferner sind weitere Risiken mit dem Betrieb von Seeschiffen verbunden. Solche Risiken beinhalten unter anderem Naturgewalten wie orkanartige Stürme, Flutwellen, Monsterwellen und Tsunamis, Umweltunfälle, Strömungen, nukleare Unfälle, Naturkatastrophen, Auflaufen, Brände und Explosionen, Kollisionen, Verluste oder Beschädigungen von Ladung und Eigentum, mechanisches Versagen, menschliches Versagen, Krieg, politische Aktivitäten, politische Unruhen, widrige Wetterbedingungen, ungünstige Hafen- oder Kanalbedingungen, Arbeitsniederlegungen oder andere Probleme mit Arbeitskräften auf Schiffen, in Häfen, mit Agenturen oder anderenorts. Solche Vorkommnisse könnten u.a. ein Auflaufen oder das Sinken von Schiffen der Rickmers Gruppe oder die Kollision mit anderen Schiffen oder Sachen, Schiffs- oder Ladungsbeschädigungen, den Tod oder die Verletzung von Personen, Sachschäden, Umweltschäden, Betriebsstörungen oder -aussetzungen, Verzögerungen bei der Frachtlieferung, Ausfälle von Einnahmen aus Charterverträgen oder die Beendigung von Charterverträgen, Ausfälle von Einnahmen aus Frachtverträgen, straf- oder zivilrechtliche Bußgelder, staatlich verhängte Geldstrafen, Sanktionen oder Einschränkungen im Hinblick auf die Führung der Geschäfte, Schadensersatzforderungen von Charterern, Kunden oder Dritten, höhere Versicherungsprämien, Gerichtsverfahren, die Schädigung des Ansehens der Rickmers Gruppe sowie die Schädigung ihrer Geschäftsbeziehungen mit Charterern und anderen Kunden zur Folge haben. Jede dieser Folgen könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Risks inherent in the operation of oceangoing vessels, in particular attacks by pirates or terrorists, accidents, cargo and property losses or damage as well as natural calamities, may adversely affect Rickmers Group's business and reputation.

Acts of piracy have affected oceangoing vessels in regions of the world such as the South China Sea and the Gulf of Aden off the coast of Somalia. Since 2008, the frequency of piracy incidents against commercial shipping vessels increased significantly and the threat of piracy to commercial shipping is likely to remain. The aim of the pirates is to bring vessels under their control in order to demand ransom payments or to steal cargo or other valuables.

With a concentration of naval ships deployed to combat piracy operating in or close to the Gulf of Aden, the pirates have shifted their focus further east and have begun using captured vessels as mother-ships, allowing them to operate far from home and threaten coastal shipping off the West Indian coast and the areas adjacent to the Arabian Gulf.

There have long been piracy risks in trading to West African ports but recently the incidence and violence of the attacks has increased markedly. The London insurance market's Joint War Committee compiles a list of areas of perceived high risk. Any operator of a vessel trading in such area needs to notify war risks insurers and may be required to pay an additional premium to ensure uninterrupted insurance coverage. Current high risk areas include, amongst others, Djibouti, Somalia, Eritrea, Iraq, Qatar, Bahrain, Saudi Arabia, Yemen, Iran, Pakistan and certain waters in the Indian Ocean, Red Sea and the Gulf of Oman area. Where Rickmers Group's vessels are deployed in these or any other high risks area, premiums payable by Rickmers Group for insurance coverage can increase significantly and further insurance coverage may be more difficult or even impossible to obtain.

Piracy and terrorist attacks targeted at oceangoing vessels may negatively affect Rickmers Group's business and directly or indirectly impact its breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service, the vessels and its charterers. In addition, piracy and terrorist attacks may lead to an increase in Rickmers Group's crew costs and further expenditures for heightened security measures and higher insurance premiums. Should any of the vessels within Rickmers Group become subject to an act of piracy or terrorism, loss of or damage to the vessel and/or its cargo, the loss of hire and also a kidnapped crew can be the consequences, amongst others. Rickmers Group may not or not adequately be insured to cover losses from these incidents. All of the above could have a material adverse effect on its reputation, business, financial condition and results of operations.

In addition, the operation of oceangoing vessels carries further inherent risks. These risks include, inter alia, natural calamities, including violent storms, tidal waves, rogue waves and tsunamis, environmental accidents, spills, nuclear incidents, natural disaster, grounding, fire and explosions, collisions, cargo and property losses or damage, mechanical failure, human error, war, political actions, political unrest, adverse weather conditions, unfavourable port or canal conditions, work stoppages or other labour problems with staff serving on vessels, at ports, agencies or elsewhere. Any of these occurrences could result in Rickmers Group's vessels grounding, sinking, colliding with other vessels or property, vessel or cargo damage, death or injury to persons, loss of property, environmental damage, business interruptions or business suspension, delays in the delivery of cargo, loss of revenues from charter contracts or termination of charter agreements, loss of revenues from freight contracts, civil or criminal fines, governmental fines, penalties or restrictions on conducting business, damage claims from charterers, customers or third parties, higher insurance rates, litigation, damage to Rickmers Group's reputation and damage to its relationships with charterers and other customers generally. Any of these effects could have a material adverse effect Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Die Rickmers Gruppe ist abhängig von der Umsetzung ihrer Strategie.

Die Rickmers Gruppe hat - gestützt auf einer detaillierten Analyse des Schifffahrtsmarktes, der Prognosen und vorherrschenden Umstände - eine Wachstumsstrategie auf Grundlage der Annahme entwickelt, dass sich die Schifffahrtsindustrie von der aktuellen Krise erholen und der Schifffahrtsmarkt sich konsolidieren wird. Sie legt ihren Schwerpunkt auf ihr Kerngeschäft - die Schifffahrtsindustrie - und strebt an, ihre Angebote in jedem ihrer drei Geschäftsbereiche zu erweitern. Die Annahmen, auf denen sich die Strategie der Rickmers Gruppe stützt, können sich jedoch als falsch erweisen. Dies könnte zur Folge haben, dass die Rickmers Gruppe ihre operativen Ziele nicht erreicht. Weitere Faktoren, die sich auf die Fähigkeit der Rickmers Gruppe, ihre Strategie erfolgreich umzusetzen, auswirken können, beinhalten insbesondere ihre Fähigkeit, Kundenbeziehungen zu unterhalten, zu erweitern und zu entwickeln, Charterverträge zu mit ihrer Strategie in Einklang stehenden Bedingungen zu sichern, Finanzierungen zu für die Rickmers Gruppe günstigen Bedingungen zu erhalten oder zu verlängern oder Zugang zu Finanzmärkten zu erhalten, qualifiziertes Personal, einschließlich Besatzungen einzustellen, zu schulen und zu halten, das wachsende Geschäft und die wachsende Flotte der Rickmers Gruppe zu verwalten und zu betreiben, neue Märkte zu Expansionszwecken und geeignete Schiffsneubauprojekte oder gebrauchte Schiffe zum Kauf zu finden sowie solche Käufe zu günstigen Bedingungen für die Rickmers Gruppe, ihre Kunden oder ihre Joint Venture-Partner auszuhandeln.

Die Nichtumsetzung der Strategie der Rickmers Gruppe aus einem der vorgenannten Gründe oder aus einem anderen gegenwärtig nicht vorausgesehenen Grund könnte das Nichteintreten erwarteter Vorteile, wie z.B. neue Kundenbeziehungen, Kostenersparnisse oder Cashflow-Verbesserungen, eine Abnahme der Liquidität der Rickmers Gruppe, falls diese einen wesentlichen Teil ihrer verfügbaren Mittel oder ihrer Kreditaufnahmefähigkeit zur Finanzierung von Akquisitionen aufbringen muss, einen deutlichen Anstieg ihres Zinsaufwands und einen Anstieg ihres Verschuldungsgrads zu Akquisitionsfinanzierungszwecken, unerwartete Verbindlichkeiten, Verluste oder von mit gekauften Schiffen verbundene Kosten oder andere signifikante Wertminderungen, wie z.B. eine Abwertung von Vermögenswerten oder Sanierungskosten zur Folge haben.

Folglich könnte dies, wenn die Rickmers Gruppe nicht in der Lage ist, ihre Strategie umzusetzen oder wenn die umgesetzte Strategie nicht zu den gewünschten Ergebnissen führt, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Die Rickmers Gruppe unterliegt Risiken im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen unter Beteiligung von externen Eigenkapitalgebern, und insbesondere im Falle von Schiffsfonds in finanziellen Schwierigkeiten.

Einige Jahre lang war die Auflegung und der Vertrieb von geschlossenen Fonds in Form von Kommanditgesellschaften („**Schiffsfonds**“) an dritte Eigenkapitalgeber, die Schiffsneubauten finanziert und erworben haben, Teil der Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe. Diese Schiffe wurden dann unter das gesamte - einschließlich das kaufmännische und technische - Management der Rickmers Gruppe gestellt. Zwar hat die Rickmers Gruppe diese Art von Finanzierung seit 2005 nicht weiter verfolgt, jedoch gibt es noch 35 Schiffe, die von solchen Schiffsfonds gehalten werden und die die Rickmers Gruppe gegenwärtig bereedert.

Die Risiken für Schiffsfonds sind angesichts der Wirtschaftskrise in der Schifffahrtsindustrie und der Finanzmarktkrise in den vergangenen Jahren gestiegen. Solche Risiken beinhalten den Ausfall von Charterern, die aufgrund fallender Frachtraten in finanzielle Schwierigkeiten geraten sind, ein unzureichendes Frachtaufkommen, fehlende Finanzierungsmittel an rückläufigen Märkten und das Alter einiger Schiffe sowie die damit zusammenhängende und im Zeitverlauf geringer werdende Wettbewerbsfähigkeit am Charter-Markt. Des Weiteren führte der deutliche Rückgang der Charraten als Haupteinnahmequelle dazu, dass Schiffseigentümer nicht in der Lage waren, die Betriebskosten ihrer Schiffe zu decken und ihre Finanzierungsverbindlichkeiten zu erfüllen. In Deutschland löste dies in den vergangenen Jahren die Insolvenz einer größeren Anzahl von Schiffsfonds aus und mit weiteren Insolvenzen ist zu rechnen.

Ferner hat die Rickmers Gruppe 2007 den Börsengang ihres Schifffahrtstrusts Rickmers Maritime an der Singapurser Wertpapierbörse durchgeführt und Anteile an dem Trust an dritte Eigenkapitalinvestoren in mehreren Ländern ausgegeben. Bei dem Börsengang von Rickmers Maritime fungierte die Emittentin als Sponsor des Angebots. Rickmers Trust Management Pte., Ltd., Singapur, eine Tochtergesellschaft der Emittentin, fungiert als Treuhandmanager. Aufgrund ihrer Beteiligung an dem Börsengang und dem Management von Rickmers Maritime sowie ihrer Eigenschaft als Treuhandmanager ist die Rickmers Gruppe vergleichbaren Risiken wie im Hinblick auf die Schiffsfonds ausgesetzt, falls sich z.B. die wirtschaftliche Situation von Rickmers Maritime verschlechtert, der Kurs der Anteile sinkt oder falls keine Ausschüttungen an die Investoren erfolgen.

Darüber hinaus war die Rickmers Gruppe aktiv in der Initiierung und dem Marketing weiterer geschlossener Fonds, wie beispielsweise Immobilien-, Spiele- und Zertifikatefonds.

Rickmers Group is dependent on the implementation of its strategy.

Based on a detailed analysis of the shipping market, forecasts and prevailing circumstances, Rickmers Group has developed a growth strategy based on the assumption that the maritime industry will recover from its current crisis and that the shipping market will consolidate. It focuses on its core business - the maritime industry - and intends to expand its services in each of its three operating segments. However, the assumptions on which Rickmers Group's strategy is based may prove incorrect which could result in Rickmers Group not meeting its operating goals. Further factors, which may affect Rickmers Group's ability to successfully implement its strategy, include, but are not limited to, its ability to: maintain, expand and develop customer relationships; secure charters on terms consistent with its strategy; obtain or extend financing or access financial markets on terms favourable to Rickmers Group; hire, train and retain qualified personnel, including crew, to manage and operate Rickmers Group's growing business and fleet; identify additional new markets for expansion; and identify suitable newbuilding projects or secondhand vessels for purchase and negotiate such purchases on favourable terms to Rickmers Group, its customers or its joint venture partners.

The failure to implement Rickmers Group's strategy for any of the above reasons or for any other reason not currently anticipated, could result in: a failure to realise anticipated benefits, such as new customer relationships, cost savings or cash flow enhancements; a decrease in its liquidity if it has to use a significant portion of its available cash or borrowing capacity to finance acquisitions; a significant increase in its interest expense and an increase in its leverage ratio to finance acquisitions; the incurrence or assumption of unanticipated liabilities, losses or costs associated with the vessels acquired, or the incurrence of other significant impairments, such as asset devaluation or restructuring charges.

Consequently, if Rickmers Group is unable to implement its strategy or its strategy as implemented does not have the expected results, this could have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

Rickmers Group is subject to risks in connection with the financing of investments under participation of external equity investors, in particular with respect to ship-owning funds in financial distress.

For certain years part of Rickmers Group's activities was the initiation and marketing of closed-end funds in the form of limited partnerships (*Kommanditgesellschaft*) ("**Ship-Owning Funds**") to external equity investors, many of them retail investors, who financed and acquired newbuilt vessels which were then taken under the overall management including the commercial and technical shipmanagement by Rickmers Group. Although Rickmers Group has not been pursuing this type of financing since 2005, there are still 35 vessels held by these Ship-Owning Funds which are currently managed by Rickmers Group.

Risks for Ship-Owning Funds have risen over the past years due to the economic crisis in the maritime industry and the financial markets crisis. Such risks include default of the charterers, who encountered financial difficulties due to falling freight rates, lack of sufficient cargo and lack of financing in distressed markets and the age of certain of these vessels and the age related increasing lack of competitiveness in the charter market. In addition, the significant downturn in charter rates as the major source of revenue resulted in ship owners not being able to cover their vessels' operating expenses and financing obligations. In Germany, this forced a large number of Ship-Owning Funds into insolvency during the last couple of years and further insolvencies are expected to occur.

In addition, in 2007 Rickmers Group floated its shipping business trust Rickmers Maritime on the Singapore Stock Exchange and issued units in the trust to third party equity investors in various countries. In connection with the flotation of Rickmers Maritime, the Issuer acted as sponsor of the offering, and Rickmers Trust Management Pte., Ltd., Singapore, a subsidiary of the Issuer, acts as trustee manager. Due to its involvement in the flotation and management of Rickmers Maritime as well as its role as trustee manager, Rickmers Group faces similar risks as with respect to Ship-Owning Funds should, for example, the economic situation of Rickmers Maritime would deteriorate, its stock market price would decrease or no distributions be made to unitholders.

Furthermore, Rickmers Group has been active in the initiation and marketing of further closed-end funds investing in other assets such as real estate, games and certificates.

Aufgrund der Beteiligung verschiedener Gesellschaften der Rickmers Gruppe an diesen Projekten, z.B. als Treuhänder, Emissionshaus, Fondsmanager, Schiffsmanager oder Anbieter anderer maritimer Dienste, birgt die geschwächte wirtschaftliche Lage der Schiffsfonds und andere Einschiffgesellschaften sowie andere Fonds verschiedene Risiken für die Rickmers Gruppe, deren Auswirkungen gegenwärtig weitgehend unvorhersehbar sind. Solche Risiken beinhalten insbesondere die Nichtzahlung von Gebühren durch Schiffsfonds und andere Einschiffgesellschaften sowie andere Fonds (z.B. für das Schiffsmanagement, die Auswahl und Zusammenstellung von Besatzungen, Treuhandgebühren, Kommissionen) oder den Ausfall der Rückzahlung von Darlehen, die seitens der Rickmers Gruppe eingeräumt wurden; die Geltendmachung von Forderungen, einschließlich Schadensersatz- oder Prospekthaftungsforderungen, seitens Schiffsfonds und anderer Einschiffgesellschaften sowie anderer Fonds, Investoren, Insolvenzverwalter oder andere Personen, die ein Interesse an den Fonds haben können, gegenüber der Rickmers Gruppe z.B. in ihrer Eigenschaft als Initiator oder Treuhänder solcher Fonds; die Verpflichtung zur Rückzahlung bestimmter Gelder, die z.B. in Form von Kapitalausschüttungen oder Gebühren für Dienstleistungen, die diesen Fonds erbracht wurden, empfangen wurden; die Beendigung von Verträgen zwischen den Schiffsfonds, Einschiffgesellschaften sowie anderer Fonds und der Rickmers Gruppe, z.B. aufgrund geltender insolvenzrechtlicher Bestimmungen; Abschreibungen auf von der Rickmers Gruppe an den Schiffsfonds oder anderen Fonds gehaltenen Anteilen; Prozesskosten und andere in Verbindung mit dem Vorstehenden entstehende Kosten sowie die Schädigung des Ansehens der Rickmers Gruppe aufgrund des Vorstehenden.

Der Eintritt jedes der genannten Szenarien könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Die von der Rickmers Gruppe erbrachten Dienstleistungen könnten als Schlechterfüllung ausgelegt werden und Haftungsansprüche gegenüber der Rickmers Gruppe nach sich ziehen. Dies wiederum könnte zu Mehrkosten, zur Schädigung des Ansehens der Rickmers Gruppe und zu Einnahmeausfällen führen.

Die Rickmers Gruppe erbringt ihren Kunden Dienstleistungen in allen ihren Geschäftsbereichen. Insbesondere in den Geschäftsfeldern Maritime Assets und Maritime Services bietet die Rickmers Gruppe eine breite Palette an Dienstleistungen, einschließlich technisches und operatives Schiffsmanagement sowie Crewing, Auswahl, Schulung und Zusammenstellung von Besatzungen, Beaufsichtigung von Schiffsneubauten, Vermittlung von Seevericherungen, Forderungsmanagement und Treuhänderdienstleistungen.

Die Rickmers Gruppe trägt das Risiko von Gewährleistungsansprüchen und anderen Ansprüchen wegen Schlechterfüllung im Wesentlichen im Hinblick auf alle erbrachten Dienstleistungen. Solche Ansprüche können insbesondere auf der Nichterfüllung von vertraglichen oder außervertraglichen Pflichten oder von Kundenvorgaben beruhen. Gegenüber der Rickmers Gruppe daraus geltend gemachte Haftungsansprüche könnten einen bedeutenden finanziellen Schaden sowie die Schädigung des Ansehens der Rickmers Gruppe am Markt nach sich ziehen. Dies könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf ihr Geschäft sowie ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

Die Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe unterliegt Risiken im Zusammenhang mit Wechselkursschwankungen.

Die Rickmers Gruppe ist den mit Wechselkursschwankungen verbundenen Risiken ausgesetzt. Die internationale Schifffahrtsindustrie ist in einem Umfeld tätig, in dem der US-Dollar als Währung dominiert. Dies gilt sowohl für das operative Geschäft, insbesondere für Charter- und Frachtraten, Schmiermittel- und Bunkerpreise als auch für gebundenes Kapital, da Schiffskäufe üblicherweise in US-Dollar getätigt werden und entsprechend die Schiffsfinanzierungsdarlehen in der Regel ebenfalls auf US-Dollar lauten. Infolge dessen lauten die von der Rickmers Gruppe erzielten Einnahmen größtenteils auf US-Dollar.

Abgesehen von Teilen von vier Schiffsfiananzierungsdarlehen mit einem ausstehenden Betrag von gegenwärtig 1,92 Milliarden Japanische Yen („JPY“) zum 10. Mai 2013 (was zu dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Wechselkurs ca. 18,94 Millionen US-Dollar entspricht) („JPY-Tranchen“) lauten die meisten ihrer Kredite und sonstigen Finanzierungen sowie die darunter anfallenden Zinszahlungen auf US-Dollar. Die Rickmers Gruppe hat keine Kurssicherungsgeschäfte im Hinblick auf die vorstehend genannten JPY-Tranchen getätigt. Da die Schuldendienstzahlungen im Rahmen der JPY-Tranchen in JPY zu leisten sind, ist die Rickmers Gruppe weiterhin dem Risiko ausgesetzt, dass der JPY gegenüber dem US-Dollar im Wert steigt. Dies würde zu erhöhten Kosten in US-Dollar für die Schuldendienstzahlung im Rahmen der JPY-Tranchen führen.

Due to the involvement of various Rickmers Group companies in these projects, for example as trustee, issuing house, fundmanager, shipmanager or provider of other maritime services, the weakened economic situation of Ship-Owning Funds, other ship-owning companies and other funds carries various risks for Rickmers Group, the impact of which is currently largely unpredictable. Such risks include, in particular, the default by Ship-Owning Funds, other ship-owning companies and other funds (in particular Ship-Owning Funds) on fees (e.g. for shipmanagement, crewing, trustee fees, commissions) or on the repayment of loans granted by Rickmers Group; claims, including claims for damages or prospectus liability, being brought against Rickmers Group by Ship-Owning Funds, other ship-owning companies and other funds, investors, insolvency administrators or by other parties who may have an interest in the funds e.g. with respect to Rickmers Group's role as initiator or trustee of funds; obligations to repay certain monies received e.g. as capital distribution or as fees for services rendered to these funds; termination of agreements between Ship-Owning Funds or other funds, respectively and Rickmers Group, e.g. due to applicable insolvency laws; write-downs for shares held by Rickmers Group in Ship-Owning Funds or other funds; litigation costs and other costs related to any of the foregoing; and reputational damage to Rickmers Group in connection with any of the foregoing.

If either scenario should materialize, this could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Services rendered by Rickmers Group could be deemed malperforming and could cause Rickmers Group to be subject to liability claims which in turn could result in increased costs, damage to Rickmers Group's reputation and loss of revenues.

Throughout its business segments, particularly in its Maritime Assets and Maritime Services business segments, where Rickmers Group provides a wide range of services, including technical and operational shipmanagement and the selection, training and composition of crews, supervision of the construction of vessel newbuildings, maritime insurance brokerage, claims management and trustee services, Rickmers Group renders services to customers..

Rickmers Group bears the risk of warranty claims or other claims for malperformance basically in respect of all services supplied. Such claims may in particular be based on non-conformity with contractual or non-contractual obligations or customer specifications. Liability claims asserted against Rickmers Group as a result thereof could result in significant monetary damage and damage to Rickmers Group's market reputation. This could have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

Rickmers Group's business faces risks in connection with currency exchange rate fluctuations.

Rickmers Group is exposed to risks resulting from currency exchange rate fluctuations. The international maritime industry operates in an environment in which the U.S. dollar prevails as a means of payment. This refers both to operations, in particular charter and freight rates as well as lubricants and bunker fuel prices, and also to capital commitments, since vessels are usually purchased in U.S. dollars and vessel financing arrangements are also usually U.S. dollar-denominated. As a result, the revenues generated by Rickmers Group are based to a large extent on U.S. dollars.

With the exception of parts of four ship finance loans with outstanding amount of currently 1.92 billion Japanese Yen ("JPY") at 10 May 2013 (which at the currency exchange as at that date amounted to approximately 18.94 million U.S. dollars) ("JPY Tranches"), most of its credit facilities and other financings as well as the interest payable thereunder are based on U.S. dollars. Rickmers Group has not entered into any currency hedging transactions with respect to its above-mentioned JPY Tranches. As payments of principal and interest under the JPY Tranches are to be made in JPY, Rickmers Group is further exposed to the risk that the JPY appreciates against the US dollar, this resulting in higher US dollar expenses for the debt service under the JPY Tranches.

Die Währung, in der die Rickmers Holding und ihre Tochtergesellschaften Transaktionen tätigen, ist der US-Dollar. Da die Rickmers Gruppe weltweit tätig ist, ist sie Wechselkursschwankungen infolge von Unterschieden beim Währungs-Mix ihrer Einnahmen sowie ihrer Transport- und anderen Kosten ausgesetzt. Der Rickmers Gruppe entstehen insbesondere höhere Kosten in Euro (z.B. Personal- und administrative Kosten) im Vergleich zu den von ihr in Euro erzielten Einnahmen, die sich nur auf bestimmte Teile des Geschäftsbereichs Rickmers-Linie beziehen. Schätzungen der Rickmers Gruppe zufolge belief sich ihre Nettobelastung in Euro und in an den Euro gebundenen Währungen in dem am 31. Dezember 2012 endenden Geschäftsjahr auf rund EUR 35 Millionen. Dieses Ungleichgewicht hat sich nachteilig auf die Ertragslage der Rickmers Gruppe ausgewirkt und kann sich weiterhin nachteilig auswirken, wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar an Wert steigt.

An jedem Stichtag werden zu Rechnungslegungszwecken der Rickmers Gruppe monetäre Posten (wie z.B. Barvermögen, Fremdkapital, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten, Pensionsrückstellungen und ähnliche Verbindlichkeiten), die auf andere Währungen als Euro lauten, zum Schlusskurs und nicht-monetäre Posten zu ihren historischen Anschaffungskursen umgerechnet. Die Rickmers Gruppe ist daher im Hinblick auf monetäre Posten Risiken ausgesetzt, die mit der Umrechnung von auf andere Währungen als Euro lautenden Aktiva und Passiva verbunden sind.

Die Rickmers Holding erstellt ihren Konzernabschluss in Euro. Die Aktiva und Passiva aller ihrer Tochtergesellschaften werden zu Konsolidierungszwecken zu dem am Bilanzstichtag geltenden Wechselkurs (Schlusskurs) in Euro umgerechnet. Aufwendungen, Erträge und das Ergebnis werden zum Durchschnittskurs für den Berichtszeitraum umgerechnet. Diese Umrechnung führt zu einem Umrechnungsrisiko, und Schwankungen des Euro/US-Dollar-Wechselkurses wirken sich wesentlich auf die Bilanzierung der Finanzlage und des Betriebsergebnisses der Rickmers Gruppe aus und können sich weiterhin wesentlich darauf auswirken. Eine langfristige Schwächung des US-Dollar oder eine Wertsteigerung des Japanischen Yen gegenüber dem Euro kann die ausgewiesene Rentabilität der Rickmers Gruppe schmälern. Wechselkursschwankungen können sich ebenfalls wesentlich auf die Bilanz, insbesondere das Gesamteigenkapital der Rickmers Gruppe auswirken. Dieses Fair Value-Risiko ist nicht abgesichert.

Wechselkurs- und Zinsschwankungen könnten erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Das Geschäft der Rickmers Gruppe ist von IT-Systemen abhängig.

Die Fähigkeit der Rickmers Gruppe, auf mit verschiedenen Aspekten ihrer Schiffsmanagement- und Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen zusammenhängende Daten (einschließlich Charraten, Kosten, Schiffsfahrplane, Ladungsbuchung und -verladung) schnell und fehlerlos zuzugreifen und solche Daten zu verarbeiten und zu übertragen, ist für das effiziente Management ihrer Flotte, die Erbringung von High End-Dienstleistungen und fristgemäßer Dienstleistungen im Rahmen ihrer Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen entscheidend. In diesem Zusammenhang vertraut die Rickmers Gruppe weitgehend auf ihre eigenen IT-Systeme, insbesondere ihre Linienmanagement-Systeme (LIMA) und RICOSYS – eine unternehmenseigene Software, die entwickelt wurde, um das Stauen von Schiffsladung auf ihren Linienschiffen zu optimieren – sowie SAP und Schiffsmanagement-Programme. Folglich könnte der Ausfall oder eine Störung eines IT-Systems eine wesentlich negative Auswirkung auf die Geschäftsbeziehungen, die die Rickmers Gruppe mit ihren Charterern, Frachtkunden und anderen Kunden unterhält, ihr operatives Ergebnis, ihr Ansehen und ihre Betriebskosten und Gewinnspannen haben.

Des Weiteren wird ein Teil der IT-Systeme der Rickmers Gruppe von Drittanbietern gesteuert. Die Rickmers Gruppe ist möglicherweise nicht in der Lage, solche Anbieter zu kontrollieren und vertraut auf deren Dienste. Diese Dienste funktionieren möglicherweise nicht wie erwartet.

Ferner kann keine Zusicherung dahingehend gegeben werden, dass alle Daten-Center und ihre Systeme im Falle einer Katastrophe größeren Ausmaßes nicht gleichzeitig beschädigt oder zerstört werden. Sowohl die wichtigsten IT-Systeme als auch die maßgeblichen Backup-Systeme können anfällig sein für Schäden oder Betriebsstörungen in Folge von Feuer, Stromausfällen, Ausfällen der Telekommunikationssysteme, physischen Angriffen, Angriffen durch Hacker, Versagen interner Kontrollen, betrüglichen Handlungen durch Mitarbeiter, terroristischen Handlungen, dem Scheitern von Sicherheits- und Terrorismusbekampfungsmanahmen oder Backup-Systemen, menschlichem Versagen oder anderen von der Rickmers Gruppe nicht zu vertretenden Umständen. Ein solcher Ausfall der IT-Systeme der Rickmers Gruppe könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

The transaction currency of Rickmers Holding and its subsidiaries is the U.S. dollar. As Rickmers Group operates on a worldwide basis, it is exposed to currency exchange rate fluctuations as a result of differences in the currency mix of its revenue and transport and other expenses. In particular, Rickmers Group incurs higher expenses in Euro (e.g. costs for personnel and administration) as compared to the revenue it generates in Euro which only relates to certain parts of its Rickmers-Linie business segment. Rickmers Group estimates that its net exposure to the Euro and currencies linked to the Euro in the financial year ended 31 December 2012 was approximately EUR 35 million. This imbalance has and may continue to negatively impact Rickmers Group's results of operations when the Euro appreciates against the U.S. dollar.

At each reporting date, monetary items (such as cash, financial debt, trade receivables, payables and provisions for pensions and similar obligations) denominated in currencies other than the Euro are translated at the closing rate, while non-monetary items are translated at their historical rate for purposes of Rickmers Group's financial statements. With regard to monetary items, Rickmers Group is therefore exposed to risks related to the translation of assets and liabilities denominated in currencies other than the Euro.

Rickmers Holding prepares its consolidated financial statements in Euro. For consolidation purposes, the assets and liabilities of all its subsidiaries are translated into Euro at the exchange rate applicable as at the balance sheet date (closing rate). Expenses, income and earnings are translated at the average exchange rate for the reporting period. This conversion results in a translation risk and fluctuations in the Euro/U.S. dollar exchange rate have had and may continue to have a significant impact on the reporting of Rickmers Group's financial condition and operating result. A long-term weakening of the U.S. dollar or appreciation of the Japanese Yen compared to the Euro may reduce Rickmers Group's reported profitability. Currency fluctuations can also have a significant impact on Rickmers Group's balance sheet, in particular total equity. This fair value risk is not hedged.

Fluctuations in currency exchange rates and interest rates could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Rickmers Group's business depends on IT systems.

Rickmers Group's ability to quickly and correctly obtain, process and transmit data related to various aspects of its shipmanagement and breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services (including charter rates, costs, vessel schedules, cargo booking and loading, amongst others) is critical to the effective management of its fleet, the provision of high-end customer services and the provision of in-time service in its breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services. In this context Rickmers Group relies to a large extent on its IT systems, in particular its line management systems (LIMA) and RICOSYS, a proprietary software developed to optimise the loading of cargo on its liners, as well as SAP and shipmanagement solutions. Consequently, a breakdown of or disruption to any of the IT systems could materially adversely impact the relationships Rickmers Group has with its charterers, cargo customers and other customers, its operational performance, reputation and its operating costs and margins.

In addition, a certain portion of Rickmers Group's IT systems are run by third party services providers. Rickmers Group may not have management control over these providers and it relies on their service levels and they may not perform as anticipated.

Furthermore, there can be no assurance that all data centers and their systems will not be simultaneously damaged or destroyed in the event of a major disaster. Both the main IT systems as well as relevant backup systems may be vulnerable to damage or interruptions in operation due to fire, power loss, telecommunications systems failures, physical break-ins, hacker break-ins, a significant breakdown in internal controls, fraudulent activities by employees, terrorist acts, failure of security and anti-terrorism measures or backup systems, human failure or other events beyond Rickmers Group's control. Any such failure in Rickmers Group's IT systems would have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

Die Rickmers Gruppe ist auf dritte Dienstleister angewiesen, von denen sie verschiedene Dienstleistungen bezieht.

Im Zusammenhang mit ihrer Geschäftstätigkeit beauftragt die Rickmers Gruppe Dritte, wie z.B. Hafengebietebetreiber, Crewing- und Hafen-Agenten, Linienagenten, Handelsvertreter, Servicegesellschaften und Dienstleister für technische Instandhaltung, Sicherheitsfirmen und Docks, mit der Erbringung bestimmter Dienstleistungen. Es ist nicht sicher, ob die von solchen dritten Dienstleistern erbrachten Dienstleistungen zufriedenstellend sein werden und den Qualitätsanforderungen genügen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass wichtige Dienstleister in finanzielle oder andere Schwierigkeiten geraten und dadurch möglicherweise nicht in der Lage sind, ihren vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen, was die Fertigstellung von Projekten oder die Erbringung von Dienstleistungen verzögern oder verhindern kann. Eine Nicht- oder Schlechterfüllung durch dritte Dienstleister könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Arbeitsstreitigkeiten und -kämpfe könnten das Geschäft der Rickmers Gruppe unterbrechen.

Obwohl die Rickmers Gruppe um ein gutes Verhältnis zu ihren Mitarbeitern und deren Gewerkschaften bemüht ist, ist nicht sicher, dass ein solches gutes Verhältnis auch in Zukunft stets aufrecht erhalten werden kann und dass die Rickmers Gruppe nicht von Streiks, Arbeitsniederlegungen, gewerkschaftlichen Organisierungskampagnen oder sonstigen Konflikten mit Gewerkschaften oder ihren Mitarbeitern, von denen ein bestimmter Teil gewerkschaftlich organisiert ist, betroffen sein wird. Darüber hinaus könnten zukünftige Arbeitskämpfmaßnahmen oder deren Androhung seitens der Gewerkschaften - z.B. als Reaktion auf etwaige zukünftige Bemühungen des Managements der Rickmers Gruppe, die Personalkosten zu senken, Gehaltserhöhungen zu beschränken oder Arbeitsabläufe zu ändern oder aufgrund einer allgemeinen Verschlechterung der Beziehungen zwischen dem Management und den Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretern - die Möglichkeiten der Rickmers Gruppe, diese Bemühungen umzusetzen, einschränken oder zu Streiks oder Arbeitsniederlegungen führen. Sollte die Rickmers Gruppe von einer Arbeitsniederlegung oder einem der anderen oben genannten Ereignisse betroffen sein, könnte dies wesentliche nachteilige Auswirkungen auf das Geschäft sowie die Vermögens- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Für ihre Geschäftstätigkeiten ist die Rickmers Gruppe außerdem auf Hafendarbeiter und andere Arbeiter, die von Dritten in den Häfen, die ihre Schiffe anlaufen, beschäftigt werden, angewiesen. Arbeitskämpfmaßnahmen oder sonstige Arbeitsunruhen durch von Dritten bereitgestellte Arbeiter könnten dazu führen, dass die Rickmers Gruppe nicht in der Lage ist, ihren Tätigkeiten wie geplant bzw. wie erforderlich nachzugehen. Dies könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Es kann keine Zusicherung dahingehend gegeben werden, dass die Rickmers Gruppe ausreichend versichert ist bzw. in der Lage ist, einen ausreichenden Versicherungsschutz aufrechtzuerhalten, um die Verluste abzudecken, die aufgrund der mit der Schifffahrtsindustrie verbundenen Risiken aus ihren Geschäftstätigkeiten entstehen können.

Zu den mit dem Betrieb von Seeschiffen verbundenen Risiken zählen das Risiko des Sinkens bzw. der Beschädigung eines Schiffes, das Risiko eines Zusammenstoßes oder anderen Schiffsunglücks, das Risiko von Umweltverschmutzungen, Leckagen oder Austritten, Personenschäden oder Tod sowie von Verlusten oder Schäden durch mechanisches Versagen, menschliches Versagen, politische Maßnahmen, Streiks, ungünstige Wetterlage, Feuer oder andere Faktoren, die zu Einnahmeausfällen, einem Kostenanstieg oder einer Rufschädigung führen können. Die Versicherungen, die die Rickmers Gruppe für ihre Flotte abschließt, decken die Risiken ab, gegen die Schiffseigentümer und -betreiber ihre Schiffe üblicherweise versichern. Der derzeitige Versicherungsschutz umfasst unter anderem eine Schiffskasko- und Maschinenversicherung, eine Kriegsrisikoversicherung, eine Charterausfallversicherung und eine Schiffshaftpflichtversicherung („Protection & Indemnity Insurance“). Allerdings deckt keine Versicherung alle potentiellen Verluste ab, und es kann keine Zusicherung dahingehend gegeben werden, dass der Versicherungsschutz der Rickmers Gruppe ausreichend ist oder dass die Versicherungen der Rickmers Gruppe bestimmte Schäden übernehmen werden. Selbst wenn der Versicherungsschutz ausreichen sollte, um alle Verluste zu decken, besteht die Gefahr, dass es der Rickmers Gruppe nicht gelingt, einem Charterer im Falle eines Ausfalls rechtzeitig ein Ersatzschiff zur Verfügung zu stellen, was unter bestimmten Umständen zur Beendigung des Chartervertrags führen kann. Außerdem unterliegt die Rickmers Gruppe gemäß den Bestimmungen ihrer Finanzierungsverträge Beschränkungen hinsichtlich der Verwendung der Zahlungen, die sie aufgrund von Versicherungsansprüchen erhält. Unter Umständen ist es der Rickmers Gruppe in Zukunft nicht möglich, Schiffe ausreichend zu versichern bzw. zu angemessenen Versicherungsbeiträgen ausreichend zu versichern. Daneben ist zu berücksichtigen, dass die Höhe der von der Rickmers Gruppe zu leistenden Zahlungen bzw. Beiträge mitunter nicht nur unter Berücksichtigung ihrer eigenen Schadensstatistiken, sondern auf Grundlage der Schadensstatistiken aller Versicherungsnehmer der Schiffshaftpflichtversicherungen errechnet wird. Die Versicherungsverträge der Rickmers Gruppe sehen Selbstbehalte, Beschränkungen und Ausschlussklauseln vor, die - obwohl die Rickmers Gruppe sie für in der Schifffahrtsindustrie üblich hält - zu einer Erhöhung der Kosten der Rickmers Gruppe führen können. Die Versicherungen der Rickmers Gruppe decken keine Schäden ab, die durch Verschleiß oder durch vorsätzliches Fehlverhalten von Besatzungsmitgliedern oder Büromitarbeitern verursacht werden.

Rickmers Group relies on third party contractors to provide various services.

Rickmers Group engages third party contractors to provide certain services in connection with its business, such as port operators, crewing agents, port agents, liner shipping agents, sales agents, technical maintenance service companies and providers, security companies and docks. There can be no assurances that the services rendered by such third party contractors will be satisfactory and match the required quality levels. Furthermore, there is a risk that major contractors may experience financial or other difficulties which may affect their ability to carry out their contractual obligations, thus delaying or preventing the completion of projects or the rendering of services. Non-performance or malperformance of third party contractors could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Labour disputes and disturbances could disrupt Rickmers Group's business.

While Rickmers Group strives to maintain good relationships with its employees and their unions, there can be no assurance that such relationships will continue to be amicable or that Rickmers Group will not be affected by strikes, work stoppages, unionisation efforts, or other types of conflict with labour unions or its employees, a certain proportion of whom are unionised. Furthermore, future industrial action, or the threat of future industrial action, by labour unions - for example, in response to any future efforts by Rickmers Group's management to reduce labour costs, restrain wage increases or modify work practices or by a general deterioration in the relations between management and labour unions and employee representatives - could constrain Rickmers Group's ability to carry out any such efforts or may lead to strikes and work stoppages. In the event that Rickmers Group experiences a work stoppage or any of the other effects mentioned above, such work stoppage or other effect could have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

Rickmers Group's operations also depend on stevedores and other workers employed by third parties at the ports at which its vessels call. Industrial action or other labour unrest on the part of third party labour providers could prevent Rickmers Group from carrying out its operations according to its plans or needs. This could have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

There can be no assurance that Rickmers Group has or is able to maintain sufficient insurance to cover losses that may result from its operations due to the inherent operational risks of the maritime industry.

The operation of sea-going vessels involves the inherent risks of sinking of or damage to vessels, collisions and other maritime disasters, environmental pollution, leaks or spills, personal injury and loss of life, loss or damage due to mechanical failure, human error, political action, labour strikes, adverse weather conditions, fire and other factors, which could result in the loss of revenue, increased costs or reputational damage. Rickmers Group procures insurance for its fleet against risks commonly insured against by vessel owners and operators. The current insurances include, inter alia, hull and machinery insurance, war risks insurance, loss of hire insurance and protection and indemnity insurance. However, no insurance can compensate for all potential losses and there can be no assurance that the insurance coverage Rickmers Group has will be adequate or that its insurers will pay a particular claim. Even if the insurance coverage is adequate to cover all losses, Rickmers Group may not be able to provide its charterers with a replacement vessel in a timely manner in the event of a loss, which could, in certain circumstances lead to the termination of the relevant charter party. In addition, under the terms of its financing agreements, Rickmers Group will be subject to restrictions on the use of any proceeds it may receive from claims under its insurance policies. Furthermore, in the future, Rickmers Group may not be able to obtain adequate insurance coverage at reasonable rates for the vessels, if at all. Rickmers Group may also be subject to calls or premiums in amounts based not only on its own claim records but also the claim records of all other members of the protection and indemnity associations providing indemnity insurance coverage. Rickmers Group's insurance policies also contain deductibles, limitations and exclusions which, although Rickmers Group believes are standard in the maritime industry, may nevertheless increase its costs. Rickmers Group's insurance policies do not cover risks arising from damage caused by wear and tear or the damage caused by wilful misconduct of a vessel's crew members or office managers.

Dementsprechend könnte ein Verlust oder Schaden, der daraus entsteht, dass die Rickmers Gruppe nicht gegen die entsprechenden Risiken versichert ist oder die entsprechenden Risiken nicht zu vernünftigen Bedingungen versicherbar sind oder die bestehenden Versicherungsverträge der Rickmers Gruppe bestimmte Risiken nicht abdecken, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Technische Innovationen könnten zu einer Verringerung der Chartereinnahmen der Rickmers Gruppe und einem Wertverlust der Schiffe führen.

Charterraten und Nutzungsdauer eines Schiffs hängen von verschiedenen Faktoren, wie z.B. Leistungsvermögen, operative Flexibilität und technische Lebensdauer, ab. Das Leistungsvermögen berücksichtigt unter anderem die Geschwindigkeit, die Wirtschaftlichkeit des Kraftstoffverbrauchs, die Anzahl der zum sicheren Betrieb des Schiffs erforderlichen Besatzungsmitglieder sowie die Möglichkeit eines raschen Be- und Entladens. Was den Kraftstoffverbrauch und die Betriebskosten pro Transporteinheit angeht, sind größere Schiffe oft leistungsfähiger als kleinere Schiffe. Flexibilität umfasst unter anderem die Fähigkeit, in Häfen einzulaufen, die dortigen Dockanlagen zu nutzen und Kanäle und Engen zu durchfahren. Die technische Lebensdauer bezieht sich auf die ursprüngliche Planung und den Bau, die Wartung sowie die Auswirkungen der Beanspruchung durch den Schiffsbetrieb. Der Bau neuer, technisch weiter entwickelter Schiffe, die effizienter oder flexibler als die im Eigentum der Rickmers Gruppe befindlichen oder von ihr bereederten Schiffe sind oder sich durch eine längere technische Lebensdauer auszeichnen, kann sich nachteilig auf die Charterraten, die von der Rickmers Gruppe erzielt werden können, und auf den Wert ihrer Schiffe auswirken. Dies könnte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf das Geschäft sowie die Vermögens- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Wird bei einer bestimmten Schiffsklasse ein latenter Konstruktionsfehler festgestellt, hat dies vermutlich Auswirkungen auf alle Schiffe dieser Klasse, unabhängig davon, ob sie sich im Eigentum der Rickmers Gruppe befinden oder von ihr bereedert werden; ebenso kann sich ein festgestellter Geräte- oder Ausrüstungsfehler auf alle Schiffe der Rickmers Gruppe auswirken.

Die Flotte der Rickmers Gruppe umfasst verschiedene Schiffsklassen (z.B. 13.100-TEU- und 4.250-TEU-Containerschiffe) in Standardausführung, die in Abstimmung mit den Charterern der einzelnen Schiffe und den Klassifikationsgesellschaften von der Rickmers Gruppe angepasst wurden, aber in allen wesentlichen Punkten gleich sind.

Es ist deshalb wahrscheinlich, dass von einem an einem Schiff festgestellten latenten Konstruktionsfehler auch alle anderen im Eigentum der Rickmers Gruppe befindlichen oder von ihr bereederten Schiffe derselben Klasse betroffen sind. Es ist nicht sicher, dass die Feststellung von latenten Konstruktionsfehlern an den Schiffen ausgeschlossen ist. Darüber hinaus sind viele der im Eigentum der Rickmers Gruppe befindlichen oder von ihr bereederten Schiffe ähnlich ausgestattet. Somit kann sich auch ein festgestellter Geräte- oder Ausrüstungsfehler auf eine große Anzahl der Schiffe der Rickmers Gruppe auswirken. Jede Störung des Betriebs der im Eigentum der Rickmers Gruppe befindlichen oder von ihr bereederten Schiffe, die sich aus einem solchen Fehler ergibt, kann sich nachteilig auf die Einnahmen der Rickmers Gruppe unter den Zeitcharterverträgen für ihre eigenen Schiffe bzw. auf Kommissionen und Bereederungsgebühren für die von der Rickmers Gruppe bereederten Schiffe auswirken und so auch erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Accordingly, any loss or damage resulting from Rickmers Group not being insured against the corresponding risks or such risks not being insurable at reasonable terms or in the event that Rickmers Group is not covered by its existing insurances against certain risks, this could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Technological innovation could reduce Rickmers Group's charter revenues and the value of vessels.

Charter rates and the value and operational life of a vessel are determined by a number of factors, including, but not limited to, the vessel's efficiency, operational flexibility and physical life. Amongst others, efficiency includes speed, fuel economy, number of crew required for safe operation of the vessel and the ability to load and unload quickly. In many aspects larger vessels operate more efficiently than smaller vessels in terms of fuel consumption and operating costs per transported unit. Flexibility includes, inter alia, the ability to enter harbours, utilise related docking facilities and pass through canals and straits. Physical life is related to the original design and construction, maintenance and the impact of the stress of vessel operations. If new vessels are built that are more efficient or flexible or have longer physical lives than vessels owned or managed by Rickmers Group, these more technologically advanced vessels could adversely affect the charter rates obtainable by Rickmers Group as well as the value of its vessels. This could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Any latent design defect discovered in a particular class of vessel will likely affect all the vessels of that class whether owned or managed by Rickmers Group and any equipment defect discovered may affect all of its vessels.

Rickmers Group's fleet includes several classes of vessels (e.g. 13,100 TEU and 4,250 TEU container vessels) which are based on standard designs and customised by Rickmers Group, in consultation with the charterers of each vessel and the classification societies, and are uniform in all material respects.

As a result, any latent design defect discovered in one vessel will likely affect all of the other vessels in that class owned or managed by Rickmers Group. There can be no assurance that latent defects will not be discovered in any of these vessels. In addition, many of the vessels owned or managed by Rickmers Group have similar equipment. As a result, any equipment defect discovered may affect a large number of Rickmers Group's vessels. Any disruptions in the operation of vessels owned or managed by Rickmers Group resulting from any such defect could adversely affect Rickmers Group's revenues under time charters for their own vessels or commissions and management fees for the vessels which are managed by Rickmers Group and could thus have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

Das Altern der Flotte der Rickmers Gruppe könnte in Zukunft zu steigenden Betriebskosten führen und die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Schiffe beeinträchtigen, so dass die Rickmers Gruppe gezwungen sein könnte, erhebliche Investitionen in neue Schiffe zu tätigen, um ältere Schiffe zu ersetzen.

Zum 31. Dezember 2012 belief sich das durchschnittliche Alter der 53 eigenen Schiffe der Rickmers Gruppe auf etwa fünf einhalb Jahre. Die Wartungskosten, die für die Aufrechterhaltung des guten Betriebszustands eines Schiffes entstehen, steigen im Allgemeinen mit zunehmendem Alter des Schiffes an. Somit ist es wahrscheinlich, dass der Rickmers Gruppe mit zunehmendem Alter ihrer Flotte höhere Wartungskosten entstehen, da die Kosten für die Wartung und Unterhaltung älterer Schiffe im Vergleich zu neueren Modellen höher sind, was zum einen auf die normale Abnutzung der Schiffe über die Lebensdauer hinweg und zum anderen auf die technische Verbesserung neuerer Schiffe zurückzuführen ist. Insbesondere aufgrund ihrer geringeren Kraftstoffeffizienz ist die Nachfrage der Charterer nach älteren Schiffen gering. Kosten können auch durch staatliche Vorschriften, Sicherheitsnormen oder andere Ausrüstungsstandards, insbesondere im Zusammenhang mit der Einhaltung der zunehmend strenger werdenden Umweltgesetze und -verordnungen, entstehen, aufgrund derer ein Umbau der Schiffe der Rickmers Gruppe oder der Einbau neuer Geräte oder Ausrüstungen erforderlich werden und die Art der Tätigkeiten, für die ein Schiff eingesetzt werden kann, beschränkt werden kann. Es kann keine Zusicherung dahingehend gegeben werden, dass solche Kosten mit zunehmendem Alter der Schiffe der Rickmers Gruppe in Anbetracht der Marktbedingungen immer gerechtfertigt sein werden oder dass sie der Rickmers Gruppe den gewinnbringenden Betrieb ihrer Schiffe während der verbleibenden Lebensdauer ermöglichen werden. Zudem kann die Rickmers Gruppe durch den zunehmenden Verlust der Wettbewerbsfähigkeit ihrer älteren Schiffe, insbesondere wenn diese in Bezug auf Konstruktion und technische Standards nicht mehr zeitgemäß sind, gezwungen sein, erhebliche Investitionen in neue Schiffe zu tätigen, um solche älteren Schiffe zu ersetzen. Dies könnte der Rickmers Gruppe in der dann vorherrschenden Wirtschaftslage unmöglich sein, sei es aufgrund ihrer Finanzlage oder aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten bzw. fehlender Finanzierungsmöglichkeiten zu günstigen Konditionen.

Dementsprechend können steigende Betriebskosten oder mangelnde Wettbewerbsfähigkeit der im Eigentum der Rickmers Gruppe befindlichen oder von ihr bereederten Schiffe infolge des Alterns ihrer Flotte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Die Rickmers Gruppe könnte dem üblichen Anstieg von Betriebs- und insbesondere Personalkosten ausgesetzt sein.

Von Zeit zu Zeit steigen die Betriebskosten für die Flotte der Rickmers Gruppe und ihre anderen beiden Geschäftsbereiche, welche insbesondere Personalkosten (bestehend aus Löhnen und Gehältern und Kosten für freiwillige und vorgeschriebene Schulungen) sowie Kosten für den Einkauf von Dienstleistungen und Produkten, Bunker und Schmiermittel umfassen, erheblich. Im Allgemeinen kann ein Anstieg der Betriebskosten - wenn überhaupt - nicht sofort auf die Kunden umgelegt werden. Aufgrund dessen können steigende Betriebskosten erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Längere Ausfall- oder Liegezeiten von Schiffen, Geräten oder Ausrüstung können dazu führen, dass der Rickmers Gruppe Einnahmeausfälle oder Zusatzkosten entstehen.

Der übliche Verschleiß der Schiffe der Rickmers Gruppe ist eine natürliche Folge ihres Betriebs. Sie entsteht durch Witterungs- und Natureinflüsse, wie Stürme und Salzwasser, Ausfall oder Beschädigung von Geräten oder Anlagen und den Gefahren, die der Transport auf dem Seeweg sowie das Be- und Entladen in Häfen mit sich bringen. Demzufolge wird es regelmäßig zu reparatur- und wartungsbedingten Ausfallzeiten der Schiffe der Rickmers Gruppe kommen. Unter Zeitcharterverträgen ist der Charterer in der Regel nicht verpflichtet, für die Liegezeiten eines Schiffs sowie für Zeiten, während denen ein Schiff nicht einsatzbereit ist, die vereinbarte Charrate zu zahlen; stattdessen trägt der Eigentümer sämtliche Kosten, einschließlich Bunkerkosten, es sei denn, der Charterer ist für die Umstände verantwortlich, die zum Ausfall des Schiffes geführt haben.

Falls Reparaturen und Wartungsarbeiten mehr Zeit in Anspruch nehmen als von der Rickmers Gruppe erwartet, können die Einnahmen der Rickmers Gruppe geringer ausfallen als derzeit angenommen. Abgesehen davon können außergewöhnliche oder umfangreichere Reparaturen an Schiffen, Geräten oder Anlagen der Rickmers Gruppe, zum Beispiel infolge von Katastrophenergebnissen, zu erheblichen Reparatur- oder Trockendockzeiten führen, während denen die Schiffe nicht eingesetzt und somit auch keine Einnahmen aus deren Vermietung generiert werden können. Die mit solchen Reparaturen verbundenen Kosten werden mitunter von der Versicherung übernommen, die den Ausfall von Chartereinnahmen aber nur teilweise abdeckt. Solche außergewöhnlichen oder umfangreicheren Reparaturen könnten zu erheblichen Störungen der Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe führen. Die Schiffe der Rickmers Gruppe kommen bei Kündigung oder Ablauf von Charterverträgen möglicherweise nicht zum Einsatz, falls es nicht gelingt, neue Charterverträge abzuschließen. Werden Schiffe der Rickmers Gruppe nicht eingesetzt oder ist es der Rickmers Gruppe nicht möglich, ihre eigenen oder von Dritten gecharterte Schiffe zu nutzen, kann dies zu Einnahmeausfällen oder Zusatzkosten für die Rickmers Gruppe führen und somit erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

The aging of Rickmers Group's fleet may result in increased operating costs in the future and may have an impact on the competitiveness of its vessels which, in turn, may force Rickmers Group to make substantial capital expenditures in new vessels to replace older vessels.

The average age of Rickmers Group's 53 own vessels as at 31 December 2012 was approximately five and a half years. In general, the cost of maintaining a vessel in good operating condition increases with the age of the vessel. As its fleet ages, Rickmers Group may likely incur increased maintenance costs, since older vessels are more costly to maintain than more recently constructed vessels due to the normal wear and tear that occurs over the life of a vessel as well as improvements in technology that newer vessels benefit from. In particular, fuel efficiency is lower, making older vessels less demanded by charterers. Governmental regulations and safety or other equipment standards may also require expenditures for alterations or the addition of new equipment to Rickmers Group's vessels, in particular with respect to compliance with increasingly stringent environmental laws and regulations, and may restrict the type of activities in which its vessels may engage. There can be no assurance that, as Rickmers Group's vessels age, market conditions will justify those expenditures or enable Rickmers Group to operate its vessels profitably during the remainder of their useful lives. In addition, an increasing lack of competitiveness of its older vessels, in particular if vessel design and technical standards have advanced over time, may force Rickmers Group to make substantial capital expenditures in new vessels to replace such older vessels. This may however not be possible for Rickmers Group in the then prevailing economic environment due to its financial position or its inability to secure financing at favourable terms or at all.

Accordingly, rising operating costs or a lack of competitiveness of the vessels owned or managed by Rickmers Group as a result of the aging of Rickmers Group's fleet could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Rickmers Group may be subject to customary increases in operating costs, in particular labour costs.

In certain intervals the operating costs for Rickmers Group's fleet as well as its other two business segments, which include in particular labour costs (which in turn comprise wages and voluntary and compulsory training costs) and costs for procurement of services and products, bunker and lubricant oils increase significantly. Generally increases in operating costs may not immediately be passed on to customers, if at all. Accordingly, rising operating costs could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Any significant downtime or unemployment of vessels or equipment may cause loss of revenue or additional costs for Rickmers Group.

Normal wear and tear on Rickmers Group's vessels is a natural consequence of their operation. Normal wear and tear results from exposure to the elements, including storms and salt water, the breakdown of equipment and the dangers inherent to maritime transport and loading and unloading at ports. As a result, Rickmers Group's vessels will require periodic downtime for repairs and maintenance. Under time charters, when a vessel is off-hire, or not available for service, the charterer generally is not required to pay the charter hire, and the owner is responsible for all costs, including the cost of bunkers, unless the charterer is responsible for the circumstances giving rise to the lack of vessel availability.

If the time required for such repairs and maintenance exceeds the time it anticipates, Rickmers Group's revenue may be less than what is currently expected. In addition, if any extraordinary or extensive repairs to Rickmers Group's vessels or equipment are required, due to any catastrophic event or otherwise, the vessels could require significant repair time or drydocking time during which such vessels would not be employed and would not generate revenues from hire. While insurance proceeds may cover the costs associated with such repairs, they would only compensate for the loss of hire to a limited degree. In the event of any such extraordinary or extensive repairs, Rickmers Group's operations could experience major disruptions. Rickmers Group's vessels may also become unemployed due to cancellation or expiry of charter agreements if no new charter agreements can be concluded. The unemployment of Rickmers Group's vessels or the inability to use its own vessels or vessels chartered in by it from third-parties could cause loss of revenue or additional costs for Rickmers Group and could thus have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

Bedingt durch erhebliche Zeitabstände zwischen Bestellung und Lieferung neuer Schiffe besteht eine erhöhte Empfindlichkeit gegenüber Änderungen des Schifffahrtsmarktes, die sich zwischenzeitlich ergeben.

Im derzeitigen Marktumfeld sind Bestellungen für Schiffsneubauten etwa ein bis zwei Jahre im Voraus aufzugeben. Aufgrund der Tatsache, dass Bestellungen auf den gegenwärtigen Erwartungen der zukünftigen Nachfrage basieren, ist die Rickmers Gruppe dem Risiko, dass die Kapazität künftig bestellter Schiffe größer oder kleiner als die tatsächliche zukünftige Nachfrage ist, und dem damit verbundenen Risiko einer Fehlallokation von Kapital ausgesetzt. Investiert die Rickmers Gruppe nicht ausreichend in den Ausbau ihrer Schiffskapazitäten, besteht die Gefahr, dass sie zukünftig nicht in der Lage ist, den Kapazitätsbedarf ihrer Kunden zu decken. Dadurch können Chancen zur Generierung von zusätzlichen Einnahmen oder Ersatzeinnahmen nicht genutzt werden. Des Weiteren kann dies zu Marktanteilverlusten sowie möglicherweise zum Verlust von Kunden führen. Im Gegensatz dazu würde eine Überinvestition der Rickmers Gruppe in zusätzliche Schiffskapazitäten, die während schwächerer Marktphasen nicht voll ausgelastet sind, dazu führen, dass die Kosten der Rickmers Gruppe im Gegensatz zur Entwicklung ihrer Einnahmen steigen. Im Falle einer Verschlechterung des wirtschaftlichen Umfeldes könnte sich die Rickmers Gruppe auch für die Stornierung von Schiffsneubestellungen entscheiden, was wiederum Entschädigungszahlungen an die Schiffsbauer nach sich ziehen könnte. Jedes der genannten Szenarien könnte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf das Geschäft sowie die Vermögens- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Unerwartete Verzögerungen von Schifflieferungen können sich nachteilig auf das Geschäft der Rickmers Gruppe auswirken.

Sofern die Rickmers Gruppe Schiffe von Werften erwirbt, ist sie verpflichtet, bereits während der Produktion der Schiffe hohe Beträge in Form von An- und Abschlagszahlungen (Teilzahlungen vor Lieferung) zu leisten, während mit diesen Schiffen erst nach deren Lieferung Einnahmen erwirtschaftet werden können. Die Lieferung von Schiffsneubauten, die die Rickmers Gruppe zukünftig bestellen könnte, könnten sich verzögern oder storniert werden aufgrund von u.a. Arbeitsniederlegungen, oder sonstige Arbeitskämpfmaßnahmen, finanziellen Engpässen oder andere Ereignissen, die die Geschäftstätigkeit des Schiffsbauers stören, eine Weigerung der Werft, ihren vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen, Qualitätsproblemen oder technischen Schwierigkeiten, Ereignissen höherer Gewalt, Änderungen der Vorschriften und Bestimmungen, des Umstands, dass erforderliche Zustimmungen oder Genehmigungen nicht erteilt werden, oder Streitigkeiten mit der Werft über die Schiffsspezifikationen bedingt sein können. Kommt es zu einer Lieferungsverzögerung bei Schiffsneubauten, erhält die Rickmers Gruppe nach Ablauf einer bestimmten Nachfrist in der Regel einen Säumniszuschlag vom Schiffsbauer. Unabhängig davon, ob die Rickmers Gruppe einen Säumniszuschlag erhält oder nicht, führen solche Lieferungsverzögerungen oder -ausfälle dazu, dass Einnahmen unter den für diese Schiffe abgeschlossenen Charterverträgen erst später erwirtschaftet werden können, was finanzielle Einbußen für die Rickmers Gruppe zur Folge haben kann.

Mit der Bestellung neuer Schiffe ist auch das Risiko verbunden, dass die Werft z.B. aufgrund einer Insolvenz nicht in der Lage oder nicht gewillt ist, die vertraglich vereinbarten Arbeiten und Dienstleistungen auszuführen bzw. zu erbringen. In solchen Fällen kann trotz entsprechender Vorsichtsmaßnahmen (wie z.B. die Einräumung von Rückzahlungsgarantien der Banken der Werft, die im Falle einer Nichterfüllung die Rückzahlung vorausgezahlter Baupreisraten durch die Werft garantieren) nicht ausgeschlossen werden, dass vorausgezahlte Beträge ganz oder teilweise verloren gehen. Darüber hinaus kann es vorkommen, dass an die Rickmers Gruppe gelieferte Schiffe nicht einsatzbereit oder aufgrund von Fehlern nur eingeschränkt bzw. nur nach umfangreichen kostspieligen Reparaturen einsatzbereit sind.

Der Eintritt solcher Umstände könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

In bestehenden oder zukünftigen Kreditverträgen enthaltene Beschränkungen können die Rickmers Gruppe in finanzieller oder sonstiger Hinsicht limitieren und sich nachteilig auf die Umsetzung ihrer Wachstumspläne auswirken.

Die Rickmers Gruppe hat Kreditverträge (darunter befristete und revolvingende Kreditfazilitäten) mit Banken abgeschlossen. Die unter diesen Kreditverträgen ausstehenden Verbindlichkeiten beliefen sich zum 31. Dezember 2012 auf insgesamt rund EUR 1,84 Mrd. Unter den bestehenden Kreditverträgen ist die Rickmers Gruppe verschiedenen Beschränkungen und Verhaltenspflichten unterworfen; dazu gehören u. a. die Pflicht zur Vornahme vorzeitiger Rückzahlungen im Falle des Verkaufs oder Totalverlusts eines finanzierten Schiffs, die Pflicht zur Vornahme vorzeitiger Rückzahlungen aus Barmitteln, die einen bestimmten Betrag auf Konzernebene übersteigen, Anlagebeschränkungen, Beschränkungen weiterer Kreditaufnahmen sowie Verhaltenspflichten, die das Finanzergebnis und in einigen Fällen das Verhältnis des Wertes der finanzierten Schiffe zur Höhe der noch ausstehenden Restschulden unter den Krediten, mit denen diese finanziert wurden, betreffen (Loan-to-value-Klauseln).

There is a considerable time lag between the ordering and the delivery of new vessels, leading to a heightened sensitivity to intermittent changes in shipping market conditions.

In the current market environment, orders for vessel newbuildings must be placed approximately one to two years in advance. Because orders are based on current expectations of future demand, Rickmers Group is subject to the inherent risk that it will order either too much or too little vessel capacity for future demand as well as to the related risk of misallocating capital expenditure. Should Rickmers Group not invest sufficiently in additional vessel capacity, it may be faced with not being able to satisfy its customers' demand for vessel capacity leading to lost chances for additional or replacement revenues and market share and, potentially, a loss of customers. If, on the other hand, Rickmers Group overinvests in additional vessel capacity that it is not able to fully utilise during weaker market phases, this would increase Rickmers Group's costs relative to the development of its revenues. Should the economic environment deteriorate Rickmers Group could even decide to cancel orders for new vessels which could result in compensation payments to the shipbuilders. Either scenario could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Unanticipated delays in the delivery of vessels may have an adverse effect on Rickmers Group's business.

In the event Rickmers Group purchases vessels from shipyards, Rickmers Group would be required to expend substantial sums in the form of down payments and progress payments (pre-delivery instalments) during the construction of the vessels, but would not derive any revenue from these vessels until after their delivery. The delivery of any newbuilt vessels that Rickmers Group may order in the future could be delayed or cancelled due to, amongst other things, work stoppages or other labour disturbances, financial problems or other events that could disrupt the operations of the shipbuilder; the shipyard's refusal to fulfil its contractual obligations; quality or engineering problems; force majeure events; changes in regulations; the inability to obtain requisite permits or approvals; or a dispute with the shipyard over the vessel specifications. In the event of a delay in the delivery of newbuildings, Rickmers Group would usually receive penalty payments from the shipbuilder after a certain grace period. Such delays in the delivery of, or failure to deliver, any vessels, whether or not such penalty payments are received, would delay the receipt of revenues under the charter parties for such vessels which could lead to financial losses for Rickmers Group.

The ordering of new vessels is also associated with the risk of the shipyard being unable or unwilling to perform the contracted works and services, e.g. due to insolvency. In such cases, despite appropriate precautions (for example, the use of so-called refund guarantees by the banks of the shipyard, which secure the repayment of amounts prepaid to the shipyard in the event of the shipyard's non-performance), a partial or complete loss of the amounts of any prepayments cannot be excluded. Furthermore, vessels delivered to Rickmers Group may not be fit for service or may only be fit for service to a limited degree due to defects or after significant, costly repair work.

The realisation of any such risks could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Restrictive covenants in existing or future credit facilities may impose financial and other restrictions on Rickmers Group and may impair its growth plans.

Rickmers Group has entered into loan agreements (which include term and revolving credit facilities) with banks relating to a total amount of approximately EUR 1.84 billion as per 31 December 2012. Under existing credit facilities Rickmers Group is subject to various restrictions and covenants, including, but not limited to, mandatory prepayments in case of a sale or total loss of a financed vessel, mandatory prepayments from cash being in excess of a certain threshold on group level; investment restrictions; restrictions on further indebtedness as well as covenants relative to financial performance and in limited cases the value of certain vessels owned as compared to the outstanding amounts of the loans used for the financing thereof (so-called loan-to-value covenants).

Sofern die Rickmers Gruppe aus irgendeinem Grund (einschließlich Gründe, die außerhalb ihrer Kontrolle liegen, wie z.B. eine weitere Wertminderung der Schiffe) gegen diese bestehenden oder gegen zukünftige Beschränkungen oder Verhaltenspflichten verstößt und die finanzierenden Banken keine Verzichtserklärung oder Genehmigung erteilen, können die unter ihren Kreditverträgen noch ausstehenden Restschulden unverzüglich zur Rückzahlung an die Banken fällig werden. Darüber hinaus kann ein Verstoß der Rickmers Gruppe gegen die Beschränkungen oder Verhaltenspflichten bzw. die Notwendigkeit, in Bezug auf bestimmte Beschränkungen oder Verhaltenspflichten eine Verzichtserklärung einzuholen, dazu führen, dass sich die Vertragsbedingungen der finanzierenden Banken zum Nachteil der Rickmers Gruppe ändern, so dass die Rickmers Gruppe z.B. zur Zahlung höherer Margen oder zusätzlicher Gebühren verpflichtet oder zur Annahme strengerer Vertragsbedingungen gezwungen sein könnte. Ein Verzug der Rickmers Gruppe unter bestimmten Finanzierungsverträgen kann auch einen Drittverzug unter anderen gegenwärtig oder zukünftig bestehenden Finanzierungsverträgen zur Folge haben und die jeweilige Bank dazu berechtigen, den jeweiligen Kreditvertrag zu kündigen, wodurch die noch ausstehenden Restschulden unter solchen Finanzierungsverträgen fällig und zahlbar werden könnten, was im schlimmsten Fall zur Insolvenz der Emittentin führen kann. Ein Verzug der Rickmers Gruppe unter einem oder mehreren ihrer Finanzierungsverträge kann daher erheblich nachteilige Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit sowie ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

Einige der Beschränkungen und Verhaltenspflichten könnten darüber hinaus verhindern, dass die Rickmers Gruppe ihre zukünftigen Wachstumspläne finanziert und umsetzt. Das schließt auch die Ausgabe der Schuldverschreibungen, die Gegenstand dieses Prospekts sind, ein. Möglicherweise muss die Rickmers Gruppe deshalb zur Umsetzung ihrer zukünftigen Pläne von ihren finanzierenden Banken Genehmigungen oder Verzichtserklärungen einholen. Im Hinblick auf die Ausgabe der Schuldverschreibungen, die Gegenstand dieses Prospekts sind, liegen der Rickmers Gruppe keine unterzeichneten Verzichtserklärungen (Waiver) der finanzierenden Banken vor. Dabei müssen die Interessen der finanzierenden Banken nicht zwangsläufig mit den Interessen der Rickmers Gruppe übereinstimmen, und es kann keine Zusicherung dahingehend gegeben werden, dass der Rickmers Gruppe die erforderlichen Genehmigungen von ihren Banken erteilt werden. Erfüllt die Rickmers Gruppe die in ihren Kreditverträgen enthaltenen Beschränkungen und Verhaltenspflichten, wird sie unter Umständen nicht in der Lage sein, ihre zukünftigen Geschäftstätigkeiten zu finanzieren, Akquisitionen zu tätigen oder Geschäftschancen zu ergreifen. Selbst wenn die Rickmers Gruppe die Genehmigung zur Aufnahme weiterer Kredite von ihren finanzierenden Banken erhält, kann nicht garantiert werden, dass es der Rickmers Gruppe auch möglich sein wird, eine weitere Fremd- oder Eigenkapitalfinanzierung zu erhalten bzw. zu für sie akzeptablen Bedingungen zu erhalten.

Sollte es der Rickmers Gruppe nicht möglich sein, weitere Kredite aufzunehmen, die Laufzeiten ihrer Kreditverträge zu verlängern und/oder die Fälligkeitstermine im Rahmen der bestehenden Kreditverträge aufzuschieben oder eine weitere Fremd- oder Eigenkapitalfinanzierung durch Dritte sicherzustellen, könnte dies die Umsetzung der Geschäftsstrategie und zukünftigen Wachstumspläne der Rickmers Gruppe erheblich beeinträchtigen und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Steigende Zinssätze unter den Kreditverträgen der Rickmers Gruppe könnten den Zinsaufwand der Rickmers Gruppe erhöhen und sich nachteilig auf ihren Cashflow auswirken.

Unter fast allen Finanzierungsverträgen der Rickmers Gruppe gelten variable Zinssätze auf Grundlage des LIBOR und/oder EURIBOR zuzüglich einer festen Marge. Die Rickmers Gruppe hat einige Zins-Swaps zur Absicherung des Zinsrisikos in Höhe von rund USD 868 Mio. ihrer Kreditverbindlichkeiten abgeschlossen. Derzeit sind die festen Zinssätze unter diesen Swaps meist höher als vergleichbare feste Zinssätze am Markt. Abgesehen davon kann keine Absicherung einen vollständigen Schutz vor den Risiken, die mit Änderungen der Zinssätze verbunden sind, bieten. Entscheidet sich die Rickmers Gruppe für eine Refinanzierung der bei Ablauf der Kreditverträge der Rickmers Gruppe zur Rückzahlung fälligen Beträge und fallen aufgrund der dann geltenden Zinssätze, Margen oder sonstiger Faktoren höhere Zinsen für eine solche Refinanzierung an, führt das zu einem Anstieg des Zinsaufwands für die refinanzierten Beträge. Dies könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

In the event that Rickmers Group for any reason (including any reason beyond its control, such as a further decrease in vessel values) breaches any of these existing restrictions and covenants or any future restrictions or covenants and does not receive a waiver or consent from its financing banks, the outstanding amounts due under its credit facilities could become immediately due and payable to the banks. In addition, a breach of restrictions and covenants or the need for Rickmers Group to obtain waivers for certain restrictions and covenants could lead to the financing banks imposing unfavourable contractual conditions on Rickmers Group, such as the obligation to pay higher margins or further fees or to accept stricter contract terms. A default under certain of its financing agreements may also result in cross-defaults under other financing agreements which Rickmers Group has now or may have in the future and may entitle the respective bank to terminate the respective loan agreement, rendering the outstanding amounts under such financing agreements immediately due and payable, which in the worst case could lead to insolvency of the Issuer. Defaults under one or more of Rickmers Group's financing agreements could therefore have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

In addition, some of the restrictions and covenants may prevent Rickmers Group from financing and implementing its planned future growth including the issue of the Notes which is subject of this Prospectus. Therefore, Rickmers Group may need to seek permission and waivers from its financing banks in order to implement its future plans. With respect to the issue of the Notes, which is the subject of this Prospectus, Rickmers Group has not obtained written waivers from its financing banks. The interests of its financing banks may be different from Rickmers Group's interests and there is no assurance that Rickmers Group will be able to obtain its banks' consent when needed. If Rickmers Group complies with the restrictions and covenants in the agreements governing its credit facilities, it may not be able to finance its future operations, make acquisitions or pursue business opportunities. In addition, even if Rickmers Group's financing banks consent to it obtaining additional indebtedness, no assurance can be given that Rickmers Group will be able to obtain additional debt or equity financing on terms that are acceptable to it or at all.

An inability to borrow further amounts or to extend the term of its credit facilities and or/the repayment dates under the existing credit facilities or to secure additional debt or equity financing from third parties could materially impair the implementation of Rickmers Group's business strategy and future growth plans and could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Increases in interest rates under Rickmers Group's credit facilities may increase Rickmers Group's interest expense and adversely affect its cash flow.

Almost all of the financing agreements of Rickmers Group are subject to variable interest rates based either on LIBOR and/or EURIBOR plus a fixed margin. Rickmers Group has entered into certain interest rate swap agreements to hedge interest rates for an amount of approximately USD 868 million of its debt exposure. Currently most of the fixed interest rates under these swap agreements are higher than comparable fixed interest rates on the market. In addition, no hedging activity can completely insulate the risks associated with changes in interest rates. Further, if Rickmers Group decides to refinance amounts due for repayment at the maturity of Rickmers Group's credit facilities and, if prevailing interest rates, margins or other factors at the time of refinancing result in higher interest rates on refinancing, the interest expense relating to such refinanced indebtedness would increase, which could have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

Die Rickmers Gruppe könnte sich in Zukunft in erheblichem Maße weiter verschulden.

Zum 31. Dezember 2012 beliefen sich die Verbindlichkeiten der Rickmers Gruppe gegenüber Banken auf rund EUR 1,84 Mrd. Vorbehaltlich der geltenden Beschränkungen unter den aktuellen und zukünftigen Finanzierungsverträgen der Rickmers Gruppe, könnte die Rickmers Gruppe zukünftig, z.B. zum Erwerb weiterer Schiffe oder zur Rückzahlung bestehender Kredite, weitere Schulden aufnehmen. Ein erheblicher Verschuldungsgrad könnte unter anderem die Möglichkeiten der Rickmers Gruppe verringern, erforderlichenfalls weitere Finanzierungen für Betriebskapital, Investitionen, Akquisitionen oder andere Zwecke zu erhalten bzw. zu günstigen Bedingungen zu erhalten. Der erhebliche Verschuldungsgrad könnte außerdem dazu führen, dass die Rickmers Gruppe einen großen Teil ihrer Mittelzuflüsse aus laufender Geschäftstätigkeit für Tilgungs- und Zinszahlungen aufwenden muss, wodurch die Mittel, die andernfalls für Geschäftstätigkeiten, zukünftige Geschäftschancen und Zahlungen unter den Schuldverschreibungen zur Verfügung stünden, verringert würden. Nicht zuletzt könnte ein höherer Verschuldungsgrad dazu führen, dass die Rickmers Gruppe empfindlicher als ihre geringer verschuldeten Wettbewerber auf Änderungen der Zinssätze, Wettbewerbsdruck oder einen Abschwung der Schifffahrtsindustrie oder der Wirtschaft im Allgemeinen reagiert. Dies könnte die Flexibilität der Rickmers Gruppe bei ihrer Planung für bzw. Reaktion auf sich verändernde Geschäfts- und Wirtschaftsbedingungen einschränken.

Die Fähigkeit der Rickmers Gruppe, ihre Schulden zurückzuzahlen, hängt unter anderem von ihrem zukünftigen Finanz- und Betriebsergebnis ab, welches wiederum von den vorherrschenden Wirtschaftsbedingungen sowie finanziellen, betriebswirtschaftlichen, aufsichtsrechtlichen und anderen Faktoren beeinflusst wird, von denen einige außerhalb ihrer Kontrolle liegen. Sollten die operativen Cashflows der Rickmers Gruppe nicht ausreichen, um ihre zukünftigen Kredite zu bedienen, wäre die Rickmers Gruppe gezwungen, durch entsprechende Maßnahmen, wie z.B. Verringerung von Ausschüttungen, Einschränkung oder Aufschub von Akquisitionen, Investitionen oder Kapitalausgaben, Verkauf von Vermögenswerten, Umstrukturierung oder Refinanzierung ihrer Schulden bzw. Beschaffung zusätzlichen Eigenkapitals oder durch die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens darauf zu reagieren. Die Tatsache, dass unsicher ist, ob die Rickmers Gruppe in der Lage sein wird, die genannten Maßnahmen gegebenenfalls umzusetzen bzw. zu zufrieden stellenden Bedingungen umzusetzen, kann erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Es ist unsicher, ob die Rickmers Gruppe in der Lage sein wird, ihre derzeitigen und zukünftigen Schulden zu refinanzieren bzw. zu günstigen Bedingungen zu refinanzieren.

Die Rickmers Gruppe hat Kreditverträge (darunter befristete und revolvingende Kreditfazilitäten) mit Banken abgeschlossen. Die unter diesen Kreditverträgen ausstehenden Forderungen beliefen sich zum 31. Dezember 2012 auf rund EUR 1,84 Mrd. Der größte Teil der Beträge, die von der Rickmers Gruppe unter ihren Kreditverträgen in Anspruch genommen wurden, wird 2015 bzw. 2016 fällig. Zwar beabsichtigt die Rickmers Gruppe, Teile der unter ihren Kreditverträgen in Anspruch genommenen Beträge, die hauptsächlich 2015 und 2016 fällig werden, mit Teilen des Nettoerlöses dieser Anleiheemission und möglicherweise weiteren Beträgen aus den Nettoerlösen zukünftiger Anleiheemissionen zu refinanzieren, es kann jedoch keine Zusicherung dahingehend gegeben werden, dass ihr eine Refinanzierung zu günstigen Zinssätzen und günstigen Bedingungen oder überhaupt gelingen wird. Sollte es der Rickmers Gruppe nicht möglich sein, diese Beträge zu für sie günstigen Zinssätzen oder günstigen Bedingungen oder überhaupt zu refinanzieren, wird sie einen höheren Anteil ihres operativen Cashflows zur Rückzahlung dieser Beträge und Zahlung der darauf aufgelaufenen Zinsen aufwenden müssen. Sollte die Rickmers Gruppe nicht in der Lage sein, diesen Verpflichtungen nachzukommen, muss sie unter Umständen alternative Finanzierungsmöglichkeiten nutzen oder einen Verkauf von Schiffen in Erwägung ziehen. Die Möglichkeiten, die der Rickmers Gruppe für eine alternative Finanzierung zur Verfügung stehen, können unter anderem von der tatsächlichen oder wahrgenommenen Kreditqualität ihrer Charterer, einem möglichen Leistungsverzug ihrer Charterer und dem Marktwert ihrer Flotte wesentlich beeinflusst werden. Außerdem können Schuldendienstzahlungen unter den bestehenden Kreditverträgen oder im Rahmen alternativer Finanzierungen dazu führen, dass die Mittel, die andernfalls für Betriebskapital, Investitionen oder andere Zwecken zur Verfügung stünden, begrenzt sind. Sollte die Rickmers Gruppe nicht in der Lage sein, ihre Verbindlichkeiten aus den Kreditverträgen zu erfüllen, oder sollte sie anderweitig unter den Kreditverträgen oder alternativen Finanzierungsverträgen in Verzug geraten, könnten ihre Gläubiger die Kreditbeträge sowie die darauf aufgelaufenen Zinsen und Gebühren unverzüglich für fällig und zahlbar erklären und die Zwangsvollstreckung in die Flotte der Rickmers Gruppe einleiten, was wiederum zur vorzeitigen Fälligkeit anderer Schulden, die die Rickmers Gruppe zum entsprechenden Zeitpunkt hat, sowie zur Einleitung ähnlicher Zwangsvollstreckungsmaßnahmen durch andere finanzierende Banken der Rickmers Gruppe führen könnte. Jedes der genannten Ereignisse kann erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Rickmers Group may incur substantial additional indebtedness in the future.

As at 31 December 2012 Rickmers Group had approximately EUR 1.84 billion of liabilities to banks. Rickmers Group may incur additional indebtedness in the future, e.g. for the acquisition of additional vessels or for the repayment of existing debt, subject to limitations under its existing and future financing agreements. A substantial level of debt could, among other things, impair Rickmers Group's ability to obtain additional financing, if necessary, for working capital, capital expenditures, acquisitions or other purposes on favourable terms, if at all. It could further require Rickmers Group to use a substantial portion of its cash from operations to make principal and interest payments on its debt, reducing the funds that would otherwise be available for operations, future business opportunities and payments under the Notes, make Rickmers Group more vulnerable than its competitors with less debt to changing interest rates, competitive pressures or a downturn in the maritime industry or the economy generally, and limit Rickmers Group's flexibility in planning for, or responding to changing business and economic conditions.

Rickmers Group's ability to service its indebtedness will depend upon, among other things, future financial and operating performance, which will be affected by prevailing economic conditions and financial, business, regulatory and other factors, some of which are beyond its control. If its operating cash flows are not sufficient to service its future indebtedness, Rickmers Group will be forced to take actions such as reducing distributions, reducing or delaying its acquisitions, investments or capital expenditures, selling assets, restructuring or refinancing its debt, or seeking additional equity capital or the initiation of insolvency proceedings. There is no assurance that Rickmers Group would be able to affect any of these remedies on satisfactory terms, or at all, which could have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

There can be no assurance that Rickmers Group will be able to refinance its current and future indebtedness at favourable terms or at all.

Rickmers Group has entered into loan agreements (which include term and revolving credit facilities) with banks relating to a total outstanding amount of approximately EUR 1.84 billion as per 31 December 2012. Most of the amounts drawn by Rickmers Group under its credit facilities mature in 2015 and 2016, respectively. While Rickmers Group intends to refinance part of the amounts drawn under its credit facilities mainly maturing in 2015 and 2016 with part of the net proceeds of this Notes offering, and possibly further amounts drawn with net proceeds of future debt offerings, there can be no assurance that Rickmers Group will be able to refinance at favourable interest rates and on favourable terms, or at all. If Rickmers Group is not able to refinance these amounts at a favourable interest rate or on favourable terms to it, if at all, Rickmers Group will have to dedicate a higher portion of its cash flow from operations to pay the principal and interest of such indebtedness. If Rickmers Group is not able to satisfy these obligations, it may have to undertake alternative financing plans or consider a sale of vessels. The actual or perceived credit quality of Rickmers Group's charterers, any defaults by them, and the market value of its fleet, among other things, may materially affect its ability to obtain alternative financing. In addition, debt service payments under existing credit facilities or alternative financings may limit funds otherwise available for working capital, capital expenditures and other purposes. If Rickmers Group is unable to meet its debt obligations, or if Rickmers Group otherwise defaults under its credit facilities or alternative financing agreements, its lenders could declare the debt, together with accrued interest and fees, to be immediately due and payable and foreclose on its fleet, which could result in the acceleration of other indebtedness that Rickmers Group may have at such time and the commencement of similar foreclosure proceedings by its other financing banks. Any of the foregoing events could have a material adverse effect on Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Die Rickmers Gruppe ist steuerlichen Risiken ausgesetzt.

Die letzten Steuerprüfungen der Rickmers Gruppe hinsichtlich der Umsatzsteuer (USt), Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer wurden 2006 bis 2010 vorgenommen und bezogen sich auf die Jahre 2001 bis einschließlich 2003.

Die letzte deutsche Lohnsteuerprüfung wurde im Jahr 2011 vorgenommen und bezog sich auf die Jahre bis einschließlich 2010. Prüfungen gemäß den Bestimmungen des Sozialgesetzbuches wurden zwischen 2010 und 2012 vorgenommen und bezogen sich auf die Jahre bis einschließlich 2009 (EVT: 2011). Die Emittentin ist der Auffassung, dass sie und ihre Tochtergesellschaften sämtliche Steuererklärungen ordnungsgemäß eingereicht und sämtliche Sozialversicherungsbeiträge ordnungsgemäß gezahlt haben. Dennoch könnten infolge zukünftiger Prüfungen nachträgliche Steuer- oder Beitragsforderungen entstehen. Etwaige nachträgliche Forderungen können wesentliche nachteilige Auswirkungen auf das Geschäft sowie die Vermögens- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Einige Gesellschaften der Rickmers Gruppe sind derzeit in Streitigkeiten mit Steuerbehörden im Zusammenhang mit Steuerbescheiden in einer Gesamthöhe von EUR 3,9 Mio. (Stand: 31. Dezember 2012) involviert. Sollten diese Rechtsstreitigkeiten zugunsten der Steuerbehörden entschieden werden, kann dies die Gewinne der Rickmers Gruppe schmälern sowie zu Liquiditätsabflüssen und/oder erheblichen Prozesskosten im Zusammenhang mit solchen Streitigkeiten führen. Jedes der vorgenannten Ereignisse könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Aufgrund ihrer Tätigkeit in der Schifffahrtsindustrie kann die Rickmers Gruppe Haftungsrisiken sowie tatsächlichen und drohenden Rechtsstreiten ausgesetzt sein.

Der Betrieb von Schiffen birgt Gefahren für Personen und Sachen. So könnte beispielsweise eine Kollision auf See zum Verlust von Ladung oder Menschenleben führen. Infolge dessen sind die Gesellschaften der Rickmers Gruppe regelmäßig in kleinere und seltener in größere Rechtsstreitigkeiten betreffend die Haftung für Schäden an Schiffen und Ladung sowie in Vertragsstreitigkeiten mit Lieferanten und Kunden involviert. Die Verteidigung gegen in Zivilverfahren, welche aufgrund der Präsenz und der Geschäftstätigkeiten in verschiedenen Ländern der Welt mitunter auch außerhalb Deutschlands erforderlich werden kann, kann sehr kostspielig und zeitaufwendig sein. Ergeht ein Urteil zu Ungunsten der Rickmers Gruppe, könnten ihr erhebliche Kosten entstehen, die unter Umständen nicht durch ihre Versicherungen abgedeckt werden und zu Verlusten führen können. Neben Zivilverfahren können auch staatliche oder quasi-staatliche Behörden aus verschiedenen Gründen Klage gegen die Rickmers Gruppe erheben. Abgesehen von den Kosten, die im Zusammenhang mit der Verteidigung gegen dieses Klagen entstehen, können staatliche oder quasi-staatliche Behörden Strafen für die Nichteinhaltung der see- und seehandelsrechtlichen Gesetze, Richtlinien oder Vorschriften verhängen. Außer Strafgeldern können gegen die Rickmers Gruppe auch Sanktionen verhängt werden, aufgrund derer diese möglicherweise den Betrieb von Schiffen einstellen oder erhebliche Kosten für die Einhaltung der see- und seehandelsrechtlichen Gesetze, Richtlinien und Vorschriften in Kauf nehmen müsste. Die mit solchen Verpflichtungen und Gerichtsverfahren verbundenen Kosten und Verluste könnten erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Schiffsgläubiger könnten die Schiffe der Rickmers Gruppe arrestieren.

Besatzungsmitgliedern, Bunkerlieferanten oder sonstigen Lieferanten oder Dienstleistern eines Schiffs kann ebenso wie Frachtspediteuren oder anderen Parteien aufgrund ausstehender Verbindlichkeiten, Forderungen oder Schadensersatzansprüche ein Schiffsgläubigerrecht an einem Schiff zustehen. In vielen Jurisdiktionen ist es dem Gläubiger möglich, sein Schiffsgläubigerrecht durch dinglichen Arrest eines Schiffes im Wege eines Zwangsvollstreckungsverfahrens durchzusetzen. Der dingliche Arrest oder die Beschlagnahme eines oder mehrerer Schiffe der Rickmers Gruppe könnte die erwarteten Zahlungseingänge von Charterern oder Kunden verzögern, zu Zahlungsausfällen führen und die Zahlung hoher Beträge zur Aufhebung des Arrests erforderlich machen. Jeder Arrest oder jede Beschlagnahme, selbst ein(e) unbegründete(r), kann erhebliche Kosten und Mittelumlenkungen nach sich ziehen und wesentliche nachteilige Auswirkungen auf das Geschäft sowie die Ertragslage der Rickmers Gruppe haben. Darüber hinaus ist es den Gläubigern in manchen Jurisdiktionen, wie etwa in Südafrika, im Rahmen der sog. „Schwesterschiffhaftung“ möglich, sowohl in Bezug auf das Schiff, auf dem das Schiffsgläubigerrecht lastet, als auch in Bezug auf jedes mit diesem „verbundene“ Schiff, d.h. jedes Schiff, welches demselben Eigentümer gehört oder dessen Kontrolle untersteht, einen Arrest zu vollziehen. Auf dieser Grundlage könnten Gläubiger versuchen, Ansprüche aus Forderungen, die sich auf eines der Schiffe der Rickmers Gruppe beziehen, gegen ein anderes Schiff der Flotte geltend zu machen. Ein Arrest oder drohender Arrest der Schiffe könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Rickmers Group is subject to tax risks.

With respect to sales tax (VAT), corporation tax and trade tax, the last tax audits of Rickmers Group were conducted from 2006 to 2010 and covered the years 2001 to 2003, inclusively.

The last German wage tax audits were conducted in 2011 and covered the years until 2010, inclusively. Audits in accordance with the provisions of the German Social Security Code (*Sozialgesetzbuch*) were conducted between 2010 and 2012 and covered the years until 2009 (EVT: 2011), inclusively. The Issuer is of the opinion that it and its subsidiaries have duly filed all tax returns and that they have duly paid all social security contributions. Despite this view, subsequent tax or contribution claims could arise as a result of future audits. Any subsequent claims could have a material adverse effect on the business, financial position or results of operations of Rickmers Group.

Some companies of Rickmers Group are currently involved in disputes with tax authorities relating to tax assessments with a total amount of EUR 3.9 million (status: as at 31 December 2012). Should these legal disputes be decided in favour of the tax authorities and should the amounts so granted exceed the corresponding provisions this may lead to a reduction of Rickmers Group's profit and to liquidity outflows and/or considerable legal costs in connection with these disputes. Either of the above could have a material adverse effect on the business, financial position or results of operations of Rickmers Group.

Rickmers Group may be exposed to liability risks and actual and threatened litigation as a result of operating in the maritime industry.

Operating vessels involves inherent risks to both persons and property. For example, a collision at sea could result in the loss of cargo or the loss of life. As a result, Rickmers Group companies are regularly involved in minor and, less frequently, major legal disputes, including disputes over liability for damage to vessels and cargo and contractual disputes with suppliers and clients. Defending private actions, in particular outside Germany due to operations and presences in various countries around the globe, can be costly and time consuming. If a judgment against Rickmers Group were to be rendered, Rickmers Group might be exposed to substantial financial liabilities, which might not be covered by its insurance and could result in losses. In addition to private actions, governmental and quasi-governmental agencies could bring a variety of actions against Rickmers Group. Other than the financial costs of defending these actions, governmental or quasi-governmental agencies may impose penalties for failures to comply with maritime laws, rules or regulations. In addition to financial penalties, Rickmers Group could be sanctioned, as a result of which it may be unable to operate vessels or be forced to incur substantial costs to comply with these maritime laws, rules and regulations. The costs and losses associated with liabilities and litigation could adversely affect Rickmers Group's business, financial condition and results of operations.

Maritime claimants could arrest Rickmers Group's vessels.

Crew members, bunker suppliers and other suppliers of goods and services to a vessel, shippers of cargo and other parties may be entitled to a maritime lien against a vessel for unsatisfied debts, claims or damages. In many jurisdictions, the holder of a maritime lien may enforce its lien by arresting a vessel through foreclosure proceedings. The arrest or attachment of one or more of Rickmers Group's vessels could interrupt cash flows from charterers or customers, lead to payment defaults and require the payment of large sums to have the arrest lifted. Any such arrest or attachment, even one without merit, could result in substantial costs and diversion of resources and could materially and adversely affect Rickmers Group's business and operating results. In addition, in some jurisdictions, such as South Africa, under the "sister ship" theory of liability, a claimant may arrest both the vessel that is subject to the claimant's maritime lien and any "associated" vessel, which is any vessel owned or controlled by the same owner. Claimants could try to assert "sister ship" liability against one vessel in Rickmers Group's fleet for claims relating to another of its vessels. A foreclosure or threatened foreclosure of a vessel could have a material adverse effect on Rickmers Group's financial condition and results of operations.

Die Rickmers Gruppe ist auf die Leistungen ihrer Führungskräfte und hochqualifizierten Mitarbeiter angewiesen, und ein Verlust dieser Führungskräfte oder Mitarbeiter könnte sich nachteilig auf ihr Geschäft auswirken.

Die Fähigkeit der Rickmers Gruppe, sich im Wettbewerb zu behaupten und ihre Geschäftsstrategie umzusetzen, hängt teilweise von ihren Führungskräften auf oberer Führungsebene ab. Außerdem ist es für die Rickmers Gruppe entscheidend, dass sie in der Lage ist, hochqualifizierte Arbeitskräfte, wie nautisches Personal, Ingenieure (an Land und an Bord), technische Leiter und Besatzung, einzustellen und zu halten.

Angesichts der Tatsache, dass die Arbeit auf Schiffen aufgrund der Arbeitsstunden und der langen Abwesenheiten von zuhause wenig attraktiv erscheint, gestaltet es sich zunehmend schwierig, qualifizierte Mitarbeiter für die Arbeit an Bord zu gewinnen. Sollten die Dienste der Führungskräfte der Rickmers Gruppe nicht mehr zur Verfügung stehen oder sollte es ihr nicht möglich sein, qualifizierte Mitarbeiter einzustellen und zu halten, könnte dies erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rickmers Gruppe haben.

Risiken in Bezug auf die Schuldverschreibungen

Die Interessen des Alleingeschafters der Rickmers Gruppe könnten den Interessen der Anleihegläubiger zuwiderlaufen.

Bertram R.C. Rickmers ist derzeit der einzige Kommanditist der Emittentin. Die Interessen des Alleingeschafters der Rickmers Gruppe könnten, insbesondere, wenn die Rickmers Gruppe in finanzielle Schwierigkeiten gerät oder wenn sie nicht in der Lage sein sollte, ihre Verbindlichkeiten zurückzuzahlen, den Interessen der Anleihegläubiger zuwiderlaufen. Der Alleingeschafter der Rickmers Gruppe könnte zudem ein Interesse haben, Akquisitionen, Veräußerungen, Finanzierungen, Ausschüttungen oder andere Transaktionen zu verfolgen, die nach seiner Einschätzung zum Vorteil seiner Beteiligung sind, obwohl derartige Transaktionen Risiken für die Anleihegläubiger bergen könnten. Schließlich könnte der Alleingeschafter der Rickmers Gruppe strategische Ziele oder Geschäftsinteressen verfolgen, die mit der Strategie der Rickmers Gruppe oder ihren Interessen im Konflikt stehen. Sofern die Interessen des Alleingeschafters der Rickmers Gruppe den Interessen der Rickmers Gruppe oder den Interessen der Anleihegläubiger zuwiderlaufen oder sofern der Gesellschafter Tätigkeiten nachgeht oder strategische Ziele verfolgt, die den Interessen der Rickmers Gruppe oder den Interessen der Anleihegläubiger widersprechen, könnten die Rickmers Gruppe oder die Anleihegläubiger benachteiligt werden.

Die Schuldverschreibungen sind möglicherweise nicht für jeden Anleger geeignet.

Potentielle Anleger sollten prüfen, ob eine Anlage in die Schuldverschreibungen angesichts ihrer individuellen Umstände angemessen ist. Insbesondere sollte jeder Anleger:

- (i) über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen verfügen, um eine angemessene Bewertung der Schuldverschreibungen, der Chancen und Risiken der Anlage in die Schuldverschreibungen sowie der in diesem Prospekt enthaltenen Informationen vornehmen zu können;
- (ii) Zugang zu sowie Kenntnis von geeigneten Analysemethoden haben, um im Kontext seiner jeweiligen finanziellen Situation den Einfluss beurteilen zu können, den die Schuldverschreibungen auf sein gesamtes Anlageportfolio ausüben werden;
- (iii) über ausreichende finanzielle Reserven und Liquidität verfügen, um alle mit der Anlage in die Schuldverschreibungen verbundenen Risiken ausgleichen zu können, auch für den Fall, dass Kapital oder Zinsen in einer oder mehreren Währungen zu zahlen sind, oder für den Fall, dass Kapital oder Zinsen auf eine andere Währung lauten als die Währung, die der Anleger gewohnt ist oder bevorzugt;
- (iv) die Anleihebedingungen der Schuldverschreibungen gründlich lesen und verstehen; und
- (v) in der Lage sein (entweder selbst oder mit der Hilfe von Finanzberatern), mögliche Entwicklungen der Wirtschaft, der Zinssätze und weiterer Faktoren, die einen Einfluss auf die Anlage und das Potential der Verwirklichung der damit verbundenen Risiken haben können, zu beurteilen.

Rickmers Group depends on the services of its key management personnel and highly skilled employees, the loss of whom could adversely affect its business.

Rickmers Group's ability to compete successfully and to implement its business strategy depends in part on its senior management personnel. Rickmers Group also depends on its ability to attract and retain a highly-skilled workforce, including nautical personnel, engineers (ashore and on board), technical officers and crews.

In particular winning skilled personnel for work on board is increasingly difficult due to vessels not being a desirable workplace in terms of working hours and absence from home. The loss of services of Rickmers Group's key management, or its inability to hire and retain other qualified personnel, could have a material adverse effect on its business, financial condition and results of operations.

Risks Relating to the Notes

The interests of Rickmers Group's sole shareholder may be inconsistent with the interests of the Noteholders.

Bertram R.C. Rickmers is currently the sole limited partner of Rickmers Holding. The interests of Rickmers Group's sole shareholder could conflict with the interests of the Noteholders, particularly if Rickmers Group encounters financial difficulties or if it is unable to pay its debts when due. Rickmers Group's sole shareholder could also have an interest in pursuing acquisitions, divestitures, financings, dividend distributions or other transactions that, in his judgment, could enhance its equity investment, although such transactions might involve risks to the Noteholders. Finally, Rickmers Group's sole shareholder may have strategic objectives or business interests that could conflict with Rickmers Group's own strategies or interests. If the interests of Rickmers Group's sole shareholder conflict with its interests or the interests of the Noteholders or if its shareholder engages in activities or pursues strategic objectives that conflict with its interests or the interest of the Noteholders, Rickmers Group and the Noteholders could be disadvantaged.

The Notes may not be suitable for every investor.

Potential investors should examine whether an investment in the Notes is appropriate in view of their individual situation. Any investor should, in particular:

- (i) have the necessary expertise and experience to appropriately assess the Notes, the chances and risks of the investment and the information contained in this Prospectus;
- (ii) have access to and knowledge of suitable methods of analysis in order to be able to evaluate the influence the Notes will have on its entire investment portfolio within the context of its financial situation;
- (iii) have at its disposal sufficient financial reserves and liquidity to compensate all risks associated with an investment in the Notes, including the payment of capital or interest in one or more currencies, or the possibility that capital or interest may be denominated in a currency different to that used or preferred by the investor;
- (iv) thoroughly read and understand the Terms and Conditions of the Notes; and
- (v) be able to (either on its own or with the assistance of a financial advisor) evaluate possible developments to the economy, interest rates and other factors that could have an impact on the investment and the potential for the risks to materialise.

Die Investitionen bestimmter Anleger unterliegen Investmentgesetzen und -verordnungen und der Überwachung oder Regulierung durch bestimmte Aufsichtsbehörden. Jeder potentielle Anleger sollte einen Finanzberater hinzuziehen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang (i) die Schuldverschreibungen eine für diesen Anleger geeignete Investition darstellen, (ii) die Schuldverschreibungen als Sicherheit für verschiedene Arten der Kreditaufnahme genutzt werden können, und (iii) andere Beschränkungen auf den Kauf oder die Verpfändung der Schuldverschreibungen Anwendung finden. Finanzinstitute sollten ihre Rechtsberater oder die geeignete Regulierungsbehörde hinzuziehen, um die geeignete Einordnung der Schuldverschreibungen nach den jeweils anwendbaren Risikokapitalregeln oder vergleichbaren Bestimmungen festzustellen.

Für die Schuldverschreibungen existiert noch kein Markt und es besteht keine Gewissheit, dass ein liquider Sekundärmarkt für die Schuldverschreibungen entstehen wird, oder, sofern ein solcher entstehen sollte, dieser Markt in Zukunft liquid bleiben wird; in einem illiquiden Markt könnte es sein, dass Anleger ihre Schuldverschreibungen nicht zu einem angemessenen Marktpreis veräußern können.

Die Einbeziehung der Schuldverschreibungen zum Handel im Freiverkehr der Frankfurter Wertpapierbörse (Open Market, Entry Standard) mit Teilnahme im Prime Standard für Unternehmensanleihen wurde beantragt. Es besteht jedoch das Risiko, dass kein liquider Sekundärmarkt für die Schuldverschreibungen entstehen wird, oder, sofern ein solcher entsteht, dieser Sekundärmarkt in Zukunft nicht liquide bleiben wird. Allein die Tatsache, dass die Schuldverschreibungen in den Handel einbezogen werden, führt nicht zwingend zu größerer Liquidität als bei außerbörslich gehandelten Schuldverschreibungen. In einem illiquiden Markt besteht für alle Anleger das Risiko, dass sie ihre Schuldverschreibungen nicht zu einem angemessenen Marktpreis veräußern können. Der Verkauf der Schuldverschreibungen kann darüber hinaus in einzelnen Ländern weiteren Beschränkungen unterliegen.

Die Emittentin hat das Recht, die Schuldverschreibungen vorzeitig zum Nominalbetrag aus steuerlichen Gründen zurückzuzahlen.

Die Emittentin hat das Recht die Schuldverschreibungen, teilweise oder vollständig, vorzeitig zum Nennbetrag plus der bis zu dem Rückzahlungstag angefallenen Zinsen zurückzuzahlen. Gemäß detaillierter Regelungen in den Anleihebedingungen kann die Emittentin dieses Recht ausüben, wenn sie verpflichtet wäre, zusätzliche Beträge im Hinblick auf die Schuldverschreibungen aufgrund einer Änderung oder Neufassung der Gesetze und Regularien zu Steuern und Abgaben (einschließlich etwaiger Änderungen im Hinblick auf die amtliche Anwendung oder Interpretation dieser Gesetze und Regularien) der Bundesrepublik Deutschland oder ihrer politischen Einheiten oder Steuerbehörden, zu zahlen. In diesem Fall könnten Anleihegläubiger geringere Beträge zurückerhalten als erwartet und könnten möglicherweise nicht in der Lage sein, die zurückerhaltenen Beträge zu den gleichen Bedingungen wieder anzulegen.

Die Anleihegläubiger sind dem Risiko einer ungünstigen Kursentwicklung ihrer Schuldverschreibungen ausgesetzt, das entsteht, wenn sie die Schuldverschreibungen vor Endfälligkeit veräußern.

Die Entwicklung des Marktpreises der Schuldverschreibungen hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie den Veränderungen des Zinsniveaus, der Politik der Notenbanken, den allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklungen, der Inflationsrate sowie dem Grad der Nachfrage nach den Schuldverschreibungen. Die Anleihegläubiger sind damit dem Risiko einer ungünstigen Kursentwicklung ihrer Schuldverschreibungen ausgesetzt, wenn sie die Schuldverschreibungen vor ihrer Endfälligkeit veräußern. Wenn jedoch ein Anleihegläubiger die Schuldverschreibungen bis zu ihrer Endfälligkeit behält, sind die Schuldverschreibungen zu dem in den Anleihebedingungen genannten Betrag zurück zu zahlen.

Der Marktwert der Schuldverschreibungen könnte sinken, falls die Kreditwürdigkeit der Rickmers Gruppe sich verschlechtert.

Sofern aufgrund der Verwirklichung eines oder mehrerer der hierin beschriebenen Risiken sich die Wahrscheinlichkeit verringert, dass die Emittentin ihre aus den Schuldverschreibungen resultierenden Verpflichtungen erfüllen kann, wird der Marktwert der Schuldverschreibungen sinken. Selbst wenn die Wahrscheinlichkeit, dass die Emittentin ihre aus den Schuldverschreibungen resultierenden Verpflichtungen erfüllen kann, sich nicht verringert, können Marktteilnehmer dies anders wahrnehmen, was wiederum zu einem sinkenden Marktpreis der Schuldverschreibungen führen kann. Weiterhin könnte sich die Einschätzung von Marktteilnehmern zu der Kreditwürdigkeit institutioneller Kreditnehmer allgemein oder von Kreditnehmern, die in derselben Branche wie die Rickmers Gruppe tätig sind, nachteilig verändern.

Sofern eines dieser Risiken eintritt, könnten Dritte die Schuldverschreibungen nur zu einem reduzierten Preis zu kaufen gewillt sein. Unter diesen Umständen wird der Kurs der Schuldverschreibungen fallen.

Investments by certain investors are subject to investment laws and regulations and the supervision or regulation by certain authorities. Any potential investor should consult a financial advisor to determine if and to what extent (i) the Notes constitute a suitable investment for such investor, (ii) the Notes may be used as collateral for different forms of borrowing, and (iii) other restrictions are applicable to any purchase or pledging of the Notes. Financial institutions should consult their legal advisors or regulator to determine how the Notes are to be classified according to applicable risk capital rules or comparable provisions.

No prior market exists for the Notes. It cannot be guaranteed that a liquid secondary market for the Notes will develop or - if it does develop - will remain liquid in the future. Investors may not be able to sell their Notes at a fair market price in an illiquid market.

An application to trading of the Notes in the Freiverkehr of the Frankfurt Stock Exchange (Open Market, Entry Standard) with participation in the Prime Standard for Corporate Bonds has been made. However, there is a risk that a liquid secondary market for the Notes will not develop or, if it does develop, that it will not remain liquid in the future. The mere fact that the Notes will be listed does not necessarily mean that the Notes will be more liquid in comparison to OTC-traded notes. In an illiquid market, all investors are exposed to the risk of not being able to sell their Notes at a fair market price. In addition, the sale of the Notes may be subject to further restrictions in certain countries.

At the option of the Issuer, the Notes may be subject to early redemption at their nominal amount for tax reasons.

At the option of the Issuer, the Notes (in whole or in part) may be subject to early redemption at their nominal amount plus any interest accrued until the redemption date. As set out in more detail in the Terms and Conditions, the Issuer would be entitled to exercise this option if it became obliged to pay additional amounts on the Notes in consequence of a change or amendment to the laws or regulations on taxes and charges (including any change or amendment in the application or official interpretation of these laws and regulations) of the Federal Republic of Germany or its political subdivisions or tax authorities. In this case, Noteholders could receive less return than expected and may not be able to reinvest these funds at the same conditions.

Noteholders are exposed to the risk of unfavourable price developments of the Notes that occur when Notes are sold prior to their final redemption date.

The development of the Notes' market price depends on various factors, such as changes of interest levels, the policy of central banks, general economic developments, the rate of inflation as well as the level of demand for the Notes. Thus, Noteholders are exposed to the risk of a detrimental development in the prices of the Notes in connection with the sale of the Notes prior to their final redemption date. If, however, Notes are held by the Noteholder until their final redemption date, they will be redeemed in accordance with their Terms and Conditions.

The price of the Notes could fall if the creditworthiness of Rickmers Group deteriorates.

If one or more of the risks described herein would lower the probability that the Issuer will be able to comply with its obligations under the Notes the price of the Notes will fall. Even if the probability that the Issuer will be able to comply with its obligations under the Notes does not decrease, market participants may form a different view, causing the price of the Notes to fall. Moreover, the market participants' assessment of the creditworthiness of institutional borrowers, in general, or of borrowers operating in the same industry as Rickmers Group may decrease.

If one of these risks occurs, third parties may only be willing to purchase the Notes at a reduced price. Under these circumstances, the price of the Notes will fall.

Die auf Euro lautenden Schuldverschreibungen können für solche Anleger ein Währungsrisiko bedeuten, für die der Euro eine Fremdwährung darstellt; ferner könnten Regierungen und zuständige Behörden künftig Devisenkontrollen einführen.

Die Schuldverschreibungen lauten auf Euro. Wenn der Euro für einen Anleihegläubiger eine Fremdwährung darstellt, ist dieser Anleihegläubiger dem Risiko von Wechselkursschwankungen ausgesetzt, die den Ertrag der Schuldverschreibung beeinträchtigen können. Wechselkursschwankungen können vielfältige Ursachen haben, einschließlich etwaiger makroökonomischer Faktoren sowie Spekulationen und Interventionen durch Notenbanken und Regierungen. Außerdem könnten, wie es in der Vergangenheit bereits vorgekommen ist, Regierungen und Währungsbehörden Devisenkontrollen einführen, die den Wechselkurs nachteilig beeinflussen könnten. Im Ergebnis könnten Anleger weniger Kapital oder Zinsen als erwartet oder gar kein Kapital oder Zinsen erhalten.

Ein Anleihegläubiger von festverzinslichen Schuldverschreibungen unterliegt dem Risiko, dass der Preis der Schuldverschreibungen aufgrund von Marktzinsveränderungen sinkt.

Die Schuldverschreibungen sind festverzinslich. Ein Anleihegläubiger festverzinslicher Schuldverschreibungen ist dem besonders hohen Risiko ausgesetzt, dass der Preis solcher Schuldverschreibungen aufgrund von Änderungen des Marktzinssatzes sinkt. Während der Nominalzinssatz einer festverzinslichen Schuldverschreibung, wie näher in den Anleihebedingungen ausgeführt, während der Laufzeit der Schuldverschreibungen festgeschrieben ist, ändert sich typischerweise der Marktzinssatz täglich. Mit der Veränderung des Marktzinssatzes ändert sich auch der Preis festverzinslicher Schuldverschreibungen, nur in entgegengesetzter Richtung. Wenn also der Marktzinssatz steigt, fällt typischerweise der Preis festverzinslicher Schuldverschreibungen, bis der Zinssatz dieser Schuldverschreibungen ungefähr dem Marktzinssatz vergleichbarer Anleihen entspricht. Wenn der Marktzinssatz fällt, steigt typischerweise der Preis festverzinslicher Schuldverschreibungen, bis der Zinssatz dieser Schuldverschreibungen ungefähr dem Marktzins vergleichbarer Anleihen entspricht. Wenn ein Anleihegläubiger der Schuldverschreibungen diese bis zum Ende ihrer Laufzeit hält, sind Veränderungen des Marktzinses für den Anleihegläubiger unbeachtlich, da die Schuldverschreibungen nach Maßgabe der Anleihebedingungen zu ihrem Nennbetrag zurückgezahlt werden.

Ein Anleihegläubiger ist dem Risiko ausgesetzt, überstimmt zu werden und Rechte gegenüber der Emittentin zu verlieren, falls die Anleihegläubiger gemäß den Anleihebedingungen durch Mehrheitsbeschluss nach Maßgabe des Schuldverschreibungsgesetzes aus dem Jahr 2009 (SchVG) Änderungen der Anleihebedingungen zustimmen.

Ein Anleihegläubiger ist dem Risiko ausgesetzt, überstimmt zu werden und Rechte gegenüber der Emittentin zu verlieren, falls die Anleihegläubiger gemäß den Anleihebedingungen durch Mehrheitsbeschluss nach Maßgabe des Schuldverschreibungsgesetzes aus dem Jahr 2009 (SchVG) Änderungen der Anleihebedingungen zustimmen. Sofern und in dem Umfang wie ein Gemeinsamer Vertreter für sämtliche Anleihegläubiger ernannt worden ist, kann dem einzelnen Anleihegläubiger ganz oder teilweise das Recht entzogen werden, seine Rechte gegenüber der Emittentin geltend zu machen oder durchzusetzen.

Der Marktwert der Schuldverschreibungen könnte sinken, falls Marktteilnehmer ihre Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Emittentin infolge künftiger Änderungen der Rechnungslegungsstandards und folglich von Bilanzpositionen, ändern.

Der Konzernabschluss der Emittentin wird nach HGB erstellt. Neue oder geänderte Bilanzierungsregeln könnten zu Anpassungen der jeweiligen Bilanzpositionen der Emittentin führen. Dies könnte zu einer anderen Wahrnehmung der Marktteilnehmer in Bezug auf die Kreditwürdigkeit der Emittentin führen. Als Folge besteht das Risiko, dass der Marktwert der Schuldverschreibungen sinken könnte. Die Anleihegläubiger sind dem Risiko der unerwünschten Preisentwicklung der Schuldverschreibungen ausgesetzt, welches beim Verkauf der Schuldverschreibungen vor dem Endfälligkeitsdatum entsteht.

Ratings könnten nicht alle Risiken vollumfänglich berücksichtigen, stellen keine Empfehlung zum Kauf oder Halten der Schuldverschreibungen dar und unterliegen jederzeit der Überprüfung, Aussetzung oder Rücknahme. Es könnten weitere Ratings, die nicht von der Emittentin in Auftrag gegeben wurden, veröffentlicht werden.

Die Emittentin wurde durch die Creditreform Rating AG am 8. Mai 2013 mit einem Rating mit der Note BB bewertet. Ein Rating könnte jedoch nicht sämtliche potentiellen Auswirkungen aller Risiken in Bezug auf die Struktur, den Markt, zusätzliche oben beschriebene Risikofaktoren oder sonstige Faktoren berücksichtigen, die Einfluss auf den Kurs der Schuldverschreibungen haben könnten. Ein Rating stellt keine Empfehlung zum Kauf, Verkauf oder Halten von Schuldverschreibungen dar und kann jederzeit durch die Rating-Agentur überprüft, ausgesetzt oder zurückgenommen werden.

The Notes denominated in Euro may be risky for investors to whom the Euro is a foreign currency; governments and competent authorities may introduce foreign exchange controls.

The Notes are denominated in Euro. If the Euro is a foreign currency to a Noteholder, such Noteholder is exposed to exchange rate fluctuations, which may affect the return on the Notes. Exchange rate fluctuations may be caused by various factors including, macroeconomic factors, speculations and interventions by central banks or governments. Furthermore, as has occurred in the past, governments or monetary authorities may impose foreign exchange controls that may detrimentally affect the exchange rate. As a result thereof, investors may receive less principal or interest than expected or no principal or interest at all.

A holder of fixed-interest Notes is exposed to the risk that the price of these Notes may fall due to changes to the market interest rate.

The Notes are bearing interest at fixed rates. A holder of fixed-interest Notes is exposed to a particularly high risk that the price of such notes will fall due to changes to the market interest rate. As set out in more detail in the Terms and Conditions, although the nominal interest rate of a fixed-interest note is fixed for the term of the note, the market interest rate typically changes on a daily basis. Changes to the market interest rate results in changes to the price of the fixed-interest Notes. The relationship is inverse, i.e. if the market interest rate increases, the price of fixed-interest notes is likely to fall until the fixed-interest level approximately corresponds to the market interest rate of comparable bonds. If, however, the market interest rate falls, the price of fixed-interest notes typically increases until the fixed-interest level of these notes approximately corresponds to the market interest rate of comparable bonds. When the Notes are held until the end of their term, changes to the market interest rate will be of no relevance to the Noteholder, as the Notes will be redeemed at their nominal amount in accordance with their Terms and Conditions.

A Noteholder is exposed to the risk of being overruled and lose its rights vis-à-vis the Issuer if the Noteholders pass a majority resolution to amend the Terms and Conditions in accordance with the German 2009 Bond Act (Schuldverschreibungsgesetz – “SchVG”) and in accordance with the Terms and Conditions.

A Noteholder is exposed to the risk of being overruled and lose its rights vis-à-vis the Issuer if the Noteholders pass a majority resolution in accordance with the German 2009 Bond Act (*Schuldverschreibungsgesetz* – “SchVG”) and in accordance with the Terms and Conditions to amend the Terms and Conditions. If and to the extent a joint representative of all Noteholders is appointed, an individual Noteholder could lose all or some of its rights to assert or enforce its rights against the Issuer.

The price of the Notes could fall if the market participants change their assessment of the creditworthiness of the Issuer following future changes to accounting standards and, in consequence, balance sheet items.

The consolidated accounts of the Issuer are prepared according to the German GAAP (HGB). New or amended accounting rules could lead to adjustments of the balance sheet items of the Issuer. This could change the market participants’ perception as regards the creditworthiness of the Issuer. In consequence, there is the risk that the price of the Notes falls. The Noteholders are exposed to the risk of an unfavourable price development of the Notes, which arises when selling the Notes prior to the final redemption date.

Credit ratings may not reflect all risks, are not recommendations to buy or hold the Notes and may be subject to revision, suspension or withdrawal at any time. Further ratings that have not been commissioned by the Issuer may be published.

The Issuer was rated BB by Creditreform Rating AG on 8 May 2013. A rating may, however, not reflect the potential impact of all risks related to the structure, market, additional risk factors discussed above and other factors that may affect the value of the Notes. A credit rating is not a recommendation to buy, sell or hold securities and may be subject to revision, suspension or withdrawal by the rating agency at any time.

Es besteht keine Gewähr dafür, dass ein Rating durch eine Rating-Agentur für eine bestimmte Dauer unverändert bleibt, sich nicht verschlechtert oder ganz zurückgenommen wird, sollte dies nach Ansicht der Rating-Agentur geboten sein.

Zudem könnten Rating-Agenturen auch unaufgefordert und ohne entsprechenden Auftrag durch die Emittentin ein Rating der Emittentin oder der Schuldverschreibungen erstellen und veröffentlichen (sog. unbeauftragtes Rating). Ein solches Rating könnte auf Informationen der Rating-Agentur basieren, die nicht in angemessener Weise die Markt- und Finanzposition der Rickmers Gruppe berücksichtigen.

Die Aussetzung, Verschlechterung oder Rücknahme von Ratings, die von einer oder mehreren Rating-Agenturen, beauftragt oder unbeauftragt, im Hinblick auf die Emittentin oder die Schuldverschreibungen erstellt werden, kann sich jeweils nachteilig auf die Kosten und Bedingungen der Finanzierungen der Rickmers Gruppe und auf den Kurs und den Handel der Schuldverschreibungen auswirken.

No assurance can be given that a credit rating will remain constant for any given period of time or that a credit rating will not be lowered or withdrawn entirely by the credit rating agency if, in its judgment, circumstances in the future so warrant.

Further, rating agencies may publish credit ratings of the Issuer or the Notes without any instruction from Rickmers Group (unsolicited rating). Such ratings may be based on information gathered by rating agencies which do not adequately reflect Rickmers Group's market position or financial situation.

A suspension, reduction or withdrawal at any time of the credit rating assigned to the Issuer or the Notes by one or more of the credit rating agencies, solicited or unsolicited, may adversely affect the cost and terms and conditions of Rickmers Group's financings and could adversely affect the value and trading of the Notes.

ALLGEMEINE ANGABEN

Gegenstand des Prospektes

Gegenstand des Prospektes ist das öffentliche Angebot in der Bundesrepublik Deutschland, dem Großherzogtum Luxemburg sowie der Republik Österreich von bis zu EUR 200.000.000 [●] % Schuldverschreibungen fällig zum 11. Juni 2018 in einer Stückelung von jeweils EUR 1.000. Die Schuldverschreibungen unterliegen deutschem Recht und stellen Schuldverschreibungen auf den Inhaber gemäß §§ 793 ff. BGB dar. Die Schuldverschreibungen sind frei übertragbar. Die Schuldverschreibungen tragen die folgenden Wertpapierkennziffern:

International Securities Identification Number (ISIN):	DE000A1TNA39
Wertpapierkennnummer (WKN):	A1TNA3
Börsenkürzel:	RC1H

Ermächtigung zur Begebung der Schuldverschreibungen

Die Schaffung und Begebung der Schuldverschreibungen wurde durch Beschluss des alleinigen Kommanditisten vom 13. Mai 2013 sowie der Komplementärin der Emittentin vom 13. Mai 2013 beschlossen. Der Ausgabetag der Schuldverschreibungen wird voraussichtlich der 11. Juni 2013 sein.

Clearing

Die Schuldverschreibungen werden zunächst durch eine vorläufige Inhaber-Globalurkunde (die „**vorläufige Globalurkunde**“) ohne Zinsscheine verbrieft, die bei der Clearstream Banking AG, Frankfurt am Main („**Clearstream**“) hinterlegt wird.

Schuldverschreibungen, die durch die vorläufige Globalurkunde verbrieft sind, können erst 40 Tage nach dem Ausgabetag in Schuldverschreibungen, die durch eine Inhaber-Dauerglobalurkunde (die „**Dauerglobalurkunde**“; die vorläufige Globalurkunde und die Dauerglobalurkunde jeweils eine „**Globalurkunde**“) ohne Zinsscheine verbrieft sind, gemäß den in den Anleihebedingungen dargelegten Bestimmungen umgetauscht werden. Insbesondere ein solcher Umtausch und jegliche Zinszahlungen auf durch die vorläufige Globalurkunde verbrieften Schuldverschreibungen erfolgen erst nach Vorlage von Bescheinigungen, wonach der wirtschaftliche Eigentümer der durch die vorläufige Globalurkunde verbrieften Schuldverschreibungen keine US-Person ist, gemäß den Bestimmungen und Betriebsabläufen von Clearstream. Zahlungen auf die vorläufige Globalurkunde erfolgen erst nach Vorlage solcher Bescheinigungen. Es werden keine Einzelurkunden und keine Zinsscheine ausgegeben.

Die Schuldverschreibungen sind für das Clearing durch Clearstream angenommen worden.

Börsennotierung

Die Einbeziehung der Schuldverschreibungen in den Freiverkehr der Frankfurter Wertpapierbörse (Open Market, Entry Standard) mit Teilnahme im Prime Standard für Unternehmensanleihen wurde am 7. Mai 2013 beantragt. Die Aufnahme des Handels erfolgt voraussichtlich am 11. Juni 2013. Die Emittentin und Close Brothers behalten sich das Recht vor, den Handel zu den Bedingungen der Anleihebegebung zu organisieren (Handel per Erscheinen). Eine Einbeziehung der Schuldverschreibungen zum Handel an einem „geregelten Markt“ gemäß Richtlinie 2004/39/EG („**MiFiD**“) ist nicht beabsichtigt.

Hauptzahlstelle

Die Hauptzahlstelle der Emittentin ist Bankhaus Neelmeyer AG, Am Markt 14-16, 28195 Bremen, Deutschland (die „**Zahlstelle**“).

GENERAL INFORMATION

Subject Matter of this Prospectus

The subject matter of the Prospectus is the Public Offer of up to EUR 200,000,000 [●]% Notes due 11 June 2018 in a denomination of EUR 1,000 each in the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Austria. The Notes are governed by German law and constitute notes in bearer form in accordance with Sec. 793 et seq. of the German Civil Code. The Notes are freely transferable. The security codes of the Notes are as follows:

International Securities Identification Number (ISIN):	DE000A1TNA39
German Securities Code (WKN):	A1TNA3
Ticker symbol:	RC1H

Authorisation for the Issue of the Notes

The creation and issue of the Notes was authorised by resolution of the Issuer's sole limited partner dated 13 May 2013 and further by resolution of the Issuer's sole general partner (*Komplementärin*) dated 13 May 2013. The Issue Date of the Notes is expected to be 11 June 2013.

Clearing

The Notes will initially be represented by a temporary global bearer note (the "**Temporary Global Note**") without coupons which will be kept in custody by Clearstream Banking AG, Frankfurt am Main, Germany ("**Clearstream**").

Notes represented by the Temporary Global Note will be exchangeable for Notes represented by a permanent global bearer note (the "**Permanent Global Note**", and each of the Temporary Global Note and the Permanent Global Note, a "**Global Note**") without coupons not earlier than 40 days after the Issue Date in accordance with the provisions set out in the Terms and Conditions of the Notes. In particular such exchange and any payment of interest on Notes represented by the Temporary Global Note shall only be made upon delivery of certifications as to non-U.S. beneficial ownership in accordance with the rules and operating procedures of Clearstream. Payments on the Temporary Global Note will only be made against presentation of such certifications. No definitive notes or coupons will be issued.

The Notes have been accepted for clearance by Clearstream.

Inclusion to Trading

Inclusion to trading in the Freiverkehr of the Frankfurt Stock Exchange (Open Market, Entry Standard) with participation in the Prime Standard for Corporate Bonds was applied for on 7 May 2013. Commencement of trading is expected to occur on 11 June 2013. The Issuer and Close Brothers reserve the right to organise a trading on the terms of issue (*Handel per Erscheinen*). It is not intended to include the Notes to trading in a „regulated market“ pursuant to European Union Directive 2004/39 ("**MiFiD**").

Principal Paying Agent

Principal Paying Agent of the Issuer is Bankhaus Neelmeyer AG, Am Markt 14-16, 28195 Bremen, Germany (the "**Paying Agent**").

Emissionskosten

Die Höhe der durch die Ausgabe der Schuldverschreibungen entstehenden Gesamtkosten wird auf rund 5% des Gesamtnennbetrags der Schuldverschreibungen oder auf bis zu EUR 10 Mio. (auf der Basis der Platzierung aller Schuldverschreibungen im Wert von EUR 200 Mio. (der „Gesamtnennbetrag“)), einschließlich der an die Konsortialbanken zahlbaren Übernahme- und Platzierungsprovision und der Beratungsgebühren der Conpair Corporate Finance GmbH, geschätzt.

Verwendung des Emissionserlöses

Die Emittentin erhält im Zusammenhang mit dem Verkauf der Schuldverschreibungen einen voraussichtlichen Nettoemissionserlös von bis zu rund EUR 190 Millionen (ausgehend von einer Vollplatzierung der Schuldverschreibungen in Höhe von EUR 200 Millionen und nach Abzug der mit der Emission verbundenen Kosten sowie der Übernahme- und Platzierungsprovision für die Konsortialbanken und der Beratungsgebühr für Conpair Corporate Finance GmbH).

Die Emittentin beabsichtigt den Nettoemissionserlös wie folgt zu verwenden:

- zur Refinanzierung von Bankverbindlichkeiten und Refinanzierungskosten in Höhe von rund EUR 96 Mio;
- zur Wachstumsfinanzierung und für Investitionen in das existierende Geschäft in Höhe von rund EUR 94 Mio.

Der tatsächliche Zeitpunkt, zu dem die Gelder aus dem Nettoemissionserlös für die vorgenannten Zwecke verwendet werden, hängt von verschiedenen Faktoren ab, weshalb die tatsächliche von der geplanten Reihenfolge abweichen kann.

Sollte der Nettoemissionserlös nicht für andere, insbesondere die vorgenannten, Zwecke benötigt werden, plant die Emittentin, diese Mittel in kurzfristige liquide Bankguthaben, Geldmarktinstrumente, kurzfristige Bundesanleihen oder ähnliche Instrumente anzulegen, die es der Rickmers Gruppe ermöglichen würden, bei Bedarf kurzfristig über sie zu verfügen.

Interessen Dritter

Im Zusammenhang mit dem Angebot und der Börseneinführung der Schuldverschreibungen stehen den Konsortialbanken und Conpair Corporate Finance GmbH in einem vertraglichen Verhältnis mit der Emittentin. Bei erfolgreicher Durchführung des Angebots erhalten die Konsortialbanken eine Übernahme- und Platzierungsprovision und Conpair Corporate Finance GmbH eine Beratungsgebühr, deren jeweilige Höhe unter anderem von der Höhe des Gesamtnennbetrags der im Rahmen des Angebots platzierten Schuldverschreibungen abhängt. Insofern haben die Konsortialbanken und Conpair Corporate Finance GmbH auch ein wirtschaftliches Interesse an der erfolgreichen Durchführung des Angebots, aus dem sich ein möglicher Interessenkonflikt ergeben kann.

Zur Einsichtnahme zur Verfügung stehende Dokumente

Solange noch nicht alle Schuldverschreibungen fällig und zurückgezahlt sind, können die nachfolgenden Dokumente in den registrierten Geschäftsräumen der Emittentin in Hamburg zu den gewöhnlichen Geschäftszeiten eingesehen werden:

- die Satzung der Emittentin;
- die Bedingungen der Schuldverschreibungen;
- dieser Wertpapierprospekt;
- der nach HGB geprüfte konsolidierte Jahresabschluss der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG für das zum 31. Dezember 2011 endende Geschäftsjahr;
- der nach HGB geprüfte konsolidierte Jahresabschluss der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG für das zum 31. Dezember 2012 endende Geschäftsjahr.

Costs of the Issue

The Issuer estimates that the aggregate costs of the issue of the Notes will amount to approximately 5% of the aggregate principal amount of the Notes or up to approximately EUR 10 million (on the basis of a full placement of the Notes in the amount of EUR 200 million (the “**Aggregate Principal Amount**”) and including the underwriting and placement commissions of the Managers and the advisory fee of Conpair Corporate Finance GmbH.

Use of Proceeds

In connection with the sale of the Notes, the Issuer will receive net proceeds of approximately up to EUR 190 million (on the basis of a full placement of the Notes in the amount of EUR 200 million and after deducting aggregate costs and underwriting and placement commissions of the Managers and the advisory fee of Conpair Corporate Finance GmbH).

The Issuer intends to use the net proceeds for:

- refinancing of bank debt and costs of refinancing in the amount of approximately EUR 96 million;
- growth financing and investments in the existing business in the amount of approximately EUR 94 million.

The actual timeline in which the funds from the net proceeds would be used for the aforementioned purposes depends on a number of factors, meaning that the actual order may differ from the planned order.

If, and to the extent that, the net proceeds are not required for other purposes - particularly those described above - the Issuer plans to invest such funds in liquid short-term bank deposits, money market instruments, short-term government bonds or similar instruments in order to permit Rickmers Group, if needed, to use the funds on short notice.

Interests of Third Parties in the Offering

In connection with the Offer and the listing of the Notes, the Managers and Conpair Corporate Finance GmbH are in a contractual relationship with the Issuer. Upon successful completion of the Offer, the Managers will receive an underwriting and placement commission and Conpair Corporate Finance GmbH will receive an advisory fee, the amount of which will each be contingent, inter alia, on the Aggregate Principal Amount of the Notes placed in the course of the Offer. In this respect, the Managers and Conpair Corporate Finance GmbH have an economic interest in the successful implementation of the Offer which can give rise to conflict of interests.

Documents Available for Inspection

For so long as any Note is outstanding, copies of the following additional documents may be inspected during normal business hours at the registered offices of the Issuer in Hamburg:

- the Issuer’s articles of association;
- the Terms and Conditions of the Notes;
- this Prospectus;
- the audited consolidated financial statements of Rickmers Holding GmbH & Cie. KG (HGB) for the financial year ended 31 December 2011;
- the audited consolidated financial statements of Rickmers Holding GmbH & Cie. KG (HGB) for the financial year ended 31 December 2012.

Zukünftige Jahresabschlüsse und Zwischenabschlüsse der Emittentin werden auf der Internetseite der Emittentin unter www.rickmers.com und in den registrierten Geschäftsräumen der Emittentin in Hamburg zur Verfügung gestellt.

Branchen-, Markt- und Kundendaten/-informationen

Dieser Prospekt beinhaltet Daten und Informationen zu Branche, Markt und Kunden sowie Berechnungen, die Branchenberichten, Marktforschungsberichten, öffentlich zugänglichen Informationen und kommerziellen Veröffentlichungen (die „**externen Daten**“) entnommen wurden. Externe Daten wurden insbesondere für Mitteilungen den Markt sowie Marktentwicklungen betreffend verwendet.

Dieser Prospekt enthält ebenso Bewertungen von Marktdaten und Informationen, die aus Quellen stammen, die nicht aus Veröffentlichungen von Marktforschungsinstituten oder anderen unabhängigen Quellen hervorgehen. Solche Informationen basieren auf den internen Bewertungen der Emittentin, deren Gesellschafter und Mitarbeiter viele Jahre an Erfahrung und Fachkenntnis vorzuweisen haben, die Auswertung von Brancheninformationen (Handelszeitungen, Handelsmessen, Meetings) oder firmeninterne Bewertungen und können daher von Schätzungen der Wettbewerber der Rickmers Gruppe oder zukünftigen Umfragen von Marktforschungsinstituten oder anderen unabhängigen Quellen abweichen.

Zum Vergleich sind andere Schätzungen der Emittentin auf veröffentlichte Informationen oder Zahlen aus öffentlich zugänglichen Quellen von Dritten gestützt. Dazu zählen die folgenden Studien:

- Alphaliner Cellular Fleet Forecast, Dezember 2008, Dezember 2009, Dezember 2010, Dezember 2011, Dezember 2012;
- Alphaliner Cellular Fleet, Januar 2013;
- Alphaliner Monthly Monitor, April 2011;
- Alphaliner Monthly Monitor, März 2013;
- Alphaliner Weekly, Ausgabe 36;
- Alphaliner Weekly, Ausgabe 43;
- Alphaliner Weekly, Ausgabe 47;
- Alphaliner Weekly, Ausgabe 50;
- Alphaliner Weekly, Ausgabe 51;
- Clarkson Container Intelligence Monthly, Januar 2013 („**CCIM Januar 2013**“);
- Clarkson Shipping Intelligence Network, 2010;
- Clarkson, Container Trade Statistic, Februar 2013 („**CCIM February 2013**“);
- Danmarks Skibskredit, Oktober 2012;
- Der Tagesspiegel, 2. Januar 2013;
- Drewry Market Review & Forecast 2012;
- DynaLiners Weekly, 4912, Dezember 2012 („**Dynaliners, December 2012**“);
- Dynamar, Breakbulk III Operators, Fleets, Markets, Februar 2013 („**Dynamar, February 2013**“);
- Howe Robinson, Weekly, Ausgabe 48 („**HR Weekly, Issue 48**“);
- Howe Robinson, Third Quarter Report 2012 („**HR Third Quarter Report 2012**“);

Future annual and interim financial statements of the Issuer will be available on the Issuer's website at www.rickmers.com and at the Issuer's registered office in Hamburg.

Industry, Market and Customer Data and Information

This Prospectus contains industry, market and customer data and information as well as calculations taken from industry reports, market research reports, publicly available information and commercial publications (the "**External Data**"). External Data was, in particular, used for statements regarding markets and market developments.

This Prospectus also contains assessments of market data and information derived therefrom, which is not ascertainable from publications of market research institutes or from any other independent sources. Such information is based on the Issuer's internal assessments based on the many years of experience and expertise of its management and staff, evaluations of industry information (from trade journals, trade fairs, meetings) or company-internal assessments and may therefore differ from estimates of Rickmers Group's competitors or future surveys by market research institutes or other independent sources.

Other of the Issuer's estimates, by contrast, are based on published information or figures from external publicly available sources. These include the following studies:

- Alphaliner Cellular Fleet Forecast, December 2008; December 2009, December 2010, December 2011, December 2012;
- Alphaliner Cellular Fleet, January 2013;
- Alphaliner Monthly Monitor, April 2011;
- Alphaliner Monthly Monitor, March 2013;
- Alphaliner Weekly, Issue 36;
- Alphaliner Weekly, Issue 43;
- Alphaliner Weekly, Issue 47;
- Alphaliner Weekly, Issue 50;
- Alphaliner Weekly, Issue 51;
- Clarkson Container Intelligence Monthly, January 2013 ("**CCIM Januar 2013**");
- Clarkson Shipping Intelligence Network, 2010;
- Clarkson, Container Trade Statistic, February 2013 ("**CCIM February 2013**");
- Danmarks Skibskredit; October 2012;
- Der Tagesspiegel, 2 January 2013;
- Drewry Market Review & Forecast 2012;
- DynaLiners Weekly, 4912, December 2012 ("**Dynaliners, December 2012**");
- Dynamar, Breakbulk III Operators, Fleets, Markets, February 2013 ("**Dynamar, February 2013**");
- Howe Robinson, Weekly, Issue 48 ("**HR Weekly, Issue 48**");
- Howe Robinson, Third Quarter Report 2012 ("**HR Third Quarter Report 2012**");

- IADA-Intra Asian Discussion Agreement, Februar 2013;
- IMF World Economic Outlook - Update, Januar 2013 („**IMF-Update**“);
- IMF World Economic Outlook Database, Oktober 2012 („**IMF**“);
- Lloyd's List, 10. Januar 2013;
- Maersk Broker August/September 2012;
- Maersk Broker, November 2012;
- Maersk Broker, Weekly Report, 7. Dezember 2012;
- Montan Alternative Shipping.

Ein Großteil der in diesem Prospekt enthaltenen Marktinformationen ist eine Verdichtung von Informationen, die aus verschiedenen Studien der Emittentin hergeleitet sind. Spezifische Studien sind nur dann zitiert, wenn die betreffenden Informationen diesen Studien direkt entnommen werden konnten. Die übrigen Einschätzungen der Emittentin stützen sich auf interne Quellen, wenn in diesem Prospekt nicht ausdrücklich etwas anders angegeben ist.

Branchen- und Marktforschungsberichte, öffentlich zugängliche Quellen und kommerzielle Veröffentlichungen enthalten im Allgemeinen den Hinweis, dass die darin enthaltenen Informationen zwar aus vertrauenswürdig geltenden Quellen stammen, dass deren Richtigkeit und Vollständigkeit jedoch nicht garantiert wird und die darin enthaltenen Berechnungen auf einer Reihe von Annahmen beruhen. Diese Vorbehalte gelten folglich auch in Bezug auf diesen Prospekt. Weder die Emittentin noch die Konsortialbanken haben die Richtigkeit der externen Daten verifiziert.

Alle Informationen, die von Dritten übernommen wurden, sind in diesem Prospekt exakt wiedergegeben. Soweit der Emittentin bekannt, und von ihr anhand der Informationen von Dritten überprüfbar, sind keine Tatsachen ausgelassen wurden, durch welche die wiedergegebenen Informationen falsch oder irreführend werden würden.

Ein Glossar mit den verwendeten Fachbegriffen befindet sich am Ende des Prospektes.

- IADA-Intra Asian Discussion Agreement, February 2013;
- IMF World Economic Outlook - Update, January 2013 (“**IMF-Update**”);
- IMF World Economic Outlook Database, October 2012 (“**IMF**”);
- Lloyd’s List, 10 January 2013;
- Maersk Broker August/September 2012;
- Maersk Broker, November 2012;
- Maersk Broker, Weekly Report, 7 December 2012;
- Montan Alternative Shipping.

The majority of the market information contained in this Prospectus is a condensation of information derived by the Issuer on the basis of various studies. Specific studies were cited only in those cases where the relevant information could be taken directly from such study. The remaining assessments of the Issuer are based on internal sources unless expressly indicated otherwise in this Prospectus.

Industry and market research reports, publicly available sources and commercial publications generally indicate that, while the information contained therein stems from sources that are assumed to be reliable, the accuracy and completeness of such information is not guaranteed and the calculations contained therein are based on a number of assumptions. Consequently, these caveats also apply with respect to this Prospectus. Neither the Issuer nor the Managers have verified the accuracy of External Data.

Any information taken from third parties has been accurately reproduced in this Prospectus. As far as the Issuer is aware and able to ascertain from the information taken from third parties, no facts have been omitted that would make the information reproduced incorrect or misleading.

A glossary with technical terms used herein can be found at the end of this Prospectus.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZUR EMITTENTIN

Allgemeine Informationen zur Emittentin

Gründung, Firma, Sitz, Geschäftsjahr und Dauer der Emittentin

Die Emittentin wurde nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland als Kommanditgesellschaft errichtet. Sie wurde am 21. Juni 1996 im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg registriert. Die Emittentin hat ihren Sitz in Hamburg und ist beim Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRA 89790 eingetragen. Ihr Geschäftssitz ist Neumühlen 19, 22763 Hamburg. Sie ist telefonisch erreichbar unter +49 (0) 40 389 177 0. Die Emittentin ist unter den beiden Namen „Rickmers“ und „Rickmers Gruppe“ tätig. Weitere Informationen über die Emittentin sind auf der Internetseite der Emittentin unter www.rickmers.com erhältlich.

Das Geschäftsjahr der Emittentin entspricht dem Kalenderjahr; es beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember eines jeden Jahres. Die Emittentin wurde auf unbestimmte Dauer errichtet.

Unternehmensgegenstand der Emittentin

Der Zweck der Emittentin ist gemäß § 2 ihrer Satzung das Halten von Beteiligungen an anderen Gesellschaften, insbesondere der Schifffahrts- und Immobilienbranche, die Akquisition, der Betrieb und das Management von Schiffen und Immobilien, einschließlich das Seetransportgeschäft.

Grundkapital und Gesellschafterstruktur

Herr Bertram R.C. Rickmers ist alleiniger Kommanditist der Emittentin und kontrolliert die Emittentin somit. Herr Rickmers hat eine Einlage von EUR 6.405.159,29 in das Kapital der Emittentin geleistet. Dieser Betrag ist voll eingezahlt. Der Komplementär Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg, dessen Anteile von der Emittentin gehalten werden (*Einheits-KG*), hält keinen Kapitalanteil an der Emittentin. Herr Rickmers ist auch Geschäftsführer und Vorsitzender des Komplementärs der Emittentin.

Abschlussprüfer

PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, New-York-Ring 13, 22297 Hamburg („**PwC**“) hat den konsolidierten Jahresabschluss der Emittentin nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung (HGB) für die zum 31. Dezember 2012 und 2011 endenden Geschäftsjahre geprüft und jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

PwC ist in Deutschland im Berufsregister der Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften registriert und der Wirtschaftsprüferkammer zugelassen, Rauchstrasse 26, 10787 Berlin.

Rating

Die Emittentin wurde am 8. Mai 2013 von der Creditreform Rating AG („**Creditreform**“) mit BB bewertet.

Die Bewertungsskala von Creditreform für langfristige Verbindlichkeiten ist in verschiedene Kategorien unterteilt, und reicht von hervorragend (*excellent*) bis schlecht (*poor*): „AAA“, „AA“, „A“, „BBB“, „BB“, „B“, „C“ und „D“, welche kennzeichnet, dass Zahlungstörungen eingetreten sind. Den Kategorien „AA“ bis „CCC“ kann jeweils ein Plus- („+“) oder Minuszeichen („-“) hinzugefügt werden, um die relative Stellung innerhalb der Kategorie zu verdeutlichen.

Creditreform wurde gemäß Verordnung (EG) Nr. 1060/2009 vom 16. September 2009, die durch die Verordnung (EG) Nr. 513/2011 des Europäischen parlaments sowie des Rates vom 11. März 2011 („**CRA-Verordnung**“) registriert. Ein aktuelles Verzeichnis der gemäß CRA-Verordnung registrierten Ratingagenturen ist auf der Internetseite der Europäischen Wertpapier- und Marktaufsichtsbehörde („**ESMA**“) unter www.esma.europa.eu/page/List-registered-and-certified-CRAs abrufbar.

GENERAL INFORMATION ON THE ISSUER

General Information on the Issuer

Formation, Business Name, Registered Office, Financial Year, Duration and Term of the Issuer

The Issuer is incorporated as a limited partnership (*Kommanditgesellschaft*) under the laws of the Federal Republic of Germany. It was registered with the commercial register (*Handelsregister*) kept at the local court (*Amtsgericht*) of Hamburg on 21 June 1996. The Issuer has its registered office in Hamburg and is registered with the commercial register (*Handelsregister*) kept at the local court (*Amtsgericht*) of Hamburg under registration number HRA 89790. Its business address is at Neumühlen 19, 22763 Hamburg. It may be reached by telephone at +49 (0) 40 389 177 0. The Issuer operates under the commercial names “Rickmers” and “Rickmers Group”. Further information about the Issuer can be found on the website of the Issuer at www.rickmers.com.

The financial year of the Issuer equals the calendar year and runs from 1 January to 31 December of each year. The term of the Issuer is unlimited.

Corporate object of the Issuer

Pursuant to Section 2 of the Issuer’s articles of association, the object of the Issuer is the holding of interests in other companies, especially in the shipping and real estate sector, the acquisition, operation and management of vessels and real estate, including the ocean transportation business.

Share capital and shareholder structure

Mr. Bertram R.C. Rickmers is the sole limited partner (*Kommanditist*) of the Issuer, thereby controlling it. Mr. Rickmers has contributed EUR 6,405,159.29 to the capital of the Issuer. This amount has been fully paid in. The general partner, Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg, whose shares are held by the Issuer (*Einheits-KG*), holds no capital contribution in the Issuer. Mr. Rickmers is also managing director and chairman of the general partner of the Issuer.

Auditors

PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, New-York-Ring 13, 22297 Hamburg (“*PwC*”) has audited the Issuer’s consolidated financial statements prepared in accordance with German GAAP (*HGB*) for the years ended 31 December 2012 and 2011 and has issued an unqualified auditor’s report (*uneingeschränkter Bestätigungsvermerk*) in each case.

PwC is admitted and registered in Germany in the public register of public accountants and accounting firms (*Berufsregister der Wirtschaftsprüfer and Wirtschaftsprüfungsgesellschaften*) by the German Chamber of Public Accountants (*Wirtschaftsprüferkammer*), Rauchstraße 26, 10787 Berlin.

Rating

The Issuer was rated BB by Creditreform Rating AG (“**Creditreform**”) on 8 May 2013.

Creditreform’s rating scale for long-term debt is divided into several categories ranging from excellent to poor: “AAA”, “AA”, “A”, “BBB”, “BB”, “B”, “C” and “D”, which categorises an obligor in default. The categories “AA” to “B” may be supplemented by a “+” or “-” to indicate a relative position within each category.

Creditreform has been registered in accordance with the European Union regulation No. 1060/2009 dated 16 September 2009 amended by Regulation (EC) No 513/2011 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2011 („**CRA Regulation**“). A current list of the credit rating agencies registered in accordance with the CRA Regulation is available on the website of the European Securities and Markets Authority (“**ESMA**”) under www.esma.europa.eu/page/List-registered-and-certified-CRAs.

Historie des Konzerns und Konzernstruktur

Historie des Konzerns

- 1982: Gründung der MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG durch Bertram R.C. Rickmers
- 1985: Gründung der Schifffahrtsgesellschaft Reederei B. Rickmers GmbH & Cie. KG durch Bertram R.C. Rickmers, später in Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG umbenannt
- 1995-1998: Erweiterung der unter dem Management von Rickmers stehenden Flotte; Gründung der Atlantic Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG zur Auflegung geschlossener Fonds und zur Vermittlung von Beteiligungen an solchen Fonds
- 1996: Gründung der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG
- 2000: Bertram R.C. Rickmers kauft die Rickmers-Linie von Hapag-Lloyd AG zurück
- 2003: Rickmers-Linie startet den ostgehenden „Round-the-World Pearl String Service“ für Stückgut, Schwergut und Projektladungen
- 2006: ‘Rickmers Immobilien’ wird als neue Geschäftssparte der Rickmers Gruppe neben den traditionellen Schifffahrtssparten lanciert. Rickmers Immobilien Management GmbH & Co. KG wird als Tochtergesellschaft errichtet; ihre Aufgabe besteht in der Akquisition und der Vermögensverwaltung im Hinblick auf das Immobilienportfolio der Rickmers Gruppe
- 2006: Die Rickmers Gruppe eröffnet ein neues Büro in Singapur und gründet Rickmers Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd.. Ein Teil der Rickmers-Flotte wird von dort aus bereedert und profitiert von den günstigen geschäftlichen Bedingungen für Schifffahrtsunternehmen, die von der Regierung Singapurs geschaffen wurden
- 2007: Börsengang der Rickmers Maritime
- 2009: Die Rickmers-Familie blickt auf ihre 175-jährige Tradition in der Schifffahrt zurück
- 2009-2011: Die Rickmers Gruppe und Rickmers Maritime erhalten eine Lieferung von 25 Schiffen der neuen Generation; Neufinanzierung der Flotte
- 2011: Die Rickmers Gruppe nimmt eine Neusegmentierung ihres Geschäfts vor; Veräußerung des Immobiliengeschäfts; Verschmelzung der Pacific Holdings International auf die Rickmers Holding
- Errichtung der Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier L.L.C.
- Fertigstellung der Serie von acht 13.100-TEU-Schiffen (an Maersk verchartert)
- 2012: Ronald D. Widdows wird CEO der Rickmers Holding
- Erste Veröffentlichung des Konzernabschlusses im Rahmen der Kapitalmarktkommunikation
- 2013: Rickmers-Linie startet ihren westgehenden „Round-The-World Pearl String Service“, der Häfen in Yokohama, Masan, Xingang, Shanghai, Singapur, Kapstadt, Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro, Vitoria, Philadelphia, Savannah und Houston miteinander verbindet

History of the Group and Group Structure

History of the Group

- 1982: Formation of MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG by Bertram R.C. Rickmers
- 1985: Formation of Schiffahrtsgesellschaft Reederei B. Rickmers GmbH & Cie KG by Bertram R.C. Rickmers, later renamed to Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG
- 1995-1998: Expansion of the Rickmers managed fleet; Formation of Atlantic Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG, initiating closed end funds and marketing participations therein
- 1996: Incorporation of Rickmers Holding GmbH & Cie. KG
- 2000: Bertram R.C. Rickmers buys back Rickmers-Linie from Hapag-Lloyd AG
- 2003: Rickmers-Linie starts the unique eastbound Round-the-World Pearl String Service for break-bulk, heavy lift and project cargoes
- 2006: 'Rickmers Immobilien' is formed as a new division of the Rickmers Group in addition to the traditional shipping divisions. Rickmers Immobilien Management GmbH & Co. KG is established as subsidiary and entrusted with the acquisition and asset management of the real estate portfolio of the Rickmers Group
- 2006: Rickmers Group opens a new office in Singapore and incorporates Rickmers Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd.. Part of the Rickmers fleet is managed from there, making use of the favourable business environment for shipping companies introduced by the Singaporean Government
- 2007: IPO of Rickmers Maritime
- 2009: Rickmers family celebrates 175 years in shipping
- 2009-2011: Delivery of 25 new generation vessels to Rickmers Group and Rickmers Maritime; new financing of the fleet
- 2011: Rickmers Group introduces new segmentation; disposal of real estate business; merger of Pacific Holdings International into Rickmers Holding
- Starting the Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier L.L.C.
- Completion of a series of eight 13,100 TEU vessels chartered out to Maersk
- 2012: Ronald D. Widdows joins as CEO of Rickmers Holding
- First publication of consolidated accounts as part of the capital markets communication
- 2013: Rickmers-Linie launched its Westbound Round-The-World Pearl String Service serving ports in Yokohama, Masan, Xingang, Shanghai, Singapore, Cape Town, Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro, Vitoria, Philadelphia, Savannah and Houston.

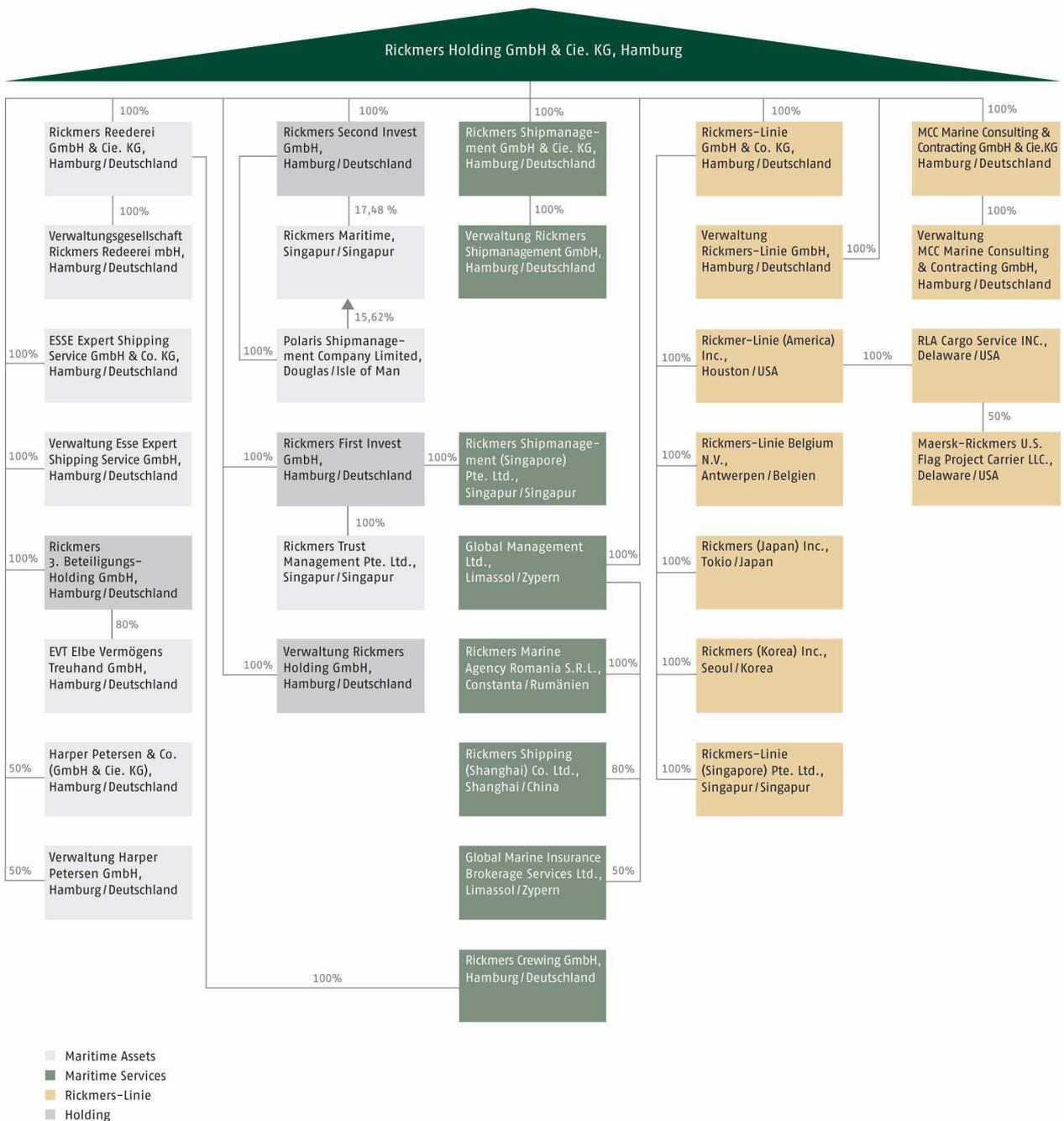
Konzernstruktur

Die Emittentin ist die Muttergesellschaft der Rickmers Gruppe, welche die Emittentin und 103 konsolidierte Tochtergesellschaften der Emittentin sowie sieben Minderheitsbeteiligungen an anderen Unternehmen umfasst.

Die Rickmers Holding als Konzernobergesellschaft stellt den Geschäftsbereichen fachübergreifende Dienstleistungen zur Verfügung und dient als Managementholding für die Rickmers Gruppe. Dies beinhaltet unter anderem den Erwerb, das Halten und Veräußern von Beteiligungen an anderen Gesellschaften im Bereich der Schifffahrt und der maritimen Wirtschaft. Darüber hinaus stellt Rickmers Holding die Finanzierung der Geschäftsbereiche sicher.

In dem folgenden Schaubild sind die wichtigsten Tochtergesellschaften der Emittentin abgebildet:

Rickmers Konzernstruktur



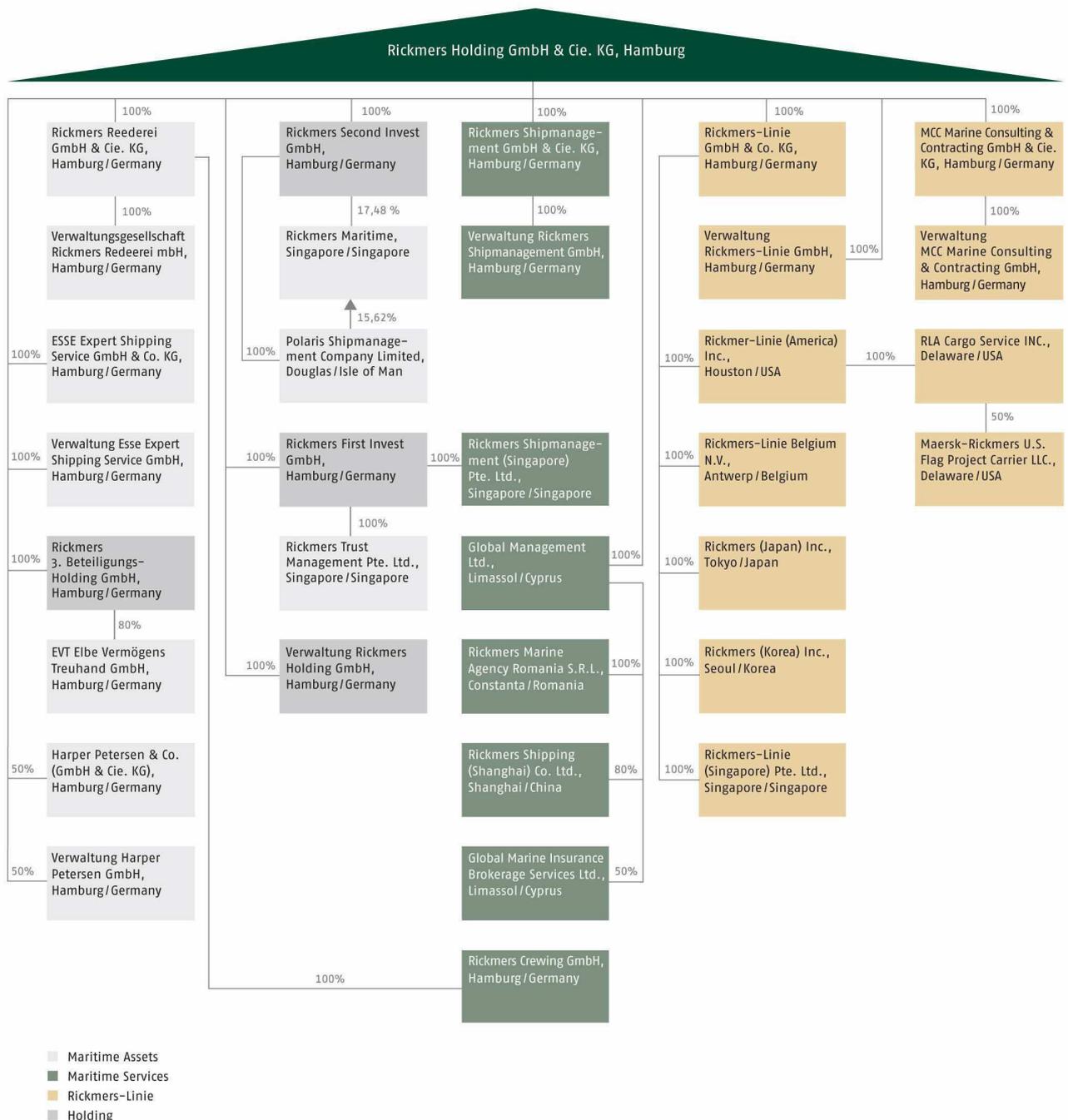
Group Structure

The issuer is the parent company of Rickmers Group which comprises the Issuer and 103 consolidated subsidiaries of the Issuer as well as seven minority participations in other companies.

As group parent company, Rickmers Holding provides its business segments with interdisciplinary services and serves as a management holding company for Rickmers Group. Amongst other things, this means acquiring, holding and selling investments in other shipping companies and related maritime businesses. Moreover, Rickmers Holding manages financing for the business segments.

The following is a chart showing the major subsidiaries of the Issuer:

Rickmers Group Structure



GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Überblick

Die Rickmers Gruppe ist ein international etablierter Anbieter von Dienstleistungen für die Schifffahrtsindustrie, Schiffseigentümer und Seefrachtführer. Die Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe ist in drei Geschäftsbereiche unterteilt: Maritime Assets, Maritime Services und Rickmers-Linie.

- Im Geschäftsbereich **Maritime Assets** ist die Rickmers Gruppe als Asset Manager für ihre eigenen Schiffe und Schiffe Dritter tätig, arrangiert und koordiniert Schiffsprojekte, organisiert Finanzierungen und erwirbt, verchartert und verkauft Schiffe. Der Geschäftsbereich Maritime Assets umfasst auch die Schiffseigentumsgesellschaften der Rickmers Gruppe.
- In dem Geschäftsbereich **Maritime Services** erbringt die Rickmers Gruppe Dienstleistungen im Schiffsmanagement für die eigenen Schiffe der Rickmers Gruppe und für Schiffe Dritter, zu denen technisches und operatives Management, Crewing, Neubauüberwachung, Beratungsleistungen und Dienstleistungen im Zusammenhang mit Versicherungen gehören.
- In dem Geschäftsbereich **Rickmers-Linie** ist die Rickmers Gruppe als Linienreederei für Stückgut, Schwergut und Projektladung tätig (z.B. mit ihrem „Round-The-World Pearl String Service“) und bietet ergänzend zu ihren Liniendiensten auch Einzelreisen an. Die in diesem Segment betriebene Flotte besteht aus Mehrzweckfrachtern mit Schwerlastkränen.

Die Rickmers Gruppe hat ihren Sitz in Hamburg und ist mit mehr als 20 eigenen Büros in elf Ländern (Belgien, China, Zypern, Deutschland, Isle of Man, Japan, Korea, Philippinen, Rumänien, Singapur, USA) und mehr als 50 Vertriebsagenturen weltweit vertreten.

Die Schifffahrtstradition der Familie Rickmers reicht zurück bis ins Jahr 1834, dem Jahr, in dem R.C. Rickmers die Rickmers Werft in Bremerhaven gründete. Seit dieser Zeit ist die Familie Rickmers in allen Generationen in der Schifffahrt erfolgreich gewesen.

Im Jahr 1982 gründete Bertram R.C. Rickmers die MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, den Ursprung der heutigen Rickmers Gruppe. Im Jahr 1985 wurde die Hauptgesellschaft der Rickmers Gruppe, die Rickmers Reederei, gegründet. Im Jahr 2000 erwarb die Rickmers Gruppe die Rickmers-Linie, entwickelte anschließend ihr Konzept der Linienreederei für Stückgut, Schwergut und Projektladungen und setzte dieses in die Praxis um.

Seitdem ist die Rickmers Gruppe erheblich gewachsen und hat die Flotte der eigenen oder von ihr bereederten Schiffe, zu denen Containerschiffe, Stückgut- und Mehrzweckfrachter, Autofrachter und Massengutfrachter gehören, stetig ausgebaut. Die Rickmers Gruppe bereedert gegenwärtig eine Flotte von 95 Schiffen, die aus 53 eigenen Schiffen, 35 Schiffen von Schiffsfonds und sieben Schiffen von sonstigen Dritten besteht. In dem zum 31. Dezember 2012 endenden Geschäftsjahr beschäftigte die Rickmers Gruppe im Durchschnitt 3.494 Mitarbeiter (476 an Land und 3.018 auf See, einschließlich der von Crewing-Agenturen angestellten Mitarbeiter).

BUSINESS

Overview

Rickmers Group is an established international provider of services for the maritime industry, vessel owner and ocean carrier. Rickmers Group's business is divided in the business segments Maritime Assets, Maritime Services and Rickmers-Linie.

- In the business segment *Maritime Assets* Rickmers Group acts as asset manager for its own and third party vessels and initiates and coordinates vessel projects, arranges financing, acquires, charters out and sells vessels. The segment Maritime Assets also comprises the vessel owning companies of Rickmers Group.
- In the business segment *Maritime Services* Rickmers Group provides shipmanagement for Rickmers Group's own and third party vessels, including technical and operational management, crewing, newbuilding supervision as well as advisory and insurance-related services.
- In the business segment *Rickmers-Linie* Rickmers Group offers global breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services (such as the Round-The-World Pearl String Service) and individual sailings complementing the liner services. The fleet operated in this segment consists of multi-purpose heavy lift vessels with on board cranes.

Rickmers Group is based in Hamburg and is represented by over 20 offices in eleven countries (Belgium, China, Cyprus, Germany, Isle of Man, Japan, Korea, Philippines, Romania, Singapore, USA) and more than 50 sales agencies worldwide.

The roots of the Rickmers family in shipping go back to the year 1834, when R.C. Rickmers founded the Rickmers shipyard in Bremerhaven. Over the years, the Rickmers family was successful in shipping in each generation.

In 1982 Bertram R.C. Rickmers founded MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, the nucleus of Rickmers Group. In 1985 the main operating company of Rickmers Group, Rickmers Reederei, was established. In 2000 Rickmers Group acquired Rickmers-Linie and thereafter developed and implemented the concept of a global breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service.

Rickmers Group has experienced significant growth, expanding the fleet of vessels it owns or manages, which includes container vessels, breakbulk and multi-purpose vessels, car carriers as well as bulk carriers. Rickmers Group currently manages a fleet of 95 vessels, consisting of 53 own vessels, 35 vessels held by Ship-Ownning Funds and seven other third party vessels. In the financial year ended 31 December 2012, Rickmers Group employed an average of 3,494 persons (476 based on shore and 3,018 at sea, including employees employed by crewing agencies).

Es folgt eine Übersicht über die Schiffe, die gegenwärtig von der Rickmers Gruppe bereedert werden:

Schiffstyp	Kapazität	Anzahl	Bruttotragfähigkeit
Containerschiff	13.100 TEU	8	140.580 t
Containerschiff	5.100 TEU	6	68.150 t
Containerschiff	4.444 TEU	2	58.300 t
Containerschiff	4.250 TEU	17	50.750 t
Containerschiff	3.450 TEU	3	43.100 t
Containerschiff	2.800 TEU	1	39.462 t
Containerschiff	2.200 TEU	8	30.781 t
Containerschiff	2.100 TEU	2	28.366 t
Containerschiff	2.007 TEU	1	27.244 t
Containerschiff	2.000 TEU	1	32.380 t
Containerschiff	1.850 TEU	6	24.279 t
Containerschiff	1.700 TEU	9	23.064 t
Containerschiff	1.350 TEU	1	17.350 t
Containerschiff	1.200 TEU	1	15.316 t
Containerschiff	1.160 TEU	2	14.064 t
Containerschiff	1.100 TEU	4	12.595 t
Containerschiff	1.100 TEU	1	14.357 t
Containerschiff	900 TEU	1	9.342 t
Containerschiff	640 TEU	1	5.593 t
Conbulker	1.650 TEU	2	35.466 t
Superflex Heavy mehrzweckfrachter	30K	13	30.000 t
Superflex Heavy Mehrzweckfrachter	17K	2	17.000 t
Massengutfrachter	Panmax	1	76.316 t
Reine Autofrachter	bis zu 4.900 Einheiten	3	11.650 t

The following is an overview of the vessels currently managed by Rickmers Group:

Type	Capacity	Number	Deadweight
Containership	13.100 TEU	8	140.580 t
Containership	5,100 TEU	6	68.150 t
Containership	4,444 TEU	2	58.300 t
Containership	4,250 TEU	17	50.750 t
Containership	3,450 TEU	3	43.100 t
Containership	2,800 TEU	1	39.462 t
Containership	2,200 TEU	8	30.781 t
Containership	2,100 TEU	2	28.366 t
Containership	2,007 TEU	1	27,244 t
Containership	2,000 TEU	1	32.380 t
Containership	1,850 TEU	6	24.279 t
Containership	1,700 TEU	9	23.064 t
Containership	1,350 TEU	1	17.350 t
Containership	1,200 TEU	1	15.316 t
Containership	1,160 TEU	2	14.064 t
Containership	1,100 TEU	4	12.595 t
Containership	1,100 TEU	1	14.357 t
Containership	900 TEU	1	9.342 t
Containership	640 TEU	1	5.593 t
Conbulker	1,650 TEU	2	35.466 t
Superflex Heavy MPC	30k	13	30.000 t
Superflex Heavy MPC	17k	2	17.000 t
Bulk carrier	Panmax	1	76.316 t
Pure car carrier	Up to 4,900 units	3	11.650 t

Alleiniger Kommanditist der Emittentin ist Herr Bertram R.C. Rickmers.

Die Emittentin ist die Muttergesellschaft der Rickmers Gruppe, die die Emittentin und 103 konsolidierte Tochtergesellschaften der Emittentin sowie sieben Minderheitsbeteiligungen an anderen Unternehmen umfasst. Die Hauptunternehmen der Rickmers Gruppe sind die Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG (Geschäftsbereich Maritime Assets), die Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG (Geschäftsbereich Maritime Services) und die Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG (Geschäftsbereich Rickmers-Linie). Seit 23. April 2012 hat die Emittentin ihre 33,1%-Beteiligung an der Rickmers Maritime, einem börsennotierten Schifffahrtstrust in Singapur, konsolidiert.

In dem zum 31. Dezember 2012 endenden Geschäftsjahr hat die Rickmers Gruppe einen konsolidierten Umsatz von € 618,3 Mio. (2011: € 574,3 Mio.), ein konsolidiertes EBITDA von € 244,4 Mio. (2011: € 203,0 Mio.), ein konsolidiertes EBIT von € 114,7 Mio. (2011: € 90,5 Mio.) und einen konsolidierten Reingewinn von € 22,5 Mio. (2011: € 13,8 Mio.) erzielt (alle Zahlen aus 2011 auf der Grundlage des Pro-forma-Abschlusses).

Wettbewerbsvorteile

Die Rickmers Gruppe ist davon überzeugt, dass sie ihre starke Wettbewerbsposition auf den für sie wichtigen Märkten folgenden Wettbewerbsvorteilen verdankt:

- **Eine renommierte Marke in der Schifffahrtsindustrie und eine starke Präsenz auf dem internationalen Markt**

Dank der langen Familientradition, die bis in das Jahr 1834 zurückreicht, ist der Name Rickmers in der Schifffahrtsindustrie überall auf der Welt bekannt. Die Rickmers Gruppe, die von Bertram R.C. Rickmers im Jahr 1982 gegründet wurde, ist heute mit mehr als 20 eigenen Büros in elf Ländern (Belgien, China, Zypern, Deutschland, Isle of Man, Japan, Korea, Philippinen, Rumänien, Singapur, USA) und mehr als 50 Vertriebsagenturen weltweit vertreten und ist dadurch zu einem führenden, weltweit operierenden Schifffahrtsunternehmen geworden.

Der Geschäftsbereich Maritime Assets ist international gut aufgestellt. Gemäß Clarkson Research Services steht die Charterreederei der Rickmers Gruppe, gemessen an der Kapazität in TEU, weltweit auf Rang 9. Darüber hinaus ist die Rickmers Reederei als Manager einer großen Flotte eigener Schiffe und Schiffe Dritter bekannt. Durch die Gründung von Rickmers Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd. und den Börsengang von Rickmers Maritime in Singapur konnte die Rickmers Gruppe 2007 ihre Präsenz in Asien ausbauen. Mit Fokus auf den asiatischen Schifffahrtsmarkt nutzt die Rickmers Gruppe die Vorteile des Schifffahrtsstandorts Singapur. Rickmers Maritime ist am Mainboard der Singapore Exchange Securities Trading Limited notiert und in den FTSE ST Maritime Index aufgenommen.

Der Geschäftsbereich Maritime Services hat Büros an strategisch wichtigen Schiffsmanagement- und Crewing-Standorten in Hamburg, Singapur und Limassol, von wo aus sie ihre weltweiten Aktivitäten koordiniert.

Die Rickmers-Linie betreibt weltweit 16 eigene Büros, darunter die Zentrale in Hamburg und die Büros in Antwerpen, Houston, Seoul, Shanghai, Singapur und Tokio. Ergänzt wird dieses Netz durch 50 Vertriebsagenturen, die die weltweite Präsenz der Rickmers-Linie verstärken. Die Rickmers-Linie plant, ihre Kapazitäten in attraktiven Wachstumsmärkten weiter auszubauen. Durch ihre Repräsentanzen in Peking, Shanghai, Dalian, Hong Kong, Tianjin, Xingang und Qingdao ist die Rickmers-Linie in China stark vertreten. Rickmers unterhält auch eine Verkaufagentur in Urumqi (Xinjiang). Das Engagement der Rickmers-Linie in China hat eine lange Tradition: Bereits im September 1985 eröffnete das Unternehmen das erste „Representative Office“ in Tianjin.

Um in Asien weiter expandieren zu können, hat die Rickmers-Linie Anfang 2013 eine eigene Niederlassung in Singapur eröffnet. Außerdem baut die Rickmers-Linie ihr Vertriebsnetz in Nord-, Mittel- und Südamerika aus. Bereits seit Dezember 2011 ist die Rickmers-Linie Partner in einem Joint Venture mit Maersk Line, Limited, die ihren Hauptsitz in den USA hat, und bietet den Seetransport von Projektladungen unter US-Flagge unter dem Namen „Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier“ an.

The Issuer's sole limited partner (*Kommanditist*) is Mr. Bertram R.C. Rickmers.

The Issuer is the parent company of Rickmers Group which comprises the Issuer and 103 consolidated subsidiaries of the Issuer as well as seven minority participations in other companies. The main companies of Rickmers Group are Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG (Maritime Assets segment), Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG (Maritime Services segment) and Rickmers-Linie GmbH & Co. KG (Rickmers-Linie segment). As of 23 April 2012, the Issuer consolidated its 33.1% shareholding in Rickmers Maritime, a publicly listed shipping business trust in Singapore.

In the financial year ended 31 December 2012, Rickmers Group generated consolidated revenues of € 618.3 million (2011: € 574.3 million) and a consolidated EBITDA of € 244.4 million (2011: € 203.0 million), a consolidated EBIT of € 114.7 million (2011: € 90.5 million) and a consolidated net profit of € 22.5 million (2011: € 13.8 million) (all 2011 figures on pro-forma basis).

Competitive Strengths

Rickmers Group believes that it maintains a strong competitive position in its markets due to the following strengths:

- **Renowned brand in the maritime industry and strong presence in the international market**

Due to the family history in shipping, which dates back to 1834, the name Rickmers is well known in the maritime industry around the globe. Rickmers Group, which was initiated by Bertram R.C. Rickmers in 1982, today is represented by over 20 offices in eleven countries (Belgium, China, Cyprus, Germany, Isle of Man, Japan, Korea, Philippines, Romania, Singapore, USA) and more than 50 sales agencies worldwide which makes it a leading globally operating shipping company.

The business segment Maritime Assets is well positioned internationally. According to Clarkson Research Services, Rickmers Group's charter owner fleet ranks number 9 worldwide based on TEU. Furthermore, Rickmers Reederei is known as a manager of a large fleet of own and third party vessels. The incorporation of Rickmers Shipmanagement (Singapore) Ltd. and the IPO of Rickmers Maritime in Singapore extended the presence of Rickmers Group in Asia in 2007. With its focus on the Asian container liner shipping market, Rickmers Group exploits the advantages of Singapore as a maritime base. Rickmers Maritime is listed on the Mainboard of the Singapore Exchange Securities Trading Limited and included in the FTSE ST Maritime Index.

The business segment Maritime Services has offices at strategically important shipmanagement and crewing centres in Hamburg, Singapore and Limassol to coordinate its worldwide activities.

Rickmers-Linie operates 16 offices worldwide including the head office in Hamburg and the offices in Antwerp, Houston, Seoul, Shanghai, Singapore and Tokyo. In addition, this network is supported by 50 third party agencies that enhance Rickmers-Linie's global presence. Rickmers-Linie plans to further build up its capabilities in attractive growth markets. Rickmers-Linie has a strong presence in China with representative offices in Beijing, Shanghai, Dalian, Hong Kong, Tianjin, Xingang and Qingdao. Rickmers also maintains a liaison office in Urumqi (Xinjiang). Rickmers-Linie's commitment to China has a long tradition: the company opened the first 'representative office' in Tianjin in September 1985.

To drive its expansion in Asia, Rickmers-Linie opened its own branch office in Singapore in the beginning of 2013. Furthermore, Rickmers-Linie is also expanding its sales network in the Americas. Since December 2011, Rickmers-Linie is partner in a joint venture with Maersk Line, Limited, a company headquartered in the USA, offering sea transportation of project cargoes under the U.S. flag under the name 'Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier'.

- **Die Fähigkeit, Veränderungen auf dem Schiffsfinanzierungsmarkt zu erkennen und die Finanzstrategie dementsprechend anzupassen**

Während der Finanzkrise im Jahr 2008 und danach erwies sich die Kapitalbeschaffung für die Schifffahrtsindustrie als extrem schwierig. Aufgrund niedriger Fracht- und Charraten, niedriger Kapazitätsauslastung und strengerer Refinanzierungsbedingungen der Finanzindustrie waren die Banken generell nicht bzw. nur in eingeschränktem Maße bereit oder in der Lage, für Schifffahrtsunternehmen Finanzierungen bereitzustellen. Im Vergleich zu der Zeit vor der Finanzkrise brach die Versorgung der Schifffahrtsunternehmen mit Finanzierungen im Jahr 2009 praktisch zusammen. Zudem fiel die Nachfrage nach Investitionsmöglichkeiten in Schiffsfonds auf ein historisches Tief. Infolge dieser erheblichen Verwerfungen auf den Schiffsfinanzierungsmärkten und nach einer Zeit, in der es für Marktteilnehmer unmöglich war, überhaupt Finanzierungsquellen zu erschließen, haben die Aktivitäten der Marktteilnehmer im Zusammenhang mit der Erschließung von Finanzierungsquellen zuletzt deutlich zugenommen.

Die Rickmers Gruppe hat die Umwälzungen in den Schifffahrtsmärkten bereits frühzeitig erkannt. Als Folge daraus hat die Rickmers Gruppe erste Maßnahmen ergriffen, um sich an die Anforderungen des veränderten Marktes anzupassen und sich auf die Bedürfnisse von Investoren, Banken und anderen Finanzierungsquellen einzustellen.

Durch ihre schlanke Eigentümerstruktur besitzt die Rickmers Gruppe die Fähigkeit, flexibel reagieren und schnelle Entscheidungen treffen zu können. Als Teil ihres Transformationsprozesses hat die Rickmers Gruppe ihr Geschäftsmodell geändert, indem sie unter anderem ihre Geschäftsbereiche umstrukturiert, ihre Tochtergesellschaften in Bezug auf die Finanzberichterstattung optimiert, und ihre Geschäftsführung umstrukturiert hat. Die Rickmers Gruppe hat ihre Unternehmensprozesse weiter verbessert, indem sie kapitalmarktfähige Strukturen eingeführt hat. Beispiele hierfür sind die Einführung eines transparenten Berichtswesens, einschließlich des schnellen Abschlusses der Finanzberichte und der geprüften Businesspläne, die Umsetzung eines Verhaltenskodexes und die Einführung von regelmäßigen Risikomanagementprozessen.

- **Eine starkes und sehr erfahrenes Managementteam mit hoher Expertise**

Das Management der Rickmers Gruppe verfügt über umfangreiche und langjährige Erfahrungen in der Schifffahrt, die sich auf alle Bereiche der maritimen Wertschöpfungskette erstrecken. Bertram R- C. Rickmers, Chairman der Emittentin, kann auf eine 179jährige Tradition seiner Familie in der maritimen Wirtschaft zurück blicken. Ronald D. Widdows, CEO der Emittentin, verfügt über eine 40jährige Erfahrung in der Schifffahrt sowie über ein fundiertes Wissen über den Tonnagebedarf der Kunden und die entsprechenden Beziehungen auf Führungsebene. Ergänzt wurde diese Expertise in den letzten Jahren durch den Eintritt neuer Mitglieder in das Management, die weitere Erfahrungen und Fachkenntnisse mit besonderem Schwerpunkt auf Finanzen, Unternehmensführung und Risikomanagement, einschließlich eines erstklassigen Know-hows im Hinblick auf Controlling, sowie Banken und Kapitalmärkte, eingebracht haben. Zum Beispiel hat Dr. Ignace Van Meenen, stellvertretender CEO und CFO der Emittentin, einen großen Erfahrungsschatz als Geschäftsführer für den Bereich Finanzen und CFO in verschiedenen Branchen, darunter in der Finanzindustrie in den USA und Europa, und Zugang zu den Fremd- und Eigenkapitalmärkten sowie zu Private-Equity-Märkten. Dieses interdisziplinäre Management mit fundierten Kenntnissen und langjährige Erfahrung sowohl im Schifffahrts- als auch im Finanzsektor trägt die strategische Neuausrichtung der Rickmers Gruppe und stellt einen wichtigen Wettbewerbsvorteil in Zeiten schwieriger werdender Finanzierungen in der Schifffahrtsindustrie dar und sichert darüber hinaus eine hohe Umsetzungsfähigkeit des Managements.

- **Unternehmerisches Denken, Innovation und Know-how mit einem Schwerpunkt auf Qualität und Effizienz**

Die Rickmers Gruppe ist davon überzeugt, dass sie einen besonderen Wettbewerbsvorteil im Hinblick auf Innovation und Know-how mit einem Fokus auf Qualität und Effizienz hat:

Da die Treibstoffkosten inzwischen mehr als drei Viertel der Schiffsbetriebskosten ausmachen, stellt der Bunkerverbrauch einen wesentlichen Faktor zur Bestimmung der Profitabilität eines Schiffes dar. Die Rickmers Gruppe hat innovative Projekte zur Optimierung der Energieeffizienz initiiert und erhielt im Januar 2013 als erstes deutsches Unternehmen in der Schifffahrtsindustrie eine akkreditierte Zertifizierung durch GL Systems Certification nach dem internationalen Standard ISO 50001 (Energiemanagementsystem) für ihre Büros in Hamburg und Singapur sowie für die ersten zehn Schiffe. Das Energiemanagementsystem nutzt wichtige Leistungsparameter und schiffsspezifische Daten, um die Energieeffizienz im Schiffsbetrieb, bei technischen Anpassungen, der Wartung und der Beschaffung zu optimieren. Um die Effizienz weiter zu optimieren, werden die gewonnenen Erfahrungen und verbesserten Einstellungen auf sämtlichen Schiffen umgesetzt.

- **Ability to identify shifts in the shipping finance market and to adapt the financial strategy accordingly**

In the course of the financial crisis in the year 2008 and thereafter capital sourcing for the maritime industry proved to be extremely difficult. Due to low freight and charter rates, low capacity utilisation and tighter refinancing conditions of the financial industry, banks were generally not, or only to a limited extent, willing or able to provide financing to shipping companies. In comparison to the time before the financial crisis, the supply of shipping companies with financing virtually collapsed in 2009. Moreover, the demand for investments in Ship-Owning Companies decreased significantly to a historically low level. As a result of these material dislocations in the shipping finance markets and after a period of incapability of market participants to identify financing sources, market participants' activity in relation to secure financing sources has significantly risen only recently.

However, Rickmers Group has started to identify the shifts in the shipping market at an early stage. As a consequence, Rickmers Group has started to implement measures to adapt to the changed market requirements and to prepare itself for the needs of investors, banks and other financing sources.

Due to its lean ownership structure, Rickmers Group had the ability to act flexibly, thus enabling it to make fast decisions. As part of this transformation process, Rickmers Group has changed its business model by reorganising its business segments, streamlining its subsidiaries with respect to financial reporting and restructuring its management team, amongst others. Rickmers Group has further improved corporate processes by establishing structures which allow for capital market viability. Examples include the establishment of a transparent reporting system, including fast close of the financial reports and audited business plans, the implementation of a code of conduct and the establishment of continuous risk management processes.

- **Strong and highly experienced management team with broad expertise**

Rickmers Group's management team has comprehensive and long-standing experience in shipping, covering all areas of the maritime value chain. Bertram R.C. Rickmers, the chairman of the Issuer, looks back on 179 years of his families' experience in the maritime industry. Ronald D. Widdows, the Issuer's CEO has more than 40 years' experience in shipping and in-depth insights in the tonnage needs of customers and the relevant relationships at senior level. This expertise has been complemented during recent years by joining management members who brought further experience and excellence with a strong focus on finance, corporate governance and risk management, including first-class know-how on matters relating to controlling, banking and capital markets. E.g. Dr Ignace Van Meenen, the Deputy CEO and CFO of the Issuer has a broad experience as finance director and CFO in different industry sectors, including the financial industry in the U.S., Europe and access to the debt as well as public and private equity markets. This interdisciplinary management set-up with in-depth knowledge and long lasting experience in both the shipping and the financial industry supports the strategic realignment of Rickmers Group and constitutes a significant competitive advantage in a period of financing difficulties in the maritime industry and furthermore, ensures a high execution ability of the management.

- **Entrepreneurial thinking, innovation and know-how driver with focus on quality and efficiency**

Rickmers Group believes that it has particular competitive strengths when it comes to innovation and know-how with focus on quality and efficiency:

With fuel costs now accounting for over three-quarters of ship operating expenses, bunker consumption is a vital factor in determining a vessel's profitability. Rickmers Group has initiated innovative projects to optimise energy efficiency and in January 2013 became the first German shipping company to be accredited by GL Systems Certification according to ISO 50001 (Energy Management System) for its offices in Hamburg and Singapore and for the first ten vessels. The Energy Management System utilises key performance indicators and ship-specific baselines to ensure the continuous improvement of energy efficiency in ship operations, technical modifications, maintenance and procurement. Best practices and lessons learnt are circulated across the ships to further improve efficiency.

Um die Energieeffizienz zu verbessern und die Attraktivität ihrer Schiffe sicherzustellen, hat die Rickmers Gruppe das Energiemanagementsystem EMMA™ an Bord von fünf ihrer Schiffe eingeführt; es soll die im Schiffmanagement eingesetzten Teams dabei unterstützen, die Schiffe so energieeffizient wie möglich zu betreiben und Treibstoff zu sparen. Das System wird von ABB, einem weltweit führenden Konzern in der Energie- und Automationstechnik, bereitgestellt und befindet sich noch in der Entwicklungsphase. Das System soll in Zukunft schrittweise verbessert und/oder ausgeweitet werden.

Zudem hat die Rickmers-Linie GmbH & Co. KG im November 2012 erfolgreich das Verfahren zur Rezertifizierung nach den neuesten ISO-Standards DINE EN ISO 9001:2008, ISO 14001:2009 und BS OHSAS 18001:2007 durchlaufen. Die Rickmers-Linie GmbH & Co. KG gehört noch immer zu den wenigen Unternehmen im Stückgut-, Schwergut- und Projektladungssektor, die ein integriertes Managementsystem nach den drei genannten Zertifizierungsstandards eingeführt hat. Sie ist nach dem ISO-Standard ISO 9001 für elf Jahre zertifiziert worden.

Darüber hinaus wurden die Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, die Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG sowie die Rickmers Crewing GmbH nach ISO 9001: 2008, DIN EN ISO 14001:2009 hinsichtlich ihres Managementsystems zertifiziert.

Außerdem hat die Rickmers Gruppe als erstes ausländisches Schifffahrtsunternehmen eine Lizenz für die Rekrutierung von Seeleuten auf internationalen Schiffen in China erhalten und eine Crewing-Agentur in Shanghai eingerichtet.

Beim Thema Kosteneffizienz ist die Rickmers Gruppe davon überzeugt, dass eine langfristige Kosteneffizienz im Schiffsbetrieb nur mit einer gut ausgebildeten Mannschaft sowie einem professionellen Management an Bord, das eine hohe technische Qualität und hohe Sicherheitsstandards sicherstellen kann, möglich ist. Aus dieser Überzeugung ist das „Ship-Centric Management“-Konzept der Rickmers Gruppe entstanden, das den Betrieb ihrer aus eigenen Schiffen und Schiffen Dritter zusammengesetzten Flotte optimieren soll. Nach diesem Organisationsprinzip entspricht ein Schiff einer Produktionseinheit innerhalb eines Unternehmens, und der Kapitän, die Offiziere und der Superintendent bilden zusammen das sogenannte Ship Management Team des Schiffes. Dies gewährleistet eine schlanke und effiziente Organisation und sorgt dafür, dass auf den Schiffen die hohen Standards der Rickmers Gruppe für Technik und Sicherheit erfüllt werden. Um ihre Kapitäne und Offiziere für ihre Management- und Führungsaufgaben vorzubereiten, führt die Rickmers Gruppe intensive interaktive Trainingskurse und Seminare durch, die internationale Maßstäbe für ein modernes und verantwortungsbewusstes Schiffmanagement setzen. Die Rickmers Gruppe schult ihre Führungskräfte an Bord nach anerkannten Techniken und Methoden, die auf die speziellen Anforderungen des Bordbetriebs zugeschnitten sind, und hat außerdem spezielle Kurse zum Energiemanagement entwickelt.

Kerngeschäft der Rickmers-Linie ist der Seetransport von Stückgut, Schwergut und Projektladungen von Hafen zu Hafen. Um ihre Kunden zu den Anschlag-, Lasch- und Hebepunkten für ihre Ladung beraten zu können, damit diese optimal bewegt, geladen, positioniert und gesichert werden kann, hat die Rickmers Gruppe eine Cargo-Management-Software namens RICOSYS entwickelt. Dabei werden die einzelnen Posten der Ladung in einem realistischen Computermodell digitalisiert, in dem die Anhebung, Bewegung und Verstauung an Bord des Schiffes simuliert wird. Dies dient dem Ziel, die Beladungsplanung zu optimieren und gleichzeitig das Risiko einer Beschädigung der Fracht zu verringern. RICLASH, das integrierte Berechnungsmodell zur Ladungssicherheit der RICOSYS-Software, ist von der Klassifizierungsgesellschaft Germanischer Lloyd genehmigt worden.

- **Eine junge, flexible und wettbewerbsfähige Flotte eigener Schiffe**

Teil des Geschäftsmodells der Rickmers Gruppe ist das Halten von Schiffen in Eigentum. Die aus 53 eigenen Schiffen (einschließlich der 16 Schiffe im Eigentum von Rickmers Maritime) bestehende Flotte der Rickmers Gruppe ist dabei noch relativ jung. Zum 31. Dezember 2012 betrug das nach Kapazität gewichtete Durchschnittsalter der eigenen Flotte der Rickmers Gruppe rund fünf einhalb Jahre, während das nach Kapazität gewichtete Durchschnittsalter in der Branche mehr als acht Jahre betrug (Quelle: Alphaliner, Monthly Monitor, März 2013). Dank der Tatsache, dass die eigene Flotte der Rickmers Gruppe relativ jung ist, konnte die Rickmers Gruppe ihren Investitionsaufwand in der Vergangenheit auf einem niedrigeren Niveau halten.

In order to improve energy efficiency and to ensure attractiveness of its vessels, Rickmers Group has started implementing EMMA™ - an Energy Monitoring Management System on board of five of its vessels helping the shipmanagement teams to operate the vessels at a maximum level of energy efficiency and to save fuel. The system is provided by ABB, a worldwide leading power and automation technology group and is still in a development phase. The system will be gradually upgraded and/or extended in the future.

Furthermore, Rickmers-Linie GmbH & Co. KG has successfully undergone the process of recertification according to the latest ISO Standards ISO 9001:2008, DIN EN ISO 14001:2009 and BS OHSAS 18001:2007 in November 2012. Rickmers-Linie GmbH & Co. KG is still one of few in the breakbulk, heavy lift and project cargo sector that has adopted an integrated management system according to the three aforementioned certification standards. It has been certified according to the ISO 9001 standard for eleven years.

Furthermore, Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG as well as Rickmers Crewing GmbH have been certified according to ISO 9001: 2008, DIN EN ISO 14001: 2009 in relation to their management systems.

In addition, Rickmers Group is the first foreign company to receive a licence for recruiting seafarers on international vessels in China and has set up a crewing agency in Shanghai.

In terms of cost-efficiency, Rickmers Group believes that long-term cost-efficiency of ship operations depend on a well-trained crew and professional on-board management that can guarantee high technical quality and high safety standards. Rickmers Groups's concept of "ship-centric management" to optimise the operations of its fleet comprising own and third party vessels is based on this conviction. According to this organisational principle a vessel is regarded as a production unit within an organisation and the captain, the officers and the superintendent form the vessel's management team. This allows for a lean and efficient organisation and ensures that Rickmers Group's high technical and safety standards are adhered to on the vessels. Rickmers Group runs intensive interactive training courses and seminars, which set international standards in terms of modern and responsible shipmanagement, to prepare its captains and officers for their management and leadership tasks. Rickmers Group trains its on-board management in line with recognised techniques and methods tailored to meet the special requirements of operating at sea and has further developed special courses dealing with energy management.

Rickmers-Linie's core business focuses on the ocean transportation of breakbulk, heavy lift and project cargoes from port to port. To advise its customers on the best fixation, lashing and lifting points is for handling, loading, fastening and securing of the cargo, Rickmers Group has developed a cargo management software named RICO-SYS. Cargo items are digitalised to a realistic computer model for the simulation of cargo lifting, handling and bedding on board the vessels, for the benefit of an optimised cargo flow with a reduced risk of damage to the cargo. RICLASH, the integrated cargo securing calculation module of RICOSYS, has been approved by the classification society Germanischer Lloyd.

- **Young, flexible and competitive fleet of own vessels**

Rickmers Group's business model includes to a large extent the owning of vessels. Rickmers Group's owned fleet of 53 vessels (including 16 vessels held by Rickmers Maritime) is relatively young. As at 31 December 2012, the capacity weighted average age of Rickmers Group's owned fleet was approximately five and a half years, compared to the capacity weighted average age of more than eight years for the industry (Source: Alphaliner, Monthly Monitor, March 2013). Due to the relatively young age of Rickmers Group's owned fleet, Rickmers Group has been able to maintain lower capital expenditures in the past.

- **Durch ihr diversifiziertes Geschäftsmodell ist die Rickmers Gruppe weniger abhängig von zyklischen Schwankungen und deutlich diversifizierter als ihre Wettbewerber**

Die Rickmers Gruppe ist davon überzeugt, dass sie durch ihr diversifiziertes Geschäftsmodell im Vergleich zu ihren Wettbewerbern in den verschiedenen Geschäftsbereichen, in denen die Rickmers Gruppe tätig ist, weniger abhängig von zyklischen Schwankungen ist. Mit ihren drei Geschäftsbereichen Maritime Assets, Maritime Services und Rickmers-Linie deckt die Rickmers Gruppe ein breites Spektrum an mit der Schifffahrtsindustrie verbundenen Aktivitäten ab.

Das Portfolio der unter Maritime Assets gebündelten Aktivitäten umfasst alle Arten von in diesem Bereich anfallenden Tätigkeiten, wie Planung, Finanzierung, Erwerb und kommerzielles Management der eigenen oder für Dritte bereederten Schiffe. In ihrem Geschäftsbereich Maritime Services erbringt die Rickmers Gruppe Dienstleistungen im Schiffsmanagement für Schiffe der Rickmers Gruppe sowie für Schiffe Dritter. Diese umfassen das technische und operative Management, das Crewing, die Neubauüberwachung und damit zusammenhängende Beratungsleistungen, das Management von Neubauten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit Versicherungen. Über ihre Rickmers-Linie betätigt sich die Rickmers Gruppe als Linienreederei für Stückgut, Schwergut und Projektladungen und betreibt eine Flotte von Mehrzweckfrachtern mit Schwerlastkränen.

Dadurch, dass sie die drei verschiedenen Segmente in einer Unternehmensgruppe integriert hat, kann die Rickmers Gruppe verschiedene Synergieeffekte nutzen. Zum Beispiel ermöglichen die verschiedenen Marktperspektiven der Segmente der Rickmers Gruppe den Transfer von Know-how, einschließlich fundierter Kenntnisse der verschiedenen mit dem Seetransport verbundenen Märkte. Die Diversifizierung des Geschäfts der Rickmers Gruppe in verschiedene Schiffstypen, nämlich Containerschiffe auf der einen Seite und Mehrzweck(schwergut)frachter auf der anderen Seite, die durch Autofrachter und einen Massegutfrachter weiter ergänzt werden, ermöglicht es der Rickmers Gruppe auch, zyklische Schwankungen an den Märkten für die einzelnen Schiffstypen auszugleichen, da die Märkte für die verschiedenen Schiffstypen sich nicht immer parallel zueinander entwickeln. Zusätzlich erzielt die Rickmers Gruppe Einnahmen sowohl aus Charterraten von Schiffen unter Zeitcharterverträgen als auch aus Frachtraten aus der Beförderung individueller Frachten. Die Veränderungen bei den Charter- und Frachtraten (die sich zum Teil auch in gegenseitiger Abhängigkeit voneinander entwickeln) verlaufen zudem nicht gleich. Außerdem kann die Rickmers Gruppe, da sie (in ihrem Geschäftsbereich Maritime Assets) als Schiffseigentümer Schiffe verchartert und gleichzeitig (in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie) als Charterer Schiffe (einschließlich Schiffe Dritter) chartert, zu einem gewissen Grad die zyklischen Schwankungen bei den Charterraten ausgleichen.

Außerdem hat sich die Rickmers Gruppe durch die Aufteilung ihres Geschäfts in drei Segmente mit jeweils eigenem Management und eigenem Schwerpunkt - Asset Management, Schiffsmanagement und Linienreedereigeschäft für Stückgut, Schwergut und Projektladungen - gut positioniert, um drei Märkte durchdringen zu können. Auch wenn die größten Kunden des Geschäftsbereichs Maritimes Services heute noch die beiden anderen Geschäftsbereiche der Rickmers Gruppe sind, hat die Rickmers Gruppe in jedem einzelnen Segment erhebliche Kompetenz aufgebaut und ist gut aufgestellt, um die Bedürfnisse Dritter bedienen zu können. Wenn es ihr gelingt, ihre Kapazitäten in allen drei Segmenten noch stärker auszubauen und im Schiffsmanagement mehr Leistungen Dritten anzubieten, wird die Rickmers Gruppe wesentlich diversifizierter sein als ihre Wettbewerber.

- **Fahrplangenaue Liniendienste und kundenorientierte Informationen in dem Geschäftsbereich Rickmers-Linie**

Im Gegensatz zu den meisten ihrer Wettbewerber auf dem Stückgut- und Projektladungsmarkt ist die Rickmers Gruppe in der Lage, fahrplangenaue Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen anzubieten. Dank ihrer langjährigen Erfahrung im Linienreedereigeschäft konnte die Rickmers Gruppe ein ausgereiftes System zur Überwachung von Schiffen, Planungsrouten und erwarteten Auswirkungen von schwierigen Witterungsverhältnissen (die zu Verspätungen führen können) entwickeln, das eine genaue Einhaltung ihrer Fahrpläne ermöglicht. Infolge dessen können sich die Kunden auf die pünktliche Zustellung ihrer Fracht verlassen. Insbesondere Kunden in der Großanlagenbauindustrie sind von pünktlichen Lieferungen abhängig, da jede Verspätung im Bau von Anlagen, z.B. Kraftwerken, Zementwerken oder Windparks dazu führen kann, dass die Kunden der Rickmers-Linie empfindliche Strafen zahlen müssen. Außerdem ist die Rickmers-Linie sich darüber bewußt, wie wichtig Lieferpünktlichkeit ist; sie nimmt daher unvermeidliche Verzögerungen auf dem Transportweg sehr ernst und hat Kundeninformationssysteme eingerichtet, mit deren Hilfe die Kunden den Weg ihrer Fracht nachverfolgen können. Sollte es zu unvermeidlichen Verzögerungen kommen, hat die Information der Kunden und die Suche nach kundenorientierten Lösungen höchste Priorität für die Rickmers-Linie. Daher ist die Rickmers Gruppe zum bevorzugten Partner führender Industrieunternehmen weltweit geworden.

- **Rickmers Group has a diversified business model leading to a less cyclical dependence and is positioned to be significantly more diversified than competitors**

Rickmers Group believes that, compared to many of its competitors in the respective segments in which Rickmers Group operates, Rickmers Group has a diversified business model leading to a less cyclical dependence. Through its three business segments, Maritime Assets, Maritime Services and Rickmers-Linie, Rickmers Group covers a wide range of maritime business activities.

The spectrum of activities bundled under Maritime Assets includes all kind of asset related activities, such as planning, financing, acquisition and commercial management of vessels owned or managed for third parties. Rickmers Group's Maritime Services business provides shipmanagement for Rickmers Group's as well as third party vessels. Services include technical and operational management, crewing, building supervision and advisory services in relation thereto, management of newbuildings and insurance related services. Through Rickmers-Linie Rickmers Group offers breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services, operating a fleet of multi-purpose heavy lift vessels with on board cranes.

By integrating the three different segments within one group of companies, Rickmers Group is able to generate various synergy advantages. For example, the different market perspectives of Rickmers Group's segments allow for the transfer of know-how, including in-depth knowledge of various markets related to maritime transport. The diversification of Rickmers Group's activities in various types of vessels, in particular container vessels on the one hand and multi-purpose (heavy lift) vessels on the other, further supplemented by car carriers and a bulk carrier, also enables Rickmers Group to balance cyclical fluctuations in the markets for the individual vessel types as the markets for different types of vessels will not always develop correspondingly. In addition thereto, Rickmers Group generates income both in the form of charter hire by offering vessels under time charter agreements as well as in the form of freight rates by offering carriage of individual shipments, and the shifts in charter and freight rates (also to a certain extent moving in interdependency) as a rule do not correspond precisely. Furthermore, since Rickmers Group (in its Maritime Assets segment) acts as shipowner chartering out vessels and at the same time (in its Rickmers-Linie segment) acts as charterer of vessels (including third party vessels), Rickmers Group can to a certain extent balance out the cyclical fluctuations in charter rates.

Furthermore, by structuring its business into three separately managed and focussed segments - asset management, shipmanagement and breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service - Rickmers Group positioned itself for the penetration of three markets. Although the biggest clients of the Maritimes Services segment are currently still the other two segments of Rickmers Group, in each of its segments Rickmers Group has built up strong capabilities and is well-prepared to serve the needs of third parties. Upon leveraging the capabilities in all three segments and providing particularly also shipmanagement services to more third parties, Rickmers Group will be significantly more diversified than competitors.

- **On-time services and customer oriented information in the Rickmers-Linie segment**

In contrast to most of its competitors in the breakbulk and project cargo market Rickmers Group is able to offer on-time breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service. Due to its long lasting experience in the liner service market Rickmers Group developed a sophisticated system of supervision of vessels, planning routes and anticipating effects of severe weather conditions (potential for delay in parts) that allows for precise compliance with its schedules. As a result customers may rely on on-time delivery of cargo. Particularly customers in the large scale plant construction industry are dependent on timely delivery since any delays in the construction of plants e.g. power plants, cement plants or wind farms may cause serious penalties to be paid by Rickmers-Linie's customers. Furthermore, Rickmers-Linie is fully aware of the importance of punctuality in delivery and thus takes any inevitable delays in transportation very seriously and has installed customer information systems which allow its customers to track the cargo. Should delays be inevitable Rickmers-Linie's first priority is to inform customers and to find customer oriented trouble shooting solutions. Accordingly Rickmers Group has become the partner of choice for leading global industrial companies.

- **Bestehende Charterverträge sorgen für verlässliche Einnahmen**

Für ihre eigenen Schiffe hat die Rickmers Gruppe mit Erfolg langfristige Charterverträge mit führenden Linienreedereien abgeschlossen, welche ihr in der nahen Zukunft verlässliche Cashflows bieten.

Zum 31. Dezember 2012 bestanden für den Zeitraum bis zum 11. Juni 2018 (Fälligkeitstermin der Schuldverschreibungen, vertraglich fest vereinbarte, nicht diskontierte Chartereinnahmen aus den für ihre eigenen Schiffe abgeschlossenen Charterverträgen in Höhe eines Gesamtbetrages von mehr als USD 1,97 Mrd. Viele dieser Charterverträge sind für einen Zeitraum von bis zu zehn Jahren abgeschlossen worden.

Strategie

In Anbetracht der anhaltenden Krise der Schifffahrtsbranche und der schwierigen Situation auf den Finanzmärkten hat die Rickmers Gruppe eine Wachstumsstrategie entwickelt, die auf der Annahme beruht, dass die Schifffahrtsindustrie sich von der gegenwärtigen Krise erholen wird. Sie plant, eine aktive Rolle in der erwarteten Marktkonsolidierung innerhalb der Schifffahrtsindustrie zu spielen.

Die drei Geschäftsbereiche der Gruppe, Maritime Assets, Maritime Services und Rickmers-Linie, decken ein breites Spektrum an Dienstleistungen in der Transportkette ab und ergänzen einander. Möglichkeiten eines entweder organischen oder sich über eine aktive Marktkonsolidierung vollziehenden Wachstums bestehen in allen drei Geschäftsbereichen. Das Ziel der Rickmers Gruppe ist ein profitables, nachhaltiges Wachstum.

Gesamtstrategie - kapitalmarktfähig werden, zusätzliche Finanzierungsquellen erschließen und in allen Geschäftsbereichen zum bevorzugten Partner werden

Die jüngste Krise in der Schifffahrtsindustrie hat gezeigt, dass nur diejenigen Schifffahrtsunternehmen, die für sich die Finanzierungslücke in der Branche schließen können, eine Zukunft haben werden. Um die Herausforderungen eines stark vom Wettbewerb geprägten Umfelds meistern zu können und die sich daraus ergebenden Möglichkeiten nutzen zu können und in der Schifffahrtsindustrie geschäftlich erfolgreich zu sein, muss ein Unternehmen sich auf dem Kapitalmarkt behaupten.

Die Rickmers Gruppe hat klar erkannt, dass sie zu einem Treiber in dem Konsolidierungsprozess werden kann; insbesondere gilt dies für den Schwergut- und Projektladungsbereich, wo es derzeit viele kleine und mittlere private Unternehmen gibt, denen es an Größe und Verbund fehlt, um unter schwierigen Marktbedingungen überleben und in Zukunft florieren zu können. Die Rickmers Gruppe möchte zu einem Treiber auf dem Markt werden, eine noch eindrucksvollere Linienreederei für Stückgut, Schwergut und Projektladungen schaffen und bei der Verbesserung der Wettbewerbsdynamik der Branche eine Rolle spielen.

Eine gesunde Unternehmensfinanzierung und der Zugang zu den Kapitalmärkten sind unabdingbar, wenn das Unternehmen seine Marktchancen nutzen und die erwartete Konsolidierung aktiv mitgestalten möchte. Die Rickmers Gruppe ist nach Einschätzung ihres Managements bereits jetzt ein solide finanziertes, im Familienbesitz stehendes Unternehmen, dessen Finanzstrukturen und Berichtssysteme gegenwärtig an die Anforderungen der internationalen Kapitalmärkte angepasst werden. Dennoch sucht die Rickmers Gruppe aktiv nach weiteren Finanzierungsquellen, zum Beispiel durch den Börsengang von Rickmers Maritime im Jahr 2007, die gegenwärtige Ausgabe von Schuldverschreibungen oder Investitionen in Schiffe (einschließlich Neubauten), die von institutionellen Finanzinvestoren getätigt werden, und sonstige Finanzierungsquellen wie z.B. Family Offices.

Zu der Gesamtstrategie der Rickmers Gruppe gehört außerdem, der bevorzugte Partner ihrer Kunden in allen drei Geschäftsbereichen zu werden. Während die Rickmers Gruppe in ihrem Geschäftsbereich Maritime Assets anstrebt, der bevorzugte Partner für Charterer, Investoren und Finanzierer zu werden, möchte sie in ihrem Geschäftsbereich Maritime Services der bevorzugte Partner für Schiffseigentümer aller Art und für Linienreedereien im Hinblick auf bestimmte Dienstleistungen werden. In ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie beabsichtigt die Rickmers Gruppe weitere Projektkunden weltweit zu gewinnen und strebt an, deren bevorzugter Partner für maritime Transportlösungen weltweit zu werden.

- **Existing charter agreements ensure stable revenues**

For its own vessels, Rickmers Group has been successful in entering into long-term charter agreements with leading liner operators providing for stable cash flows in the near future.

As a result the total contractually fixed undiscounted charter revenues from charter agreements of own vessels existing at 31 December 2012 for the period up to 11 June 2018 (the Redemption Date of the Notes) amount to over USD 1.97 billion. Many of these charter agreements were entered for a term of up to ten years.

Strategy

In the light of the on-going shipping crisis and the challenging situation in the financial markets Rickmers Group has developed a growth strategy based on the assumption that the maritime industry will recover from its current crisis and intends to play an active role in the anticipated market consolidation within the maritime industry.

The Group's three business segments, Maritime Assets, Maritime Services and Rickmers-Linie cover a broad range of services in the shipping supply chain and complement each other. Opportunities for growth are in all three business segments - either organically or through active consolidation of the market. The aim of Rickmers Group is to achieve profitable, sustainable growth.

Overall strategy - fit for the capital markets, tapping additional sources of financing and becoming the partner of choice in all segments

The recent crisis in the maritime industry has shown that only those shipping companies which are able to overcome the financing gap in the industry will have a future. To meet the challenges of a demanding competitive environment and exploit the opportunities it presents, business success in the maritime industry depends on a company's standing on the capital market.

Rickmers Group clearly sees its ability to be a driver in the consolidation process, particularly of the heavy lift and project cargo sector where there are currently many small to medium size privately held companies that lack the scale and scope required to survive severe market conditions and to prosper in the future. Rickmers Group intends to be a driver in the market and to create a more formidable breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service and play a role in improving the sector competitive dynamics.

In order to exploit market opportunities and to be able to actively shape the anticipated consolidation, sound corporate financing and access to the capital markets are indispensable. Rickmers Group is in the view of its management already a soundly-financed family-owned company whose financial structures and reporting systems are aligned to meet the demands of international capital markets. However, Rickmers Group actively seeks alternative sources of financing such as the flotation of Rickmers Maritime in 2007, the current bond issues or investments by institutional financial investors in vessels (including newbuildings) and other sources such as family offices.

Furthermore, part of Rickmers Group's overall strategy is to become the partner of choice to its customers in all three business segments. While in the Maritime Assets segment Rickmers Group strives to become the partner of choice for charterers, investors and financiers, in the Maritime Services segment Rickmers Groups intends to become the preferred partner to all kinds of ship owners as well as for certain services for liner operators. In the Rickmers-Linie segment Rickmers Group intends to win further global project clients and strives to become their partner of choice for global maritime transportation solutions.

Strategie im Geschäftsbereich Maritime Assets

Im Geschäftsbereich Maritime Assets hat die Rickmers Gruppe das Ziel, ihren Bestand an eigenen Schiffen langfristig zu erhöhen und gleichzeitig bevorzugter Partner für Investoren und Finanzierer zu werden, ihre Position im Containersegment weiterzuentwickeln, auszubauen und zu verteidigen, indem sie externe Investoren durch die Organisation von Verkäufen oder Käufen von Schiffen (im Namen der betreffenden Schiffseigentümer, wie z.B. der Anleger in Schiffsfonds) Marktchancen eröffnet, in Schwierigkeiten geratene Schiffe Dritter in ihre Flotte integriert und die gegenwärtig niedrigen Investitionskosten für Schiffsneubauten nutzt. Mit Investitionen in treibstoffsparende Maßnahmen, beabsichtigt die Rickmers Gruppe, ihre Schiffe attraktiver zu machen, um auf einem von Überkapazität geprägten Markt bestehen zu können.

- *Bevorzugter Partner für Charterer, Investoren und Finanzierer werden*

Die Rickmers Gruppe strebt an, der bevorzugte Partner für Investoren und Finanzierer zu werden, indem sie in ihrem Geschäftsbereich Maritime Assets ein umfassendes Dienstleistungsportfolio anbietet, das sich von der Anpassung von Schiffsdesigns, Organisation der Neubautenüberwachung, über Projektmanagement und Kundenbeziehungsmanagement, bis hin zum kommerziellen Schiffsmanagement erstreckt, gegen Managementgebühren, die ergänzt werden durch Einkünfte aus Eigenkapitalbeteiligungen. Auf diese Weise versucht die Rickmers Gruppe verschiedene Typen von Finanzierern für Fremdfinanzierungen oder Eigenkapitalbeteiligungen in Schiffen als Asset-Klasse zu gewinnen. Die Rickmers Gruppe möchte zudem bevorzugter Partner ihrer Charterer und anderer Linienreedereien bleiben, indem sie die Schiffe und Dienstleistungen an deren Bedürfnisse anpasst.

- *Aktuelle Marktbedingungen nutzen und Investitionen an der Seite langfristiger Finanzpartner anstreben*

Da die Preise für Schiffsneubauten seit einiger Zeit ein historisches Tief erreicht haben und seit 2008 um 40% gefallen sind, und da der Treibstoffverbrauch von Neubauten deutlich gesenkt werden konnte (in Auftrag gegebene Neubauten sollen rund 30% weniger als jetzt ausgelieferte Schiffe verbrauchen), hat die Rickmers Gruppe sich vorgenommen, die sich gegenwärtig am Markt bietenden Möglichkeiten zu nutzen. Gerade in der Größenklasse über 5.000 TEU ergeben sich insbesondere im innerasiatischen Markt und im Transpazifikgeschäft bereits im Jahr 2013 und darüber hinaus attraktive Möglichkeiten für Investitionen in Schiffsneubauten. In Anbetracht der Renditen, die aus der nächsten Generation der von den Kunden im Container-Liniengeschäft dringend benötigten kraftstoffeffizienten Schiffsdesigns erzielt werden sollen, strebt die Rickmers Gruppe an, ihre eigene Flotte auszubauen und sich als einer der Ersten maßgeblich am Design, Bau und Verchartern der nächsten Generation von kraftstoffeffizienten Containerschiffen zu beteiligen, wobei sie sich ihrer nachgewiesenen Expertise bedienen wird. Zu diesem Zweck visiert die Rickmers Gruppe insbesondere größere Containerschiffe für Langstreckengeschäfte zwischen Asien und den USA sowie Asien und Lateinamerika an. Bevor Investitionsentscheidungen getroffen werden können, müssen jedoch weitere kritische Faktoren bedacht und intensiv geprüft werden, zum Beispiel die von den Werften angebotenen Bedingungen, das Finanzierungsumfeld und die erwarteten Entwicklungen auf den maßgeblichen Märkten.

Da die Rickmers Gruppe die Erfahrung gemacht hat, dass eine Flotte von eigenen Schiffen, die unter Langzeitcharterverträgen mit führenden Linienreedereien betrieben wird, planbare und stabile langfristige Cashflows sicher stellen kann, strebt die Rickmers Gruppe Investitionen in eigene Schiffe in Zusammenarbeit mit langfristigen Finanzierungspartnern an. Dementsprechend plant die Rickmers Gruppe, einen Teil ihrer Nettoerlöse aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen sowie künftige Cashflows in Zusammenarbeit mit Co-Investoren in den Erwerb von Schiffen zu investieren, um höhere Renditen aus dem von ihr investierten Kapital erzielen zu können.

Da verschiedene Schiffseigentumsgesellschaften von anderen Schifffahrtsunternehmensgruppen und ihre Schiffe sich gegenwärtig in finanziellen Schwierigkeiten befinden, ergeben sich hieraus für die Rickmers Gruppe gewisse Investitionschancen. Die Rickmers Gruppe möchte diese Chance nutzen und die von ihr bereederte Flotte verstärken, indem sie Dienste für Schiffseigentumsgesellschaften erbringt, die in Schwierigkeiten geraten sind und einem neuen Finanzierungs- und Verwaltungssystem unterworfen wurden und durch z. B. Insolvenzverwalter und Banken gemanagt werden.

Maritime Assets segment strategy

In the business segment Maritime Assets Rickmers Group aims at gradually increasing its ownership in vessels and at the same time becoming the partner of choice for investors and financiers, developing, expanding and defending its position in the container segment by making available market opportunities to external investors by arranging the sale or the purchase of vessels (on behalf of the respective ship owners, such as the Ship-Owning Funds investors), integrating vessels from third parties in distress and exploiting the currently low investment costs of vessel newbuildings. Moreover, by investments in fuel-saving measures for its vessels Rickmers Group intends to make its vessels more attractive in order to face a market characterised by over-capacity.

- *Becoming the “partner of choice” to charterers, investors and financiers*

Rickmers Group is working towards becoming the “partner of choice” to investors and financiers, with Rickmers Group providing a complete suite of services in its Maritime Assets segment, from ship design customisation, arranging newbuilding supervision, project management and customer relationship management, to commercial shipmanagement, in exchange for management fees topped up by revenues from shares in the equity of the assets. This way Rickmers Group intends to attract different types of financiers for debt financing and equity investments in vessels as an asset class. Rickmers Group also wants to remain the partner of choice to its charterers and other liner shipping companies by customizing vessels and services to their needs.

- *Make use of current market conditions and strive for investments alongside long-term financial partners*

Since the prices of vessel newbuildings have reached for quite some time an historic low, falling 40% since 2008 as well as due to the significantly reduced fuel consumption of newbuildings (future newbuildings to be consuming around 30% less than vessels being delivered now) Rickmers Group intends to make use of the opportunities currently offered in the market. Particularly size classes over 5,000 TEU, especially in the intra-Asian market and the trans-Pacific business, make investing in newbuildings an attractive proposition even in 2013 and beyond. Taking into account returns to be generated from the next phase of fuel efficient ship designs that are critically needed by the customers in the container liner shipping market Rickmers Group intends to expand its own fleet and to significantly participate as an early mover in the design, building and chartering out of the next generation of fuel efficient container vessels capitalising on its proven record of expertise. For this purpose Rickmers Group particularly targets larger size container vessels for long haul trades between Asia and the U.S. as well as Asia and Latin America. However, other critical factors such as an intensive examination of terms offered by shipyards, the financial environment and the anticipated developments in the relevant markets need to be considered when investment decisions are made.

Based on Rickmers Group’s experience that a fleet of owned vessels operated under long term charter agreements with leading liner operators ensures projectable and stable long term cash flows, Rickmers Group strives to invest in own vessels in cooperation with long-term financial partners. Accordingly, Rickmers Group plans to invest parts of the net proceeds of the issue of the Notes as well future cash flows together with co-investors into the acquisition of vessels in order to benefit from higher returns on its capital invested.

As several ship owning companies of other shipping groups and its vessels are currently in distress, certain investment opportunities emerge for Rickmers Group. Rickmers Group intends to make use of this opportunity to increase its fleet under management by rendering services to vessel owning companies that are in distress and managed under new financing or administration schemes e.g. by liquidators and banks.

- *Mehrstuufenkonzept für die zukünftigen Finanzierung von Schiffsinvestitionen*

Mit ihren 53 Schiffen (von denen sich 16 Schiffe im Eigentum von Rickmers Maritime befinden) besitzt die Rickmers Gruppe bereits eine beträchtliche Anzahl an Schiffen. Jedoch möchte die Rickmers Gruppe ihre Flotte angesichts der Herausforderungen auf den aktuellen Märkten weiter ausbauen, indem sie ihre Kapitalbeteiligung an Schiffsgesellschaften schrittweise erhöht.

Die Rickmers Gruppe verfolgt eine dreistufige Wachstumsstrategie in ihrem Geschäftsbereich Maritime Assets und strebt als langfristiges Ziel an, künftig wieder hundertprozentige Eigentümerin der Schiffe zu sein. Der erste Schritt auf dem Weg zu diesem Ziel besteht unter den gegenwärtig schwierigen Finanzierungsbedingungen darin, das Management von Assets stärker zu gewichten, wodurch externe Finanzinvestoren als Schiffseigentümer von der Qualität, dem Know-how und den Dienstleistungen der Rickmers Gruppe profitieren können. In einem zweiten Schritt würde die Rickmers Gruppe zusammen mit Drittinvestoren wie z. B. Family Offices oder institutionellen Anlegern den Eigenkapitalanteil für künftige Schiffsinvestitionen bereitstellen.

Die Rickmers Gruppe beabsichtigt, die Kapitalbeteiligung an Schiffsinvestitionen mittelfristig nach und nach zu erhöhen. Im letzten Schritt strebt die Rickmers Gruppe an, den überwiegenden oder gesamten Eigenkapitalanteil für künftige Schiffsinvestitionen selbst bereitzustellen.

- *Wertorientiertes Asset Management*

Ein integraler Bestandteil der Aktivitäten der Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Maritime Assets war die Initiierung von Schiffsfonds, die Schiffe erwerben, die dann wiederum dem umfassenden Management, einschließlich des technischen und kommerziellen Schiffsmagements, der Rickmers Gruppe unterstehen. Die Risiken finanzieller Schwierigkeiten für solche Schiffsfonds haben infolge der Wirtschaftskrise in der Schifffahrtsindustrie und der Finanzmarktkrise in den letzten Jahren jedoch zugenommen. Solche Risiken haben sich beispielsweise aus fallenden Charterraten und daraus resultierenden Einnahmeausfällen oder fehlender Betriebsmittelfinanzierungen ergeben. Risiken können auch daraus entstehen, dass bestimmte Schiffe (z.B. wegen ihres Alters, ihrer Größe, ihres Designs, ihres Zustands oder ihrer fehlenden Energieeffizienz) auf dem Chartermarkt nicht mehr wettbewerbsfähig sind. Dementsprechend hat die Rickmers Gruppe die Marktchancen für die jeweiligen Eigentümer der Schiffe analysiert und den Verkauf der in den Jahren 2012 und 2013 im Eigentum von Schiffsfonds stehenden Schiffe unterstützt und organisiert. Um die bereederte Flotte insbesondere im Hinblick auf die Effizienz und Größe der Schiffe im Segment Maritime Assets weiter zu optimieren und die Interessen der Anleger in den Schiffsfonds und in anderen Schiffseigentumsgesellschaften, die in diesem schwierigen Marktumfeld für Dritte bereedert werden, zu sichern, wird die Rickmers Gruppe auch weiterhin Bewertungen der Marktchancen für Schiffe im Auftrag der jeweiligen Eigentümer durchführen.

Strategie im Geschäftsbereich Maritime Services

Der Geschäftsbereich Maritime Services dient hauptsächlich den Bedürfnissen der Geschäftsbereiche Maritime Assets und Rickmers-Linie, wofür erhebliche Kompetenzen zur Verfügung gestellt werden. In Zukunft zielt die Strategie der Rickmers Gruppe jedoch darauf ab, den Geschäftsbereich Maritime Services auszuweiten und dessen Kapazitäten auch Dritten anzubieten. Die Rickmers Gruppe möchte sich als Value-Added-Dienstleister positionieren, indem sie sich hauptsächlich auf die Neubautenüberwachung und -beratung, Maßnahmen zur technischen Profitabilitätsverbesserung und ihr Prinzip, Schiffe wie Produktionseinheiten eines Unternehmens zu führen, sowie in Mitarbeiterqualifikation zu investieren, konzentriert.

- *Multiple stage approach for future financing of vessel investments*

Owning 53 vessels (thereof 16 vessels held by Rickmers Maritime) Rickmers Group already possesses a substantial number of vessels. However, Rickmers Groups intends to further grow its fleet, in order to respond to the challenges of the current markets by gradually increasing its stake in vessel investment entities.

Rickmers Group pursues a three stage growth strategy in the Maritime Assets segment with the long term goal to again wholly own vessels in the future. The first step towards that goal under the current difficult financing conditions is to enhance the focus on asset management with external financial investors as ship owners benefitting from Rickmers Group's quality, know-how and services. As a second step Rickmers Group would jointly with third party investors such as family offices and institutional investors provide the equity portion for future vessel investments.

Rickmers Group intends to gradually increase the stake in ship investments over the medium-term. In the final stage, Rickmers Group aims at providing a dominating or the total equity portion for future ship investments.

- *Value based asset management*

An integral part of Rickmers Group's activities in the Maritime Assets business segment was the initiation of Ship-Owning Funds which acquired vessels which, in turn, are under the overall management, including the technical and commercial shipmanagement, of Rickmers Group. However, risks of financial distress for such Ship-Owning Funds have risen over the past years due to the economic crisis in the maritime industry and the financial markets crisis. Such risks arose from matters such as the decline in charter rates and consequently lower income or the lack of working capital financing. Risks can further arise due to the lack of competitiveness of certain vessels (e.g. due to their age, size, design, condition or lack of energy efficiency) in the charter market. Accordingly, Rickmers Group has analysed market opportunities for the respective owners of the vessels and supported and arranged the sale of vessels held by Ship-Owning Funds in 2012 and 2013. In order to further optimise the managed fleet, particularly in relation to efficiency and size of the vessels, in the Maritime Assets segment, and in order to secure the interests of the investors in Ship-Owning Funds and in other ship owning companies managed for third parties in this difficult market environment Rickmers Group continues to evaluate market opportunities for vessels on behalf of the respective owners.

Maritime Services segment strategy

The Maritime Services segment primarily serves the needs of the Maritime Assets segment and the Rickmers-Linie business segment and contributes significant capabilities to it. However, in the future, Rickmers Group's strategy is to grow the Maritime Services business by increasingly offering its capabilities to third-parties. Rickmers Group aims at positioning itself as a value-added services provider particularly by focusing on newbuilding supervision and advice, technical profitability enhancement measures and managing vessels similar to a company production unit and investing in people.

- *Management-Dienstleistungen Dritten anbieten*

Gegenwärtig ist der größte Kunde des Geschäftsbereichs Maritime Services mit einem Umsatzanteil von rund 95% an den Einnahmen der Geschäftsbereich Maritime Assets der Rickmers Gruppe. Die Rickmers Gruppe ist jedoch davon überzeugt, dass die von ihr angebotenen Dienstleistungen, z.B. die Organisation und Überwachung des Designs, der Planung und der Konstruktion von Schiffen, das operative und technische Management sowie das Crewing und das operative Risikomanagement sich durch eine gute Qualität und wettbewerbsfähige Preise auszeichnen und auf fundiertem Wissen und Know-how der Branche beruhen. Indem sie ihre Expertise auf einigen der größten gegenwärtig betriebenen Containerschiffe (z.B. die von der Rickmers Gruppe vercharterten Schiffe mit 13.100 TEU) weiter ausbaut und ihre Position durch die Crewing-Möglichkeiten in China und die Entwicklung der Zusammenarbeit mit anderen Crewing-Unternehmen stärker nutzt, um Größenvorteile zu erlangen, versucht die Rickmers Gruppe, in ihrem Geschäftsbereich Maritime Services noch wettbewerbsfähiger zu werden und ihren Geschäftsbereich auszudehnen, indem sie ihre Dienste auch Dritten anbietet. Der Schwerpunkt hierbei soll hauptsächlich auf den Segmenten Containerschiffe, Stückgut- /Mehrzweckfrachter, Autofrachter und Massengutfrachter liegen. Langfristig strebt das Unternehmen an, Dienstleistungen für bis zu 80 im Eigentum Dritter stehende Schiffe zu erbringen.

- *Maßnahmen zur Profitabilitätsverbesserung ergreifen*

Da die Rickmers Gruppe davon ausgeht, dass Kosteneffizienz in der Investitionsgüterlogistik der Zukunft eine immer größere Rolle spielen wird, richtet die Rickmers Gruppe ihre Strategie darauf aus, auf der einen Seite die Kosten des Schiffsmanagements durch fortlaufende Verbesserungen ihrer Prozesse und Organisationsstrukturen zu senken. Auf der anderen Seite bemüht sich die Rickmers Gruppe darum, die Profitabilität ihrer Kunden zu unterstützen, indem sie Waren und Dienstleistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen bezieht und dadurch einen kosteneffizienten Betrieb der Schiffe erreicht. Solche Maßnahmen könnten insbesondere Maßnahmen zur Energieeffizienz mit relativ kurzen Amortisierungszeiträumen umfassen.

- *Schiffe wie Produktionseinheiten eines Unternehmens führen und in Mitarbeiterqualifikation investieren*

Die Aktivitäten im Geschäftsbereich Maritime Services stützen sich auf die Erkenntnis, dass langfristige Kosteneffizienz im Schiffsbetrieb nur mit einer gut ausgebildeten Mannschaft sowie einem professionellen Management an Bord, das eine hohe technische Qualität und hohe Sicherheitsstandards sicherstellen kann, möglich ist. Dieses „Ship-Centric Management“-Konzept wird seit dem Geschäftsjahr 2011 erfolgreich zur Optimierung des Betrieb der Flotte der Rickmers Gruppe angewandt. Das Konzept steht für ein kaufmännisch erfolgreiches Management von Schiffen, bei dem die Schiffe nach unternehmerischem Prinzip wie Produktionseinheiten innerhalb eines Unternehmens geführt werden. Mit dem „Life-Cycle-Approach“ werden in allen Bereichen Best Practices integriert und verlässliche Betriebsabläufe mit berechenbaren Kosten über die gesamte Lebensdauer der Schiffe sichergestellt. Voraussetzung dafür ist eine gut ausgebildete Crew und ein Management an Bord, das unternehmerisch denkt und handelt. Um ein hohes Niveau der Qualifikation ihrer Mitarbeiter zu erreichen und im erwarteten stärkeren Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeiter bestehen zu können, beabsichtigt die Rickmers Gruppe weiter in die Personalentwicklung innerhalb der „Rickmers Academy“ zu investieren. In interaktiven Kursen werden Kapitäne und Offiziere auf ihre Managementaufgaben vorbereitet. Für die Teams an Bord bietet die Rickmers Gruppe besondere Kurse an, die beispielsweise auf das Energiemanagement und die Herstellung von sicheren und ansprechenden Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord konzentriert sind. Der Geschäftsbereich Maritime Services bemüht sich verstärkt darum, seine Dienstleistungen Drittunternehmen anzubieten und insbesondere in Europa und Asien zusätzliche Kunden zu gewinnen. Die Rickmers Gruppe ist davon überzeugt, dass ihre Dienstleistungen auch für andere Schiffseigentümer attraktiv werden und plant, sie stärker zu vermarkten.

Strategie im Geschäftsbereich Rickmers-Linie

In ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie strebt die Rickmers Gruppe eine Verstärkung ihrer Dienstleistungen durch eine Ausweitung des Geschäfts in Asien und Südamerika und eine Erhöhung der Kapazität und des Umfangs ihres Netzwerks weltweit an. Die Rickmers Gruppe wird ihre Präsenz und Verkaufspotenziale in den wichtigsten Wachstumsmärkten, insbesondere in Nord-, Mittel- und Südamerika, innerhalb Asiens und im Nahen Osten verstärken.

- *Offering management services to third parties*

Currently, in the Maritime Services segment the biggest customer with approximately 95% of revenues is Rickmers Group's Maritime Assets segment. However, Rickmers Group is confident that the services it provides, e.g. the organisation and supervision of designing, planning and construction of vessels, operational and technical management as well as crewing and operational risk management are of a good quality at competitive prices backed by profound knowledge and know-how in the industry. Through leveraging its expertise on some of the largest container vessels in operation (e.g. the 13,100 TEU vessels Rickmers Group has chartered out) and taking greater advantage of its positioning with crewing capabilities in China, and the development of cooperation with other crewing companies to gain greater scale efficiencies, Rickmers Group intends to become even more competitive in the Maritime Services segment and thus to broaden this segment by offering its services also to third parties mainly targeting the segments of container vessels, general cargo / multi-purpose vessels, car carriers and bulk carriers. In the long term, the aim is to provide services to up to 80 third party vessels.

- *Profitability enhancement measures*

Since Rickmers Group assumes cost efficiency to play an ever-greater role in future capital goods logistics, Rickmers Group's strategy is on the one hand to decrease costs of shipmanagement by ongoing improvement of its processes and organisational structures. On the other hand Rickmers Groups endeavours to support its customers' profitability by procurement of services and goods at competitive costs and to consequently achieve a cost-efficient operation of vessels.

Such measures could particularly include energy efficiency measures that have a relatively short payback period.

- *Managing ships similar to a company production unit and investing in people*

Activities in the Maritime Services segment are based on the recognition that long-term cost-efficiency of ship operations depends on a well trained crew and professional on-board management who can guarantee high technical quality and high safety standards. This concept of "ship-centric management" has been successfully applied to optimise the operations of the Rickmers Group fleet since the financial year 2011. The concept encompasses a commercially successful management of vessels by way of entrepreneurial operational management of vessels similar to a production unit within a company. A 'life cycle approach' integrates best practices in all areas and ensures reliable operating procedures with predictable costs across the ship's life cycle. This requires both a well-trained crew and on-board management with an entrepreneurial mind-set. In order to ensure a high standard of qualification of its employees and in order to face an assumed increase of competition for qualified staff Rickmers Group intends to further invest in people development in its own "Rickmers Academy". In interactive courses captains and officers are prepared for their management tasks. For on-board teams, Rickmers Group provides special courses focusing amongst other things on energy management and on the provision of safe and appealing working and living conditions on board. Maritime Services is increasingly aiming to offer its services to third-party companies and to gain additional clients, especially in Europe and Asia. Rickmers Group believes that its services will be attractive to other ship owners and plans to increasingly market it.

Rickmers-Linie segment strategy

In its Rickmers-Linie business segment Rickmers Group aims at increasing its services by expanding business in Asia and South America and by increasing capacity and the scope of its network globally. Rickmers Group will increase its presence and sale capabilities in the key growth markets, particularly the Americas, Intra Asia and the Middle East.

- *Auf Wachstumsmärkten geschäftlich expandieren*

Die Rickmers Gruppe geht davon aus, dass die wichtigsten Wachstumsimpulse für den Welthandel und die damit verbundenen Handelsströme aus Südostasien und Südamerika kommen werden. Deshalb bietet die Rickmers Gruppe in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie neue Routen nach Südamerika, insbesondere Brasilien, sowie zu anderen Zielorten in Südostasien, z.B. Bangladesch und Myanmar, an. Dieser Strategie folgend hat die Rickmers Gruppe im März 2013 ihren neuen westgehenden führenden „Round-The-World Pearl String Service“ eingeweiht, der Yokohama, Masan, Xingang, Shanghai, Singapur, Kapstadt, Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro, Victoria, Philadelphia, Savannah and Houston miteinander verbindet. Die Rickmers Gruppe hat sich zum Ziel gesetzt, bei diesem Liniendienst dieselbe Fahrplangenaugigkeit zu erreichen wie bei dem ostgehenden „Round-The-World Pearl String Service“, der im Jahr 2003 eingerichtet wurde. Um ihre Dienste weiter ausbauen zu können, beabsichtigt die Rickmers Gruppe außerdem, die Anzahl der im Geschäftsbereich Rickmers-Linie betriebenen Schiffe zu erhöhen.

- *Optionen zum Kapazitätsausbau unter US-Flagge prüfen*

Seit Dezember 2011 ist die Rickmers Gruppe Partner in einem Joint Venture mit der Gesellschaft Maersk Line, Limited, die ihren Hauptsitz in den USA hat, und bietet den Seetransport von Projektladungen unter US-Flagge unter dem Namen „Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier“ an. Die Rickmers Gruppe plant zusammen mit ihrem Joint-Venture-Partner, künftig die Möglichkeit des Ausbaus der unter US-Flagge betriebenen Kapazität zu prüfen.

- *Die eigene Vertriebsorganisation stärken und die Inanspruchnahme von Diensten Dritter verringern*

Gegenwärtig wird die Rickmers Gruppe von mehreren Fremdagaturen, die für die Rickmers Gruppe Transportkapazitäten und Dienstleistungen an Kunden verkaufen, unterstützt.

Auf den Wachstumsmärkten, insbesondere Asien sowie Nord-, Mittel- und Südamerika, beabsichtigt die Rickmers Gruppe, ihre Vertriebsorganisation durch die Eröffnung von Büros oder die Anstellung oder Beauftragung von eigenen Vertriebsmitarbeitern zu stärken. Um die Expansion der Rickmers Gruppe in Asien weiter voranzutreiben, hat die Rickmers Gruppe Anfang 2013 ein eigenes Büro in Singapur eröffnet und bemüht sich zur Zeit darum, Vertreter der Rickmers Gruppe in einigen Schlüsselländern im Gebiet des indischen Subkontinents und des Mittleren Ostens zu positionieren.

Um die Verlässlichkeit und den hohen Standard ihrer Dienste sicherstellen zu können, baut die Rickmers Gruppe Kapazitäten zu ihrer eigenen Unterstützung auf attraktiven Wachstumsmärkten aus. Zu diesem Zweck stellt die Rickmers Gruppe jetzt mehr Supercargos und Hafenskapitäne in Asien sowie in Nord-, Mittel- und Südamerika an.

- *Zusätzliche Dienstleistungen anbieten und zum bevorzugten Partner für Projektkunden weltweit werden*

Die Rickmers Gruppe möchte sich von ihren Wettbewerbern dadurch unterscheiden, dass sie zusätzliche Dienste in Ergänzung der bisherigen Dienste anbietet. Garantiertes Platzangebot auf Schiffen, Sonderfahrten, Service aus einer Hand und andere Dienstleistungen werden von der Rickmers Gruppe bereits heute im Rahmen der Geschäftstätigkeit der Rickmers-Linie angeboten. Die Rickmers Gruppe plant, ihre Aktivitäten mit der Zeit über den jetzt bestehenden Rahmen hinaus auszudehnen und sich zu einem Unternehmen zu entwickeln, das auch an Land über Kapazitäten verfügt, durch die sie den Kunden noch umfassendere, über den herkömmlichen Seetransport von Hafen zu Hafen weit hinausgehende Dienstleistungslösungen in der Logistikkette bieten kann. Darüber hinaus verfolgt die Rickmers Gruppe die Strategie, im Rahmen ihres Dienstleistungsangebots sich weltweite Großprojekte in größerer Anzahl zu sichern. Aufgrund ihrer Position im weltweiten Projektladungsgeschäft sieht die Rickmers Gruppe gute Chancen, um sämtliche Seetransportdienste für ein Projekt anbieten zu können und für globale Projektkunden, wie beispielsweise Kunden im Anlagen- oder Windparkbau, zum exklusiven Partner für Seetransporte werden zu können. Im Hinblick auf den Teil der Transporte, die nicht über den Seeweg führen und mit solchen Projekten im Zusammenhang stehen, beabsichtigt die Rickmers Gruppe, sowohl in Drittdienstleister zu investieren als auch mit ihnen zusammenzuarbeiten.

- *Expand business in growing markets*

Rickmers Group assumes that in the future, the most significant impetus arising from growth in international trade and the ensuing trade flows will come from Southeast Asia and South America. That is why in the business segment Rickmers-Linie Rickmers Group offers new routes to South America, particularly Brazil, and new destinations within Southeast Asia, e.g. Bangladesh and Myanmar. Following this strategy Rickmers Group inaugurated its new Westbound Round-The-World Pearl String Service in March 2013 connecting Yokohama, Masan, Xingang, Shanghai, Singapore, Cape Town, Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro, Victoria, Philadelphia, Savannah and Houston. Rickmers Group's aim is to successfully establish this service with the same reliable punctuality as known from its Eastbound Round-The-World Pearl String Service established in 2003. In order to further expand its services Rickmers Group also intends to further increase the number of vessels in operation in the Rickmers-Linie segment.

- *Consider the potential to increase capacity under U.S. flag*

Since December 2011, Rickmers Group has been partner in a joint venture with Maersk Line Limited, a company headquartered in the USA, under the name 'Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier' offering sea transportation of project cargoes under U.S. flag. In the future, Rickmers Group together with the joint venture partner intend to consider the feasibility to increase capacity operated under U.S. flag.

- *Strengthening of own sales organisation and reducing third party supporting services*

Currently Rickmers Group relies on a number of third party agencies who sell Rickmers Group's transportation capacities and services to clients.

In growing markets, particularly Asia and the Americas, Rickmers Group intends to strengthen its sales organisation by opening offices or by employing or commissioning own sales representatives. To further drive Rickmers Group's expansion in Asia, Rickmers Group opened its own office in Singapore in the beginning of 2013 and is in the process of positioning Rickmers Group's representatives in a number of key countries within the Indian sub-continent and the Middle East.

In order to be able to provide reliable services and high standards of services, Rickmers-Group is building up its own supporting capabilities in attractive growth markets. To that end, Rickmers Group expands the employment of supercargoes and port captains in Asia and the Americas.

- *Provision of additional services and becoming the preferred partner to global project clients*

Rickmers Group intends to differentiate itself from competitors by offering additional services in the Rickmers-Linie segment which are complementary to its current services. Guaranteed space on vessels, special voyages, one-stop service and others are service offers Rickmers Group can provide within the existing scope of activities of Rickmers-Linie. Over time, Rickmers Group plans to further increase its activities outside of the existing scope to create a company with land-side capabilities in order to provide customers with more comprehensive logistics supply chain solution services that go well beyond the port-to-port service of traditional ocean shipping. Moreover, as part of its services in the Rickmers-Linie segment, Rickmers Group's strategy is to secure more worldwide large scale projects. Due to its worldwide project cargo services Rickmers Group sees itself in an attractive position to offer all ocean transportation services for a project and to become the exclusive ocean transportation partner to global projects clients such as plant or wind park construction clients. With respect to non-ocean transportation legs related to such projects Rickmers Group intends to both invest in and work together with third party service providers.

Geschäftsbereiche

Maritime Assets

Überblick

Im Geschäftsfeld Maritime Assets ist die Rickmers Gruppe als Asset Manager für ihre eigenen Schiffe und Schiffe Dritter tätig, arrangiert und koordiniert Schiffsprojekte, organisiert Finanzierungen und erwirbt, verchartert und verkauft Schiffe. Der Geschäftsbereich Maritime Assets umfasst auch die Schiffseigentumsgesellschaften der Rickmers Gruppe.

Die Rickmers Gruppe generiert den größten Teil ihres Umsatzes im Geschäftsbereich Maritime Assets aus der Vercharterung ihrer eigenen Schiffe und aus dem Erhalt von Kommissionen und Gebühren aus dem Asset Management und der Vercharterung von Schiffen Dritter.

Die Hauptunternehmen, die den Geschäftsbereich Maritime Assets der Rickmers Gruppe betreiben, sind:

- *Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG* - das führende Unternehmen des Geschäftsbereichs Maritime Assets, welches Eigentümer von Schiffen ist und Dienstleistungen im Asset Management und im kommerziellen Schiffsmanagement für Schiffe, die im Eigentum der Schiffseigentumsgesellschaften der Rickmers Gruppe oder Dritter stehen, erbringt;
- *Polaris Shipmanagement Company Limited* - ist Eigentümer der meisten Schiffe der Rickmers Gruppe und verantwortlich für das Asset Management und das kommerzielle Schiffsmanagement für die im Eigentum ihrer Schiffseigentumsgesellschaften stehenden Schiffe;
- *Rickmers Maritime* - ein nach dem Recht Singapurs gegründeter Schifffahrtstrust, der von Rickmers Trust Management Pte. Ltd. als Treuhandmanager verwaltet wird. Rickmers Trust Management Pte. Ltd. ist treuhänderischer Verwalter der Schiffseigentumsgesellschaften der Rickmers Maritime und erbringt Dienstleistungen im Asset Management und im kommerziellen Schiffsmanagement für die im Eigentum dieser Gesellschaften stehenden Schiffe;
- *Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie KG)* - ist der Charter- und Vertriebsbroker der Rickmers Gruppe und ist auch für Dritte tätig.

In ihrem Geschäftsbereich Maritime Assets erzielte die Rickmers Gruppe in dem zum 31. Dezember 2012 endenden Geschäftsjahr einen Außenumsatz von EUR 329,3 Mio. (2011: EUR 278,2 Mio.) und einen Reingewinn von EUR 45,7 Mio. (2011: EUR 17,7 Mio.) (alle Zahlen aus 2011 auf der Grundlage des Pro-forma-Abschlusses).

Die Flotte

- *Schiffe unter Management:* Gegenwärtig betreut die Rickmers Gruppe in ihrem Geschäftsbereich Maritime Assets 90 Schiffe, die sich sowohl in ihrem als auch im Eigentum Dritter befinden. Im Zentrum der betreuten Schiffsflotte stehen 69 Containerschiffe, deren Größe von kleineren Schiffen mit 900 TEU bis zu sehr großen Containerschiffen mit einer Kapazität von 13.100 TEU reicht. Containerschiffe haben im Allgemeinen eine Nutzungsdauer von 25 bis 30 Jahren. In ihrem Geschäftsbereich Maritime Assets bereedert die Rickmers Gruppe außerdem eine Flotte von 15 Mehrzweckfrachtern mit einer Tragkraft von bis zu 640 Tonnen. Die Flotte umfasst auch Conbulker, Autofrachter und einen Massengutfrachter.
- *Eigene Schiffe und Beschäftigung der eigenen Schiffe:* Insgesamt gehören 53 Schiffe zur Flotte der Rickmers Gruppe. Davon befinden sich 16 Schiffe im Eigentum der voll konsolidierten Rickmers Maritime. Die eigene Flotte umfasst 39 Containerschiffe mit 25 Panamax-Schiffen, 8 Post Panamax-Schiffen und 6 Feeder-Schiffen. Ergänzt wird die Flotte durch 11 Mehrzweckfrachter und 3 Car Carrier. Am 31. Dezember 2012 betrug das durchschnittliche Alter der eigenen Schiffe ungefähr fünf einhalb Jahre. Im Geschäftsjahr 2012 wurden mehr als 90% der Umsätze im Geschäftsbereich Maritime Assets mit der eigenen Flotte erzielt.

Business Segments

Maritime Assets

Overview

In the business segment Maritime Assets Rickmers Group acts as asset manager for its own and third party vessels where it initiates and coordinates vessel projects, arranges financing, acquires, charters out and sells vessels. The segment Maritime Assets also comprises the vessel owning companies of Rickmers Group.

Rickmers Group generates most of the revenues in the Maritime Assets segment by chartering out its own vessels and by receiving commissions and fees for the asset management and chartering out third party vessels.

The main entities operating the Maritime Assets business segment of Rickmers Group are:

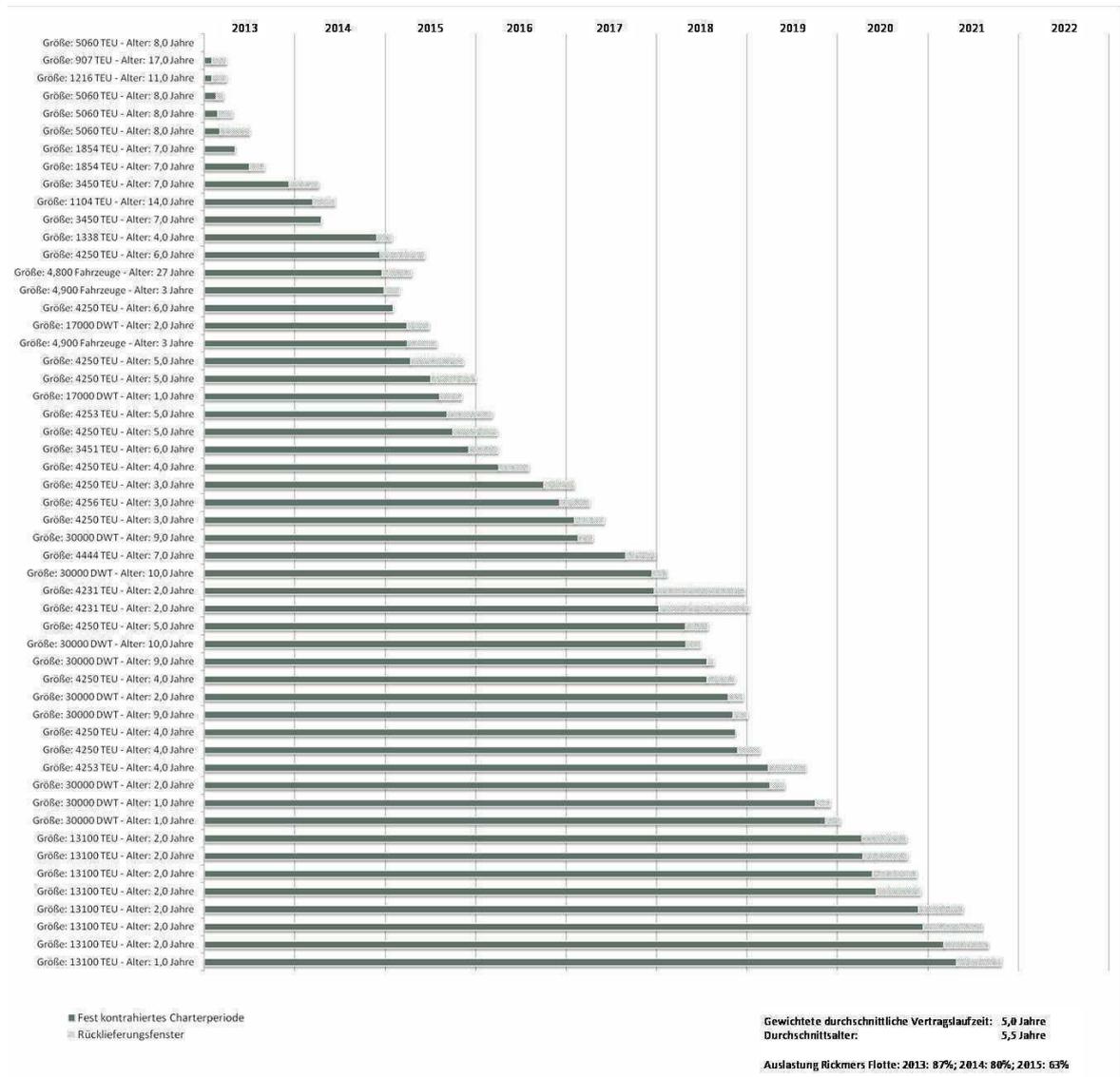
- *Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG* - the leading entity of the Maritime Assets segment which owns vessels and provides asset management and commercial shipmanagement for vessels held by Rickmers Group's ship owning companies or third parties;
- *Polaris Shipmanagement Company Limited* - owns the majority of Rickmers Group's vessels and undertakes the asset management and commercial shipmanagement for vessels held by its ship owning companies;
- *Rickmers Maritime* - a business trust under the laws of Singapore managed by Rickmers Trust Management Pte. Ltd. as its trustee manager. Rickmers Trust Management Pte. Ltd. holds the ship owning companies of Rickmers Maritime in trust and provides asset management and commercial shipmanagement to vessels held by these companies;
- *Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie KG)* - is the charter and sales broker of Rickmers Group acting also for third parties.

In its Maritime Assets business segment, Rickmers Group generated external revenues of € 329.3 million (2011: € 278.2 million) and a net profit of € 45.7 million (2011: € 17.7 million) (all 2011 figures on pro-forma basis) in the financial year ended 31 December 2012.

The Fleet

- *Vessels under management:* Currently Rickmers Group manages 90 vessels in its Maritime Assets segment which are owned by it or by third parties. At the centre of its managed fleet are 69 container vessels, ranging from smaller 900 TEU vessels to very large container vessels with a capacity of 13,100 TEU. Container vessels in general have a useful life of approximately 25 to 30 years. In the business segment Maritime Assets Rickmers Group further manages a fleet of 15 multi-purpose vessels with lifting capacities of up to 640 tons. The fleet also comprises conbulklers, car carriers and a bulk carrier.
- *Own vessels and employment of own vessels:* In total, Rickmers Group owns 53 vessels, including 16 vessels owned by the fully consolidated Rickmers Maritime. The owned vessels include 39 container vessels, of which 25 are in the panamax class, 8 in the post panamax class and 6 in the feeder class. In addition, the fleet comprises 11 multi-purpose vessels and 3 car carriers. As of 31 December 2012, the fleet of own vessels had an average age of approximately five and a half years. In the financial year 2012, more than 90% of the revenues in the business segment Maritime Assets were generated from own vessels.

Zum 31. Dezember 2012 war die eigene Flotte der Rickmers Gruppe zu rund 87 % der möglichen Chartertage des Jahres 2013 verchartert; für das Jahr 2014 sind bereits 80 % und für das Jahr 2015 sind 63 % der eigenen Kapazität der Rickmers Gruppe kontrahiert.

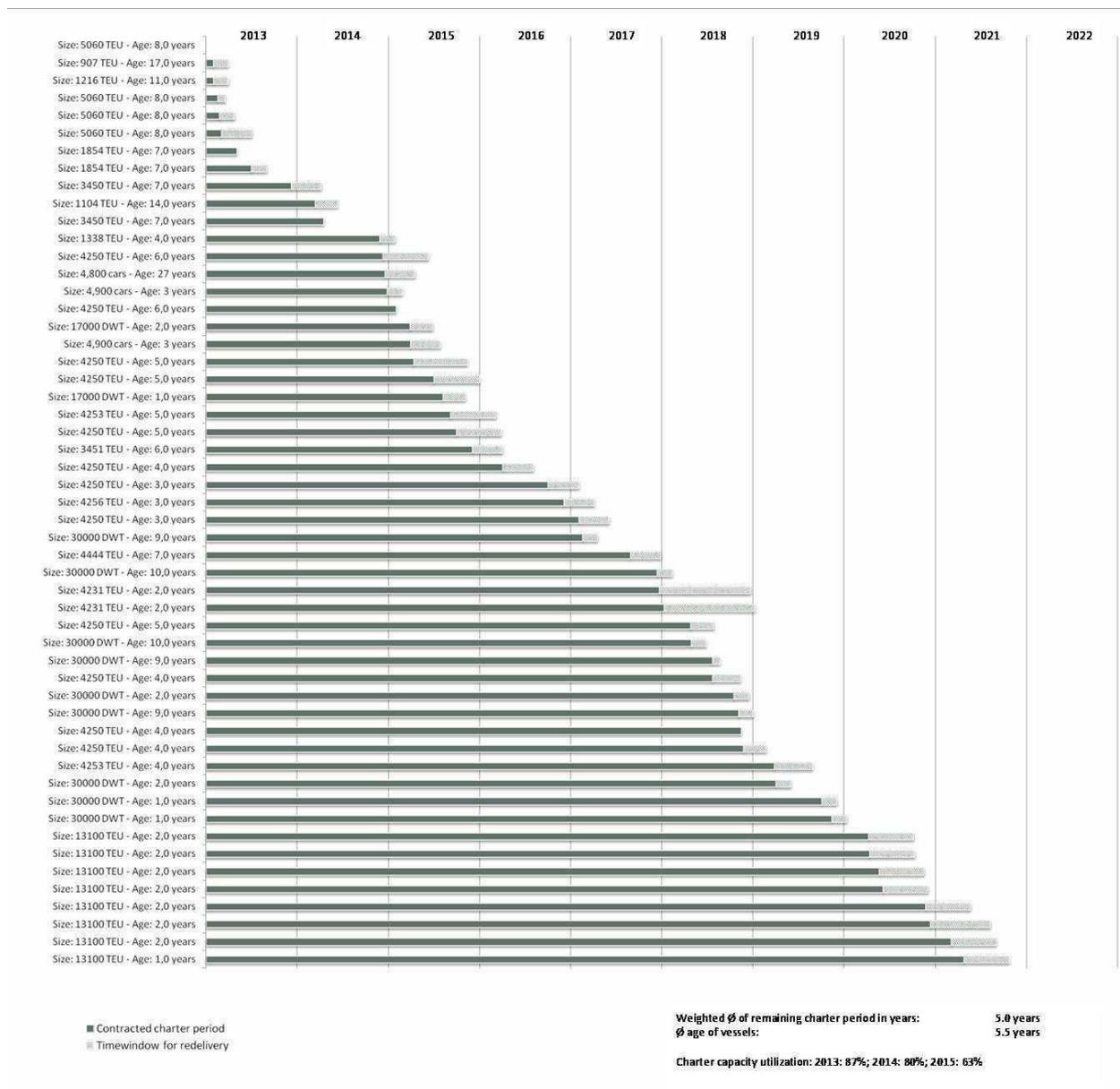


Die vertraglich vereinbarten undiskontierten Gesamtchartereinnahmen aus den für die eigene Flotte abgeschlossenen Charterverträgen belaufen sich für den Zeitraum ab 31. Dezember 2012 bis 11. Juni 2018 (Fälligkeitstermin der Schuldverschreibungen), auf über USD 1,97 Mrd.

Die Mehrzahl der im Eigentum der Rickmers Gruppe befindlichen Schiffe fahren unter der Flagge der Marshallinseln sowie unter liberianischer und deutscher Flagge. Die Rickmers Gruppe hat gegenwärtig keine offenen Bestellungen für neue Schiffe.

- Schiffe Dritter:** Von 1993 bis 2005 war die Auflegung von Schiffsfonds ein wesentlicher Bestandteil der Geschäftstätigkeit des Geschäftsbereichs Maritime Assets. Infolgedessen wurden die von diesen Schiffsfonds erworbenen Schiffe unter das Management von Maritime Assets gebracht. Die gegenwärtig von der Rickmers Gruppe betreuten Fondsschiffe umfassen 28 Containerschiffe, 1 Massengutfrachter, 4 Mehrzweckfrachter und 2 Conbulker. All diese Schiffe sind Feeder-Schiffe. Sie fahren unter der Flagge der Marshallinseln, der Flagge von Antigua & Barbuda sowie unter liberianischer und deutscher Flagge. Angesichts des derzeitigen Überangebots an Schiffskapazität am Markt und des Alters dieser Schiffe wurden für die Mehrzahl der Fondsschiffe kurzfristige Charterverträge mit Restlaufzeiten von weniger als einem Jahr geschlossen.

As of 31 December 2012, for Rickmers Group's own vessels were fixed around 87% of possible charter days in 2013, for 2014 it was already 80% and for 2015 63% of Rickmers Group's own vessels were contracted.



The total contractually fixed undiscounted charter revenues from charter agreements of own vessels existing at 31 December 2012 for the period up to 11 June 2018 (the Redemption Date of the Notes) amount to over USD 1.97 billion.

Most of the vessels owned by Rickmers Group are under the flags of the Marshall Islands, Liberia and Germany. Rickmers Group currently has no outstanding orders for new vessels.

- Third party vessels:** Between 1993 and 2005, an integral part of Rickmers Group's activities in the Maritime Assets business segment was the initiation of Ship-Ownning Funds which acquired vessels which, in turn came under the commercial management of Rickmers Group's Maritime Assets segment. Third party vessels owned by Ship-Ownning Funds currently managed by Rickmers Group include 28 container vessels, 1 bulk carrier, 4 multi-purpose vessels and 2 conbulkers. All of these vessels are in the feeder class. These vessels are under the flags of the Marshall Islands, Liberia, Germany and Antigua & Barbuda. Due to the current over-supply of vessel capacity in the market and given the age of these vessels, most of the vessels owned by the Ship-Ownning Funds have short term charter agreements with remaining terms of less than one year.

Die Rickmers Gruppe hat seit 2005 keine Schiffsfonds mehr aufgelegt und die Zahl der von ihr betreuten Fondsschiffe von 63 Schiffen per 31. Dezember 2011 zunächst auf 49 Schiffe zum 31. Dezember 2012 auf inzwischen auf 35 Schiffe verringert, um die Interessen der Schiffsfonds-Anleger zu wahren. Zusätzlich zu den Fondsschiffen betreut die Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Maritime Assets derzeit 2 weitere Schiffe dritter Eigner.

Geschäftstätigkeit im Geschäftsbereich Maritime Assets

Der Geschäftsbereich Maritime Assets initiiert und koordiniert Schiffsprojekte, arrangiert Finanzierungen, akquiriert, verchartert und verkauft Schiffe.

- *Projektierung, Arrangierung von Finanzierungen und Akquisition von Schiffen*

Die Rickmers Gruppe führt umfangreiche Recherchen mittels der Analyse von Publikationen und Statistiken führender Branchendienste, wie z.B. Clarksons, Alphaliner, Lloyds List, Tradewinds, Harper Petersen und verschiedener Broker durch, um stets einen detaillierten Überblick über den gesamten Markt zu haben. Alle Aktivitäten, die erforderlich sind, um einen Überblick über die Schiffmarktpreise sowie über aktuelle und zukünftige Charteraktivitäten zu erhalten, werden aufgezeichnet und regelmäßig aktualisiert. Das Ergebnis ist eine umfassende Übersicht über den Schiffs- und Chartermarkt sowie über die Strukturen und Entwicklung des Marktes für Containerliniendienste. Dies ermöglicht es, das Angebot an und die Nachfrage nach Schiffskapazität exakt zu bestimmen.

Die Rickmers Gruppe bewertet den Kauf von Schiffsneubauten und von gebrauchten Schiffen auf der Grundlage von Marktrecherchen und berücksichtigt dabei Prognosen bezüglich der zukünftigen Entwicklung von Märkten, insbesondere im Hinblick auf Art und Kapazität der erforderlichen Schiffe, Kraftstoffeffizienz, Erwerbskosten und Rentabilität. Ferner erbringt die Rickmers Gruppe Beratungs- und Koordinationsdienstleistungen im Hinblick auf die Auswahl der Werft, das Neubaudesign, den Bau sowie die Neubauüberwachung. Dienstleistungen im Zusammenhang mit der technischen Beratung und Überwachung von Schiffsneubauten werden jedoch von dem Geschäftsbereich Maritime Services erbracht (siehe „Geschäft- Geschäftsbereiche - Maritime Services“).

Im Zusammenhang mit dem Erwerb von Schiffen und Schiffsneubauten besteht ein erheblicher Eigenkapital- und Fremdfinanzierungsbedarf. Die Rickmers Gruppe bestimmt auf der Grundlage von Rentabilitätsberechnungen die jeweils erforderlichen Fremd- und Eigenkapitalmittel für potentielle Schiffsneubauten oder Akquisitionen und identifiziert potentielle Finanzierungsquellen.

- *Kommerzielles Management und Chartering*

Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Maritime Assets ist das kommerzielle Management eigener und bereederter Schiffe im Rahmen der Vercharterung der Schiffe unter Zeitcharterverträgen. Einnahmen werden im wesentlichen aus Charterzahlungen für eigene Schiffe sowie aus Gebühren und Kommissionen für Charterdienste, einschließlich Vermittlungsdienste, die für Schiffe Dritter erbracht werden, erzielt; diese sind in der Regel von den Einnahmen abhängig, die für die Eigentümer der jeweiligen Schiffe generiert werden.

Schiffe werden üblicherweise unter Zeitcharterverträgen verchartert. Bei einer Zeitcharter handelt es sich regelmäßig um einen Vertrag über die Überlassung eines Schiffes für einen festen Zeitraum zu einer festgelegten Charrate pro Tag. Der Charterer kann das Schiff für den vereinbarten Zeitraum nutzen. Im Rahmen einer Zeitcharter ist der Schiffseigentümer, d.h. die Rickmers Gruppe oder ein Dritteigentümer eines Schiffes, für das Schiffsmanagement verantwortlich. Hierzu gehört unter anderem die Auswahl und Zusammenstellung der Besatzung (einschließlich des Kapitäns), das technische Management, Reparaturen, die technische Wartung, Trockendockaufenthalte, das operative Management, die Versicherung der Schiffe etc.; die Kosten hierfür werden durch die tägliche Charrate gedeckt. Das technische Schiffsmanagement sowie die Auswahl und Zusammenstellung der Besatzung ist in den Geschäftsbereich Maritime Services ausgelagert (siehe „Geschäft- Geschäftsbereiche - Maritime Services“).

Rickmers Group has not initiated any Ship-Owning Funds since 2005 and in order to secure the interests of the investors in Ship-Owning Funds has significantly reduced the number of vessels held by Ship-Owning Funds managed by it from 63 vessels on 31 December 2011 to 49 vessels on 31 December 2012 and 35 vessels as per today. In addition to the vessels held by Ship-Owning Funds, in the Maritime Assets segment, Rickmers Group currently manages 2 additional vessels owned by third parties.

Business Activities in the Maritime Assets segment

In the business segment Maritime Assets Rickmers Group initiates and coordinates vessel projects, arranges financing, acquires, charters out and sells vessels.

- *Initiation and coordination of vessel projects, arranging for financing and acquisition of vessels*

To maintain a detailed picture of the entire market Rickmers Group is conducting extensive research work by monitoring and analysing publications and statistics of leading market specialists like Clarksons, Alphaliner, Lloyds List, Tradewinds, Harper Petersen and a variety of broker sources. All activities necessary to develop a view on vessel market prices and current and future charter activities are recorded and constantly updated. The result is a comprehensive overview of the vessel and charter market as well as of the structures and developments of scheduled container services, thus enabling a precise determination of supply and demand for vessel capacity.

Based on market research and taking into account estimates of the future development of markets, particularly with respect to the type and capacity of vessels required, fuel efficiency, acquisition prices and return on investment, Rickmers Group evaluates newbuilding orders or second-hand acquisitions of vessels. Furthermore, Rickmers Group advises and makes the arrangements for the shipyard selection, newbuild design customisation as well as construction and further arranges the supervision of the construction. The technical advisory and supervision services in relation to newbuildings are, however, provided by the Maritime Services segment (see “*Business- Business Segments - Maritime Services*”).

Vessels require substantial equity and debt financings. Based on return on investment calculations Rickmers Group identifies the respective need for debt and equity financing for potential vessel newbuildings or acquisitions and identifies potential sources of financing.

- *Commercial Management and Chartering*

Rickmers Group’s main activity in the Maritime Assets segment is the commercial management of owned and managed vessels by chartering out the vessels under time charter agreements. Its main source of income are the charter hire payments for own vessels and the fees and commissions for chartering services, including brokerage services, for third party vessels which are usually dependent on the revenues generated for the owners of the respective vessels.

The chartering out of vessels is usually based on time charter contracts. Generally, a time charter is a contract for the use of a vessel for a fixed period of time at a specified daily charter rate. The charterer may use the vessel for the agreed period of time. Under a time charter, the vessel owner, i.e. Rickmers Group or the respective owner of a third party vessel, is in effect responsible for the shipmanagement of the vessels, which includes, among other things, crewing (including the captain), technical management, repairs, technical maintenance, drydocking, operational management and insurance of the vessels, etc., the costs of which are covered by the daily charter rate. The technical shipmanagement and crewing is outsourced to the Maritime Services segment (see “*Business- Business Segments - Maritime Services*”).

Unter einem Zeitchartervertrag hat der Charterer, d.h. der Kunde der Rickmers Gruppe, im wesentlichen alle Schiffsfahrtskosten, insbesondere Bunkerkosten, Hafengebühren, Be- und Entladungskosten, Kanalgebühren etc. mit Ausnahme der Kosten für Schmiermittel, zu tragen und ist für die Navigation und Befrachtung des Schiffes verantwortlich. Die Tagescharterrate berechnet sich grundsätzlich nach der Größe und Aufnahme des Schiffes sowie nach bestimmten anderen Faktoren, wie z.B. Bunkereffizienz, Verfügbarkeit von Kranen, Zahl der am Markt angebotenen vergleichbaren Schiffe und der aktuellen geographischen Lage eines Schiffes.

Unter Zeitcharterverträgen ist der Charterer in der Regel nicht verpflichtet, für die Liegezeiten eines Schiffes sowie für Zeiten, in denen ein Schiff nicht einsatzbereit ist, die vereinbarte Charterrate zu zahlen; statt dessen trägt der Eigentümer sämtliche Kosten, einschließlich Bunkerkosten, es sei denn, der Charterer ist für die Umstände verantwortlich, die zum Ausfall des Schiffes geführt haben. In bestimmten Fällen kann der Ausfall von Charterraten teilweise durch eine Charterausfallversicherung abgedeckt werden.

Im Allgemeinen hält jeder Charterer den jeweiligen Eigentümer schadlos gegen Verluste, Schäden oder Kosten, die diesem infolge oder im Zusammenhang mit der Geltendmachung von Ansprüchen oder Sicherungsrechten gegenüber dem Charterer im Hinblick auf das Schiff des Eigentümers entstehen.

Die Charterverträge der Rickmers Gruppe unterliegen regelmäßig englischem Recht und werden nach diesem ausgelegt. Alle Streitigkeiten aus oder in Verbindung mit einem Chartervertrag werden an ein Schiedsgericht in London verwiesen und von diesem rechtskräftig entschieden.

- *Verkauf von bereederten Schiffen*

Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit verkauft die Rickmers Gruppe in ihrem Geschäftsbereich Maritime Assets Schiffe, die in ihrem Eigentum oder im Eigentum Dritter stehen. Im letzteren Fall erfolgt der Verkauf im Namen des jeweiligen Eigentümers, und die Rickmers Gruppe erhält eine Kommission auf Grundlage der für die Schiffe erzielten Verkaufserlöse.

Der Verkauf eines Schiffes hängt von der wirtschaftlichen Situation des Schiffes und den zukünftigen Ertragserwartungen, einschließlich der antizipierten Charter und der Auslastung ab. Die Rickmers Gruppe führt zum Zweck der Bewertung des aktuellen Marktpreises eines Schiffes und der zukünftigen antizipierten Charterraten regelmäßig eigene Marktrecherchen, insbesondere über Harper Petersen und Rickmers Reederei, durch.

Die Rickmers Gruppe hat im Rahmen ihres aktiven Portfoliomanagements in dem Zeitraum vom 31. Dezember 2011 bis zum heutigen Tage im Interesse der Schiffsfondsleger 28 der von ihr bereederten Fondsschiffe verkauft.

Maritime Services

Überblick

Die Rickmers Gruppe hat im Rahmen ihrer strategischen Neuausrichtung den Geschäftsbereich Maritime Services gebildet, um für ihre eigenen Schiffe und für Schiffe Dritter Dienste im Bereich des technischen Schiffsmanagements zur Verfügung zu stellen. Die Rickmers Gruppe bündelt in ihrem Geschäftsbereich Maritime Services kunden- und branchenspezifische Lösungen, um einen sicheren sowie effizienten technischen und operativen Schiffsbetrieb gewährleisten zu können.

In diesem Geschäftsbereich bietet die Rickmers Gruppe ein breites Spektrum an Dienstleistungen zur Sicherstellung der Fahrtüchtigkeit von Schiffen an („360°-Servicekonzept“). Dies beinhaltet unter anderem die Sicherstellung der Seetüchtigkeit der Schiffe, das technische und operative Flottenmanagement mit besonderem Schwerpunkt auf der Steigerung der Rentabilität sowie die Auswahl, Schulung und Zusammenstellung von Besatzungen. Außerdem verfügt die Rickmers Gruppe über eine umfangreiche Expertise im Bereich der Projektierung von Schiffsneubauten, der effizienzorientierten Umrüstung von Schiffen und der Durchführung von regelmäßigen Dockungen und Wartungen. Maritime Versicherungen und eine weltweite Schadensbearbeitung runden das Portfolio der Rickmers Gruppe in diesem Segment ab.

Under a time charter agreement, the charterer, i.e. Rickmers Group's customer, has to pay for substantially all of the vessel voyage costs, in particular bunker expenses, port fees, cargo loading expenses, canal tolls etc., but excluding lubricants, and is responsible for the direction of the vessel and the freighting of the vessel. The daily charter rate basically depends on the size and intake of the vessel and certain other factors such as bunker efficiency, availability of cranes, the number of comparable vessels offered in the market and the current geographical position of a vessel.

Under a time charter agreement, when a vessel is off-hire or not available for service, the charterer generally is not required to pay any charter hire and the owner is responsible for all costs, including the cost of bunker fuel, unless the charterer is responsible for the circumstances giving rise to the lack of vessel availability. Under certain circumstances the loss of charter hire may be partly insured, e.g. by so-called loss-of-hire insurances.

Generally each charterer indemnifies the owner against any loss, damage or expense incurred by it arising out of or in relation to claims or liens against the charterer in respect of the owner's vessel.

Rickmers Group's charter agreements are generally governed by and construed in accordance with the laws of England. All disputes arising out of or in connection with a charter agreement will be referred to and finally resolved by arbitration in London.

- *Sale of managed vessels*

As part of its business activities, in the Maritime Assets segment, Rickmers Group also sells vessels owned by it or by third parties, in the latter case on behalf of the respective owner. In such event it receives a commission based on the sales proceeds of the vessels.

The sale of a vessel depends on the economic situation of such vessel and future earning expectations, including expected charter hires and utilisation. For purposes of evaluating the current market value of a vessel and future expected charter rates Rickmers Group regularly carries out market research with its own resources, in particular through Harper Petersen and through Rickmers Reederei.

As part of its active portfolio management, and in the interest of the investors in the Ship-Owning Funds, Rickmers Group has sold 28 vessels held by Ship-Owning Funds and managed by it within the period from 31 December 2011 until today.

Maritime Services

Overview

As part of the strategic realignment of Rickmers Group, it created the Maritime Services business segment to provide technical shipmanagement for own vessels and third party vessels. In the Maritime Services segment Rickmers Group pools client- and industry-specific solutions aimed at delivering safe and efficient technical and operational shipmanagement.

In this business segment Rickmers Group provides a wide range of services to keep vessels in running condition (a "360° service concept"). This includes amongst others ensuring the seaworthiness of the vessels, technical and operational fleet management with a strong focus to profitability enhancement services as well as the selection, training and composition of crews. In addition, Rickmers Group has significant experience in the planning of vessel newbuildings, retrofitting of existing vessels and carrying out regular dockings and maintenance. Providing marine insurance coverage as well as worldwide claims management round up Rickmers Group's portfolio of services in this segment.

Die wesentlichen Gesellschaften im Geschäftsbereich Maritime Services sind:

- *Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG*, Hamburg und *Rickmers Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd.*, Singapur bieten die gesamte Palette an Dienstleistungen im Bereich Schiffsmanagement.
- *Global Management (Cyprus) Limited* koordiniert die Rekrutierung, Auswahl und Zusammenstellung von Besatzungen sowie, über eine Tochtergesellschaft, die Vermittlung von Versicherungen.
- *Rickmers Crewing GmbH* koordiniert die Rekrutierung, Auswahl und Zusammenstellung von Besatzungen.
- *Rickmers Marine Agency Romania SRL* sowie *Rickmers Shipping (Shanghai) Co. Ltd.* sind in Rumänien bzw. China ansässige Crewing-Agenturen.

Die größten Kunden des Geschäftsbereichs Maritime Services sind gegenwärtig die beiden anderen Geschäftsbereiche der Rickmers Gruppe - Maritime Assets und Rickmers-Linie. Ziel der Rickmers Gruppe ist es jedoch, ihre Dienstleistungen auch vermehrt Dritten anzubieten.

In dem zum 31. Dezember 2012 endenden Geschäftsjahr erzielte die Rickmers Gruppe in ihrem Geschäftsbereich Maritime Services einen Außenumsatz von EUR 79,7 Mio. (2011: EUR 72,6 Mio.) und einen Nettogewinn von EUR 5,2 Mio. (2011: EUR 9,0 Mio.) (alle Zahlen aus 2011 auf der Grundlage des Pro-forma-Abschlusses).

Geschäftstätigkeit von Maritime Services

Der Geschäftsbereich Maritimes Services der Rickmers Gruppe bietet Dienste im Bereich des technischen und operativen Schiffsmanagements sowie Wartungsdienste für die eigenen Schiffe der Rickmers Gruppe und für Schiffe Dritter. Der Umfang der jeweiligen Rechte und Pflichten der Rickmers Gruppe als Schiffsmanager ist in einem Schiffsmanagementvertrag festgelegt. Dabei handelt es sich um einen zwischen Schiffseigentümer und Schiffsmanager geschlossenen Dienstleistungsvertrag. Unter einem solchen Vertrag obliegen der Rickmers Gruppe in ihrer Eigenschaft als Schiffsmanager unter anderem die folgenden Pflichten:

- Organisation und Überwachung im Zusammenhang mit dem Design, der Projektierung und dem Bau von Schiffen;
- operatives Management;
- technisches Management, einschließlich Beschaffung;
- Energiemanagement und Maßnahmen zur Effizienzsteigerung;
- Crew-Management;
- operatives Risikomanagement, unter anderem in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit und Umwelt;
- Versicherung und Schadensbearbeitung.

Der jeweilige Schiffseigentümer zahlt der Rickmers Gruppe als Gegenleistung für diese und vergleichbare Dienstleistungen eine Schiffsmanagementgebühr. In der Regel gibt es zwei Arten von Gebührenvereinbarungen: entweder (i) werden sämtliche dem Schiffsmanager im Zusammenhang mit der Erfüllung seiner Pflichten entstehende Schiffsbetriebskosten der Schiffseigentumsgesellschaft nach Kostenaufwand berechnet, und die Rickmers Gruppe als Schiffsmanager erhält eine zusätzliche Managementgebühr, oder (ii) die Schiffseigentumsgesellschaft zahlt eine pauschale Vergütung; sind die tatsächlichen Betriebskosten dann geringer als die vereinbarte pauschale Vergütung, erhält die Rickmers Gruppe als Schiffsmanager die Differenz, wohingegen Betriebskosten, die die vereinbarte pauschale Vergütung übersteigen, der Rickmers Gruppe als Schiffsmanager berechnet werden, sofern diese nicht außerhalb des Rahmens des Schiffsmanagementvertrags berücksichtigt sind; in diesem Fall werden sie der Schiffseigentumsgesellschaft zu angefallenen Kosten berechnet.

Ferner sehen Schiffsmanagementverträge in der Regel bestimmte Haftungsfreistellungen und-beschränkungen zugunsten des Schiffsmanagers vor.

The main entities in the Maritime Services segment are:

- *Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG*, Hamburg and *Rickmers Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd.*, Singapore offer the full range of shipmanagement services.
- *Global Management (Cyprus) Limited* - coordinates crewing and recruiting, and through a subsidiary, insurance brokerage services.
- *Rickmers Crewing GmbH* - coordinates crewing and recruiting.
- *Rickmers Marine Agency Romania SRL* as well as *Rickmers Shipping (Shanghai) Co. Ltd.* - are crewing agencies in Romania and China.

The largest clients of Rickmers Group's Maritime Services business segment are currently the other two business segments of Rickmers Group: Maritime Assets and Rickmers-Linie. Rickmers Group's aim is, however, to increasingly provide its services also to third parties.

In the financial year ended 31 December 2012, Rickmers Group generated external revenues of € 79.7 million (2011: € 72.6 million) and a net profit of € 5.2 million (2011: € 9.0 million) (all 2011 figures on pro-forma basis) in its Maritime Services business segment.

Business Activities in the Maritime Services segment

In the Maritimes Services segment Rickmers Group provides services of a ship manager in relation to the technical and commercial operation and maintenance of its own vessels and third party vessels. The scope of the relevant rights and obligations of Rickmers Group as the ship manager is set forth in a shipmanagement agreement, which is a services agreement entered into between the ship owner and the ship manager. Accordingly, typical tasks of Rickmers Group in its capacity as manager of vessels include, amongst others:

- Organisation and supervision of design, planning and construction of vessels;
- Operational management;
- Technical management including procurement;
- Energy management and efficiency enhancement measures;
- Crew management;
- Operational risk management, including health, safety, security and environment management;
- Insurance and claims handling services.

As consideration for these and similar services, the ship owner pays a shipmanagement fee to Rickmers Group. There are usually two models of fee arrangements: either (i) all operating expenses of the vessel incurred by the ship manager in performance of its duties will be charged to the ship owning company at cost and an additional management fee is paid to Rickmers Group as ship manager or '(ii) the ship owning company pays a lump sum and if the actual operating expenses fall below the agreed lump sum, the balance is earned by Rickmers Groups as the ship manager whilst any operating expenses in excess of the lump sum agreed will be for the ship manager's account unless they are included beyond shipmanagement agreement, in which case they are charged to the ship owning company at cost.

Shipmanagement agreements further typically provide for certain indemnifications in favour of the ship manager and certain restrictions of its liability.

Diese können entweder individuell oder auf der Grundlage von Vertragsmustern, wie z.B. des Standardvertrags des Baltic and International Maritime Council („**BIMCO**“) vereinbart werden.

- *Organisation und Überwachung im Zusammenhang mit dem Design, der Projektierung und dem Bau von Schiffen*

Das Hauptanliegen der Rickmers Gruppe bei der Organisation und Überwachung des Designs, der Projektierung und des Baus von Schiffen ist die Einhaltung hoher technischer und sicherheitsrelevanter Standards, die zu wettbewerbsfähigen Betriebskosten der Schiffe beitragen.

Die Rickmers Gruppe ist im Rahmen der Überwachung zuständig für Prüfungen, die Einholung der Zustimmung des Käufers und die Empfehlung von Zulieferern für ein Bauprojekt. Für jedes Projekt wird ein Team vor Ort zusammengestellt, um den Bau des Schiffes in enger Zusammenarbeit mit dem Käufer zu überwachen.

Die Rickmers Gruppe erbringt ferner ingenieurtechnische Dienstleistungen zur Umrüstung von Schiffen. Zudem bietet sie technische Lösungen für Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Einhaltung schiffsrelevanter Bestimmungen und Vorschriften.

- *Operatives Management*

Die Rickmers Gruppe stellt im Rahmen ihres operativen Managements die Betriebsbereitschaft von Schiffen sicher. Hierzu gehört:

- die Registrierung und Beflagung von Schiffen;
- die Verwaltung von Zertifikaten und von aufsichtsrelevanten Unterlagen betreffend die Schiffe;
- die Unterstützung bei der Ausfertigung von Charterverträgen, wie z.B. Dienstleistungen im Rahmen der Vorbereitung des Schiffes für einen neuen Charter, die kaufmännische Unterstützung des Kapitäns, Charterberechnungen, die Kommunikation mit Charterern während eines Charterzeitraums und die Rückführung eines Schiffes von einem Charterer.

- *Technisches Management, einschließlich Beschaffung*

Die Rickmers Gruppe stellt ferner den seetüchtigen und ordnungsgemäßen Zustand von Schiffen sicher. Dies beinhaltet:

- regelmäßige Besichtigungen und Inspektionen, insbesondere des Rumpfes und der Maschinenanlage;
- regelmäßige Wartungen zum Werterhalt und zum Schutz der Schiffsfunktionen;
- die Entwicklung technischer Lösungen zur Einhaltung von Vorschriften;
- das Veranlassen von Dockungen, Reparaturen und anderer zur Schiffswartung erforderlicher Maßnahmen;
- Logistik und Einkauf (z.B. Beschaffung von Ersatzteilen und Sicherstellung ihrer Anlieferung an die Schiffe).

- *Energiemanagement und Maßnahmen zur Effizienzsteigerung*

Da die Treibstoffkosten inzwischen mehr als drei Viertel der Schiffsbetriebskosten ausmachen, stellt der Bunkerverbrauch einen wesentlichen Faktor für die Bestimmung der Rentabilität eines Schiffes dar. Die Rickmers Gruppe hat innovative Projekte zur Optimierung der Energieeffizienz initiiert und erhielt im Januar 2013 als erstes deutsches Unternehmen in der Schifffahrtsindustrie eine akkreditierte Zertifizierung durch GL Systems Certification nach dem internationalen Standard ISO 50001 (Energiemanagementsystem) für ihre Büros in Hamburg und Singapur sowie für die ersten zehn Schiffe.

They can be either agreed on an individual basis or on the basis of standard forms provided by the Baltic and International Maritime Council (“**BIMCO**”).

- *Organisation and supervision of design, planning and constructing of vessels*

Rickmers Group’s primary concern in organising and supervising designing, planning and constructing of vessels is compliance with high technical and safety standards that contribute to competitive operating costs of the vessels.

In relation to supervision Rickmers Group is in charge of drawing review, arranging for the purchasers’ approval and the recommendation of suppliers for a construction project. For every project a site office team is established at the yard in order to supervise the construction of the vessel in close cooperation with the purchaser.

As part of its services Rickmers Group also provides engineering services for retrofitting. As to that it offers technical solutions for enhancement measures as well as measures related to compliance with rules and regulations concerning vessels.

- *Operational management*

As part of its operational management services Rickmers Group ensures that the vessels are ready for operation which includes:

- Registration and flagging of the vessel;
- Handling of certificates and regulatory documents of vessels;
- Support on the execution of charter agreements, such as post-fixture services (preparing the vessel for a new charter), commercial support to the captain, hire calculations, communication with charterers during the period of a charter and redelivery of a vessel from a charter.

- *Technical management including procurement*

Rickmers Group also takes care that vessels are seaworthy and in proper condition. This includes:

- Regular surveys and inspections, in particular with respect to hull and machinery;
- Regular maintenance to protect the value and functions of the vessels;
- Development of technical solutions to comply with regulations;
- Arranging for dockings, repairs and other activities required for vessel maintenance;
- Logistics and purchasing (e.g. procurement of spares and arranging for their delivery to the vessel).

- *Energy management and efficiency enhancement measures*

With fuel costs now accounting for over three-quarters of ship operating expenses, bunker consumption is a vital factor in determining a ship’s profitability. Rickmers Group has initiated innovative projects to optimise energy efficiency and in January 2013 became the first German shipping company to be accredited by GL Systems Certification in accordance with ISO 50001 (Energy Management System) for its offices in Hamburg and Singapore and for the first ten ships.

Mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Kraftstoffeffizienz beinhalten die Justierung von Kesseln und Motoren, die regelmäßige Reinigung von Schiffspropellern und Schiffskörpern, die Optimierung der Trimmung, die Verwendung von Speziallacken zur Verringerung des hydrodynamischen Widerstands, die Schulung von höheren Offizieren hinsichtlich eines kraftstoffsparenden Betriebs sowie die Optimierung der Energiebilanz und Technik im Hinblick auf den Schiffskörper und die Propellereigenschaften.

- *Crew-Management*

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Dienstleistungen der Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Maritime Services ist die Rekrutierung, Auswahl und Zusammenstellung von Bordbesatzungen. In diesem Zusammenhang stellt die Rickmers Gruppe sicher, dass den Schiffen die notwendige Besatzung zur Verfügung gestellt wird. Die Rickmers Gruppe heuert Besatzungsmitglieder für bestimmte Zeiträume unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse an Bord, der Verfügbarkeit von Besatzungsmitgliedern am Ort des Schiffes und der Schiffsfahrpläne an. Seeleute kommen häufig aus China, den Philippinen und Rumänien. Besatzungsmitglieder werden in der Regel auf der Grundlage befristeter Arbeitsverträge, die mit Crewing-Agenturen vereinbart werden, rekrutiert. Die Rickmers Gruppe hat einen Pool von Offizieren und Bewertungen für ihre Flotte eingerichtet, um der steten Nachfrage nach erfahrenen Offizieren und Bewertungen in einer internationalen Handelsflotte optimal gerecht zu werden.

Die Rickmers Gruppe investiert kontinuierlich in die Weiterbildung ihrer Seeleute und den Ausbau ihrer Fähigkeiten und stellt sicher, dass alle Seeleute qualifiziert sind, um ihre jeweiligen Aufgaben an Bord erfüllen zu können. Die Rickmers Gruppe fördert ihre Besatzungen aktiv im Rahmen eines kontinuierlichen Schulungs- und Weiterbildungsprozesses und ist bestrebt, sich als attraktiver Arbeitgeber mit einer hohen Verbleibquote zu positionieren, um die Verfügbarkeit von Besatzungen sicherzustellen und geschulte und erfahrene Seeleute zu halten.

Die Rickmers Gruppe hat ihre Crewing-Aktivitäten in einigen Ländern, z.B. den Philippinen, Zypern und China neu geordnet, um den Zugang zu hoch qualifizierten Besatzungen und Offizieren im Nahen Osten in Zukunft weiter zu verbessern. Als erstes internationales Schifffahrtsunternehmen hat die Rickmers Gruppe eine Crewing-Lizenz für die Rekrutierung von Seeleuten in China zum Einsatz auf internationalen Schiffen erhalten und eine eigene Crewing-Agentur in Shanghai etabliert - Rickmers Shipping (Shanghai).

- *Operatives Risikomanagement, einschließlich Qualitäts-, Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltrisiken*

Die Rickmers Gruppe bietet in ihrem Geschäftsbereich Maritime Services umfassende Dienstleistungen im Bereich operatives Risikomanagement, wie z.B. Sicherheitsrisikoanalysen und -bewertungen. Dies beinhaltet unter anderem die Erstellung eines Risikomatrixberichts, in dem obligatorische und freiwillige Bordinspektionen und Berichte über Vorfälle berücksichtigt werden.

Sicherheit ist - sowohl was die Sicherheit der Seeleute als auch den Schutz von Schiffen und Umwelt anbelangt - ein wichtiger Aspekt an Bord der Schiffe. Informationen über kritische Aktivitäten, Risikogebiete und Unfälle werden ausgewertet und kommuniziert, um das Bewusstsein für Risiken zu schärfen, Schulungs- und Ausbildungskomponenten zu initiieren, erforderliche Betriebsverfahren zu ändern und festzulegen und den sicheren und unfallfreien Betrieb der Schiffe zu gewährleisten.

- *Versicherung und Schadensbearbeitung*

Die Rickmers Gruppe bietet die Vermittlung von Versicherungen und die Schadensbearbeitung für die von ihr bereederten Schiffe an. Die Rickmers Gruppe ist aufgrund der Größe ihrer Flotte in der Lage, einen attraktiven Versicherungsschutz über ihre eigenen Versicherungsvermittler anzubieten. Ferner übernimmt die Rickmers Gruppe bei Schäden an den von ihr bereederten Schiffen die Schadensbearbeitung (z.B. Rumpf und Maschinen, Schiffshaftpflicht).

Measures that can be taken to increase fuel efficiency include adjusting boilers and engines, regular cleaning of ship propellers and hulls, optimising trim, the use of special coatings to reduce hydrodynamic resistance, training senior officers in fuel-efficient operation, optimisation of power balance and engineering related to the hull and propeller characteristics.

- *Crew management*

Another key element of Rickmers Group's services in the Maritime Services segment is crewing – the recruiting, composition and employment of on-board crews. As to that, Rickmers Group ensures that the vessels are provided with the necessary crew. Rickmers Group hires crew members for particular periods taking into account the specific needs on board, the availability of crew members at the location of the vessel and the vessel schedules. Seafarers often come from China, the Philippines and Romania. Generally, crew members are engaged by way of temporary labour agreements agreed with crewing agencies. Rickmers Group has established a pool of officers and ratings for its fleet, focusing on the on-going demand for experienced officers and ratings in an international merchant fleet.

Rickmers Group is continuously investing time in increasing the capabilities of its seafarers and ensures that all seafarers are qualified for the needs of their respective tasks on board. Rickmers Group actively develops its crew by providing permanent training. In order to ensure availability of crew and to retain developed and skilled seafarers Rickmers Group strives to position itself as an attractive employer with a good retention rate.

In order to further improve the future availability of highly qualified crews and officers for Rickmers Group in the Far East, Rickmers Group has reorganised its crewing activities in a number of countries e.g. the Philippines, Cyprus and China. Rickmers Group is the first majority owned foreign company in China that has received a licence for recruiting seafarers in China for service on international vessels and has set up a crewing agency in Shanghai: Rickmers Shipping (Shanghai).

- *Operational risk management, including quality, health, safety, security and environment management*

In its Maritime Services segment Rickmers Group offers comprehensive operational risk management services, e.g. safety and security risk analysis and assessment. Part of this is for instance a risk matrix report provided for a vessel which considers mandatory and voluntary on board inspections and reports on occurred incidents.

Safety is a prime concern on board of the vessels in relation to both personal safety of seafarers as well as the protection of the vessels and the environment. Information on critical operations, risk areas and accidents is translated and communicated to raise risk awareness, to initiate training elements, to amend and adopt the necessary operational procedures and to ensure safe and accident-free operation of the vessels.

- *Insurance and claims handling services.*

Rickmers Group offers insurance brokerage and claims handling services for the vessels managed by it. Due to the size of its fleet Rickmers Group is in a position to arrange attractive insurance coverage for the vessels through its own insurance brokers. Furthermore, in case of any damages occurred to the vessels managed by Rickmers Group it also provides for the claims handling (e.g. hull and machinery, protection and indemnity).

Rickmers-Linie

Überblick

Die Rickmers Gruppe bietet in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie den Seetransport von Stückgut, Schwergut und Projektladungen an. Zu den beförderten Gütern zählen unter anderem Transformatoren, Generatoren, Druckbehälter, Baumaschinen, Wind- oder Gasturbinen, Anlagenteile für die chemische und petrochemische Industrie, für Brauereien und Zementanlagen, aber auch Lokomotiven, Segel- und Motoryachten. Die Krankapazität der im Geschäftsbereich Rickmers-Linie eingesetzten Schiffe beträgt bis zu 800 Tonnen. In ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie bietet die Rickmers Gruppe Transportdienste über ihren weltweiten Liniendienst für Stückgut, Schwergut und Projektladungen (z.B. über ihren „Round-The-World Pearl String Service“) und bietet ergänzend zu ihren Liniendiensten auf Anfrage auch Einzelreisen an. Für die hohe Qualität ihrer Dienstleistungen hat die Rickmers-Linie im Jahr 2012 die Auszeichnung „Best Shipping Line – Project Cargo“ bei den Asian Freight & Supply Chain Awards, den „All India Maritime Logistics Award (MALA)“ sowie den „Gujarat Star Award“ erhalten. Durch diese Erfolge gestärkt, plant die Rickmers-Linie ihr Vertriebsnetz zu erweitern und zusätzliche Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen anzubieten, um Projektladungsmärkte mit Wachstumspotential weltweit zu erschließen.

Die wesentlichen Gesellschaften im Geschäftsbereich Rickmers-Linie sind:

- *Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG* ist ein führender Spezialist für den weltweiten Transport von Stückgut, Schwergut und Projektladungen. Die Gesellschaft betreibt gegenwärtig 19 Mehrzweckfrachter mit Schwerlastkranen.
- *MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG* agiert als weltweiter Charterer und Bunker-Broker und betreut ferner Passagiere, die mit Frachtschiffen der Rickmers Gruppe reisen.

Die Rickmers Gruppe ist in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie weltweit mit 16 Büros, darunter in Hamburg, Antwerpen, Houston, Seoul, Shanghai, Singapur und Tokio vertreten. Ergänzt wird dieses Netz durch 50 Dritt-Vertriebsagenturen, die die weltweite Präsenz der Rickmers Gruppe in diesem Geschäftsbereich erhöhen.

In dem zum 31. Dezember 2012 endenden Geschäftsjahr erzielte die Rickmers Gruppe in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie externe Umsätze in Höhe von EUR 209,3 Mio. (2011: EUR 218,2 Mio.) und einen Reingewinn von EUR -17,6 Mio. (2011: EUR -4,9 Mio.) (alle Zahlen aus 2011 auf der Grundlage des Pro-forma-Abschlusses). In den Jahren vor dem zum 31. Dezember 2012 endenden Geschäftsjahr hieß der Geschäftsbereich Rickmers-Linie „Logistics-Services“.

Geschäftstätigkeit im Geschäftsbereich Rickmers-Linie

- *Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen*

2003 hat die Rickmers-Linie ihren ostgehenden „Round-The-World Pearl String Service“ eingerichtet. Im Rahmen dieses Dienstes für Stückgut, Schwergut und Projektladungen laufen die Mehrzweckfrachter der Rickmers Gruppe zweimal monatlich im Rahmen einer festen ostgehenden Route 16 Häfen weltweit an. Dazu zählen unter anderem Hamburg, Antwerpen, Genua, Singapur, Shanghai, Masan, Yokohama und Houston. Bei entsprechender Nachfrage werden weitere Häfen entlang der Hauptroute angelaufen. Durch das „Pearl String“-Konzept haben die Kunden der Rickmers-Linie die Möglichkeit, auch im Projektladungs- und Schwergutgeschäft Just-in-time-Lieferungen zu etablieren. Das Routennetz der Rickmers-Linie wird durch die (im dreiwöchigen Rhythmus getakteten) Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen von Europa in den Nahen Osten und Indien (und zurück) sowie den im März 2013 eingerichteten westgehenden „Round-The-World Pearl String Service“ mit einem monatlichen Rhythmus ergänzt, der zukünftig sogar zweimal im Monat angeboten werden soll.

Der ostgehende „Round-the-World Pearl String Service“ wird von neun modernen, baugleichen Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 30.000 dwt bedient. Diese Schiffe wurden zwischen 2002 und 2004 in China gebaut. Jedes Schiff verfügt über vier Krane, von denen die zwei stärksten mit je 320 Tonnen Kapazität kombiniert werden können, um Ladungsteile mit einem Gewicht von bis zu 640 Tonnen an Bord zu nehmen. Durch flexible Zwischendecks kann die Höhe der Laderäume an Ladungen unterschiedlicher Höhe angepasst werden.

Rickmers-Linie

Overview

In the business segment Rickmers-Linie Rickmers Group offers ocean transportation of breakbulk, heavy lift and project cargoes. Cargoes transported include heavy lift cargoes such as transformers, generators, pressure vessels, construction machinery, wind or gas turbines, plant components for the chemical and petrochemical industries, breweries, cement plants, locomotives and sailing or motor yachts. The crane capacity of vessels used in the Rickmers-Linie segment is up to 800 tons. In the Rickmers-Linie segment Rickmers Group offers transportation through its global breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services (such as the Round-The-World Pearl String Service) which are complemented by individual sailings on demand. In 2012, Rickmers-Linie was awarded 'Best Shipping Line - Project Cargo' at the Asian Freight & Supply Chain Awards, the 'All India Maritime Logistics Award (MALA)' and the 'Gujarat Star Award' for the premium quality of its services. Encouraged by these commendations, Rickmers-Linie is looking to expand its sales network and establish additional breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services to tap project cargo trades with growth potential all over the world.

The main entities in the Rickmers-Linie business segment are:

- *Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG* is a leading specialist for the worldwide transportation of breakbulk, heavy lift and project cargoes. The company currently operates 19 multi-purpose heavy lift vessels.
- *MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG* operates as a worldwide charter and bunker broker and also takes care of passengers travelling on Rickmers Group cargo vessels.

In the business segment Rickmers-Linie Rickmers Group operates 16 offices worldwide including Hamburg, Antwerp, Houston, Seoul, Shanghai, Singapore and Tokyo. In addition, this network is supported by 50 third party agencies that enhance Rickmers Group's global presence in this business segment.

In the financial year ended 31 December 2012, Rickmers Group generated external revenues of € 209.3 million (2011: € 218.2 million) and a net profit of € -17.6 million (2011: € -4.9 million) (all 2011 figures on pro-forma basis) in its Rickmers-Linie business segment. In the years before financial year ended 31 December 2012 the business segment Rickmers-Linie was named "Logistics-Services".

Business Activities in the Rickmers-Linie segment

- *Breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services*

In 2003 Rickmers-Linie established its so called Eastbound Round-The-World Pearl String Service. In this breakbulk, heavy lift and project cargoes liner service Rickmers Group's multi-purpose vessels follow a fixed itinerary serving 16 ports around the globe on an eastbound route with two departures every month. The ports include Hamburg, Antwerp, Genoa, Singapore, Shanghai, Masan, Yokohama and Houston. Further ports of call along the main route may be added if there is sufficient demand. For clients of Rickmers-Linie, the Pearl String concept in practice also makes just-in-time deliveries possible, even in project cargo and heavy lift operations. Rickmers-Linie's route network is complemented by breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services from Europe to the Middle East and India (and back – with departures every three weeks), and the Westbound Round-The-World Pearl String Service established in March 2013, which is operating on a monthly service schedule and is intended to be expanded to a bi-weekly service.

The Eastbound Round-the-World Pearl String Service is operated by nine modern and identical ships with a cargo capacity of 30,000 dwt that were built in China between 2002 and 2004. Each ship has four cranes, the two largest of which (each 320 tons capacity) can be combined to lift up to 640 tons of cargo. Flexible tweendecks mean that the height of the cargo holds can be adapted according to the varying height of cargoes.

Entfeuchtungsanlagen sorgen für bessere Luftverhältnisse bei feuchtigkeitsempfindlicher Ladung. Im Rahmen ihres Naher Osten- und Indien-Dienstes sowie des neuen westgehenden „Round-The-World Pearl String Service“ transportiert die Rickmers-Linie langfristig gecharterte Tonnage. Aktuell wird die Rickmers-Linie ihre Flotte um zwei neue Mehrzweckfrachter erweitern, die mit noch leistungsfähigeren Kranen mit einer Tragkraft von zweimal 450 Tonnen ausgestattet und zugleich erheblich energieeffizienter sind. Diese beiden neuen Schiffe werden voraussichtlich im Frühjahr 2015 an einen dritten Schiffseigner ausgeliefert und von der Rickmers-Linie eingechartert.

Im März 2013 erweiterte die Rickmers Gruppe ihre Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen durch die Einrichtung des westgehenden „Round-The-World Pearl String Service“, der die wachstumsstarken Märkte Asiens und Südamerikas mit Nordamerika verbindet. Ziel ist es, die Marke der Rickmers Gruppe in den entwicklungsstarken Märkten Asiens und Amerikas zu stärken. In dem Dienst werden zwei bis drei Mehrzweck-Schwergutfrachter zum Einsatz kommen. Das erste Schiff, das diese Strecke bedient, wurde 2012 in China gebaut und verfügt über eine Tragkraft von bis zu 160 Tonnen sowie eine Bruttotragfähigkeit von 28.300 Tonnen. Das zweite Schiff wird voraussichtlich im Mai 2013 in Betrieb genommen. Mit der Lieferung des dritten Schiffes wird zu einem späteren Zeitpunkt gerechnet. Die Rickmers-Linie betreibt den Dienst derzeit monatlich und beabsichtigt, ihn zukünftig zweimal im Monat anzubieten. Die Häfen, die im Rahmen dieses Dienstes angelaufen werden, sind Yokohama, Masan, Xingang, Shanghai, Singapur, Kapstadt, Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro, Victoria, Philadelphia, Savannah und Houston.

- *Einzelreisen*

Zur Ergänzung ihrer Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen bietet die Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Rickmers-Linie auch individuelle Reisen für Stückgut, Schwergut und Projektladungen an.

- *Ergänzende Dienstleistungen*

Die Rickmers-Linie bietet ihren Kunden frühzeitig die Beratungsdienste ihres Transport Engineering-Teams zur Feststellung der optimalen Positionierung und Sicherung der Ladung mithilfe des von der Rickmers Gruppe gemeinsam mit ihren Softwarepartnern entwickelten Cargo-Management-Systems RICOSYS an. Das Portfolio umfasst ebenfalls Full Service-Pakete für Schwerguttransporte, im Rahmen derer das Schwergut von der Fabrik bis zum Einsatzort transportiert wird („door to door“). Für diesen Service kooperiert die Rickmers-Linie mit zuverlässigen Partnern.

Seit 2012 befördert die Rickmers-Linie im Rahmen eines langfristigen Vertrages mit einem US-amerikanischen Zulieferer Flugzeugteile für den Airbus A350 aus den USA nach Frankreich. Ein weiterer wichtiger Beleg aus den vergangenen Jahren für die hohe Kompetenz und das Renommee der Rickmers-Linie im Transport von sensibler Ladung ist die Beförderung des Forschungsmoduls „Kibo“ der japanischen Raumfahrtbehörde Jaxa. Dieses Modul wurde von der Rickmers-Linie von Yokohama nach Port Canaveral transportiert, um von dort per Spaceshuttle zur Internationalen Raumstation (ISS) zu gelangen.

Seit Dezember 2011 bietet die Rickmers Gruppe den Seetransport von Projektladungen unter US-Flagge an und kooperiert dafür unter dem Namen „Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier“ mit der in den USA ansässigen Maersk Line.

Dehumidification systems ensure improved air quality for moisture-sensitive cargoes. In its Middle East and India service, and in the new Westbound Round-The-World Pearl String Service, Rickmers-Linie operates long-term chartered tonnage. At present, Rickmers-Linie is extending its fleet to include two new multi-purpose vessels which not only come equipped with high-performance cranes with a lifting capacity of twice 450 tons, at the same time they are considerably more energy efficient. It is anticipated that these new ships will be delivered to a third party ship owner in the spring of 2015 and chartered in by Rickmers-Linie.

In March 2013, Rickmers Group' expanded its breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services to leverage Rickmers Group's brand in the developing markets of Asia and America by launching the Westbound Round-The-World Pearl String Service, connecting areas of economic growth in Asia and South America and then on to North America. Two or three chartered multi-purpose heavy lift vessels will launch the service. The first vessel servicing this route was built in China in 2012 and has a lifting capacity of up to 160 tons and deadweight of 28,300 tons. The second vessel is expected to enter service in May 2013, with the arrival of the third vessel at a later stage. Rickmers-Linie runs the service on a monthly schedule and intends to expand it to a bi-weekly service. Ports which will receive calls on this service will include: Yokohama, Masan, Xingang, Shanghai, Singapore, Cape Town, Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro, Victoria, Philadelphia, Savannah and Houston.

- *Individual Sailings*

Complementing its breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services in the Rickmers-Linie segment Rickmers Group also offers individual sailings for breakbulk, heavy lift and project cargoes.

- *Complementary Services*

At an early stage Rickmers-Linie also makes available to clients the consultancy services of its Transport Engineering team to determine optimal and additional points to best lift and secure a cargo with the aid of the RICO-SYS cargo management software developed by Rickmers Group and its software partners. Some clients are offered full-service packages for heavy lift, where door-to-door transportation from the factory to point of use is organised by Rickmers-Linie together with reliable haulage partners.

As part of a long-term contract with an U.S. supplier, Rickmers-Linie has been transporting aircraft sections for the Airbus A350 from the USA to France since 2012. Another prime example of the excellent competence and reputation of Rickmers-Linie in transporting sensitive loads from the past few years is the transportation of the 'Kibo' research module of the Japanese space agency Jaxa. Rickmers-Linie transported this module from Yokohama to Port Canaveral for onward transport by space shuttle to the International Space Station (ISS).

Since December 2011, Rickmers Group has been partner in a joint venture with Maersk Line, Limited, a company headquartered in the USA, under the name 'Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier', offering sea transportation of project cargoes under the U.S. flag.

Markt und Wettbewerb

Markt

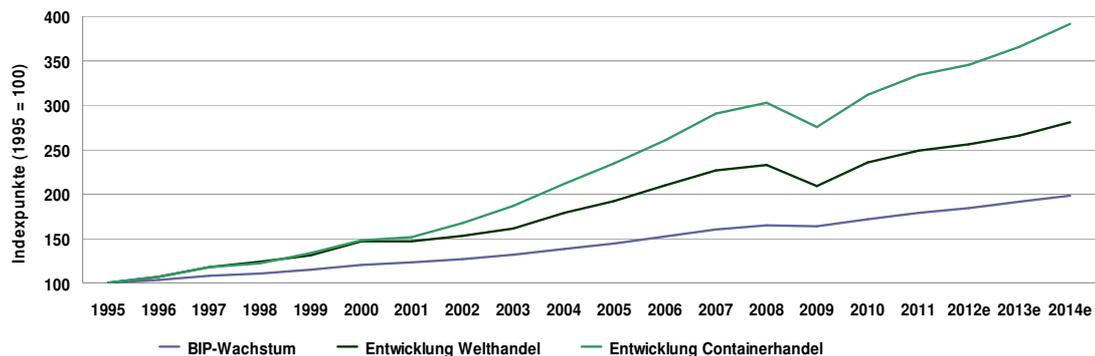
Gesamtwirtschaftliche Lage

- Allgemeines konjunkturelles Umfeld

Nach einem Wachstum von 3,9% im Jahr 2011 und 5,1% im Jahr 2010 wuchs die Weltwirtschaft 2012 nach einem im Januar 2013 veröffentlichten IWF-Bericht (Quelle: IMF World Economic Outlook - Update) um 3,2% und damit mit einer langsameren Rate. Ausweislich des Berichts wurde die gesamtwirtschaftliche Lage im Jahr 2012 maßgeblich durch die Rezession in der Eurozone belastet (-0,4%), die aus der Staatsschuldenkrise und aktiven Konsolidierungsmaßnahmen zur Schuldenbegrenzung resultierte. Nur durch das Wachstum in den USA (2,3%), verzeichneten die Industriestaaten insgesamt einen Zuwachs von 1,2%.

Zum Jahresende 2012 wirkte sich das Risiko automatischer Sparmaßnahmen und Steuererhöhungen bei einem Überschreiten der Verschuldungsgrenze von 16,4 Billionen US-Dollar negativ auf die US-amerikanische Wirtschaftslage aus; die Automatismen der so genannten Fiskalklippe („Fiscal Cliff“) konnten erst in letzter Minute durch einen Kompromiss vermieden werden (Quelle: Der Tagesspiegel, 02.01.2013). Auch die Schwellenländer veranschlagten eine gemeinsame Wachstumsdynamik, denn die aufstrebenden Volkswirtschaften Osteuropas, Asiens, Lateinamerikas und Afrikas legten dagegen um 5,1% zu und leisteten damit den größten Beitrag zum Wachstum der Weltwirtschaft (Quelle: IMF World Economic Outlook - Update). Am dynamischsten entwickelten sich im Jahr 2011 dabei China (7,8%) und Indien (4,5%), insgesamt hatten die Schwellen- und Entwicklungsländer allerdings noch um 6,3% zugelegt (Quelle: IMF World Economic Outlook - Update). Insbesondere das Wachstum in Asien gab allerdings merklich nach: So blieb der Zuwachs in China um 1,5 Prozentpunkte und in Indien sogar um 3,4 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert (Quelle: IMF World Economic Outlook - Update).

- Gesamtwirtschaftliche Lage, Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozent



(Quellen: IMF World Economic Outlook Database October 2012; IMF World Economic Outlook Update January 2013, CCIM Januar 2013)

Hauptantrieb des Wachstums im Containerhandel ist die Entwicklung des weltweiten BIP und besonders des Welthandelsvolumen. In den letzten 17 Jahren hat das Wachstum des Containerumschlags das Wachstum des BIP und des Welthandels weithin übertroffen. Clarkson zufolge hat das Wachstum des Containerumschlags im Verhältnis zu dem BIP durchschnittlich 2,8% p.a. seit 1995 erreicht.

Market and Competition

In the Maritime Assets segment Rickmers Group's main source of revenues is the chartering out of owned and third party vessels comprising particularly container vessels and breakbulk carriers. In the Rickmers-Linie segment Rickmers Group offers ocean transportation of breakbulk, heavy lift and project cargoes with own and chartered vessels and in the Maritimes Services segment Rickmers Group provides services of a ship manager in relation to the technical and commercial operation and maintenance of its own and third party vessels. Thus, Rickmers Group's primary markets are the markets for container vessel transportation and breakbulk vessel transportation.

Market

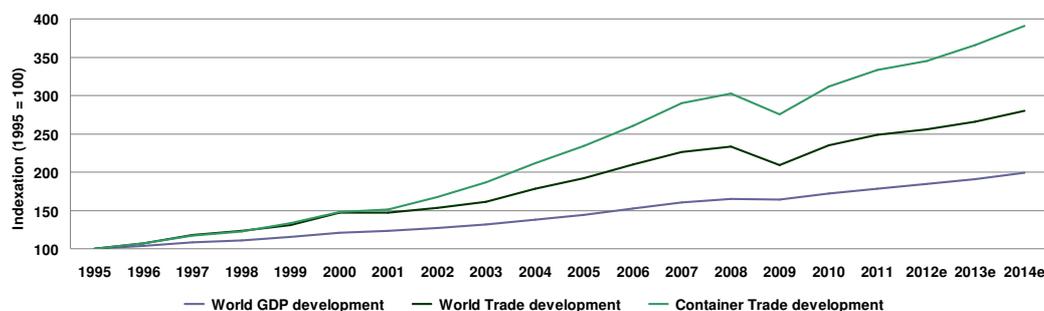
Overall economic situation

- General economic environment

Following growth of 3.9% and 5.1% for 2011 and 2010 respectively, an IMF (IMF World Economic Outlook - Update) report published in January 2013 revealed a slower growth rate of 3.2% for the global economy in 2012. As per that report the overall economic situation in 2012 was largely weighed down by the recession in the Eurozone (-0.4%), resulting from the sovereign debt crisis and active consolidation activities to limit debt. Overall, according to the IMF, the industrialised nations only managed to post growth of 1.2% thanks to economic growth in the USA (2.3%).

By the end of 2012, the threat of automatic spending cuts and tax increases triggered by overshooting a debt ceiling of USD 16.4 trillion had a negative impact in the USA; the automatic mechanisms of the fiscal cliff could only be avoided by a last-minute compromise (Source: Der Tagesspiegel, 02 January 2013). Emerging economies also post muted growth momentum; in contrast, the emerging economies of Eastern Europe, Asia, Latin America and Africa continued to pick up, growing 5.1 percentage points and providing a substantial contribution to global economic growth (Source: IMF World Economic Outlook - Update, January 2013). In 2011, the most dynamic countries were China (7.8%) and India (4.5%), however, overall, the emerging economies had risen by 6.3% (Source: IMF World Economic Outlook - Update). Growth fell markedly in Asia, with growth in China down by 1.5% and in India by as much as 3.4% down year on year in 2011 (Source: IMF World Economic Outlook - Update, January 2013).

- Overall economic situation, changes over previous year in per cent



(Source: IMF World Economic Outlook Database October 2012; IMF World Economic Outlook Update January 2013, CCIM Januar 2013)

Main driver of container traffic growth is the development of worldwide GDP and – especially world trade volume. Over the past 17 years growth of container traffic largely exceeded the increase of GDP and Global trade. According to Clarkson GDP-multiplier of container traffic growth achieved an average of 2.8% p.a. since 1995.

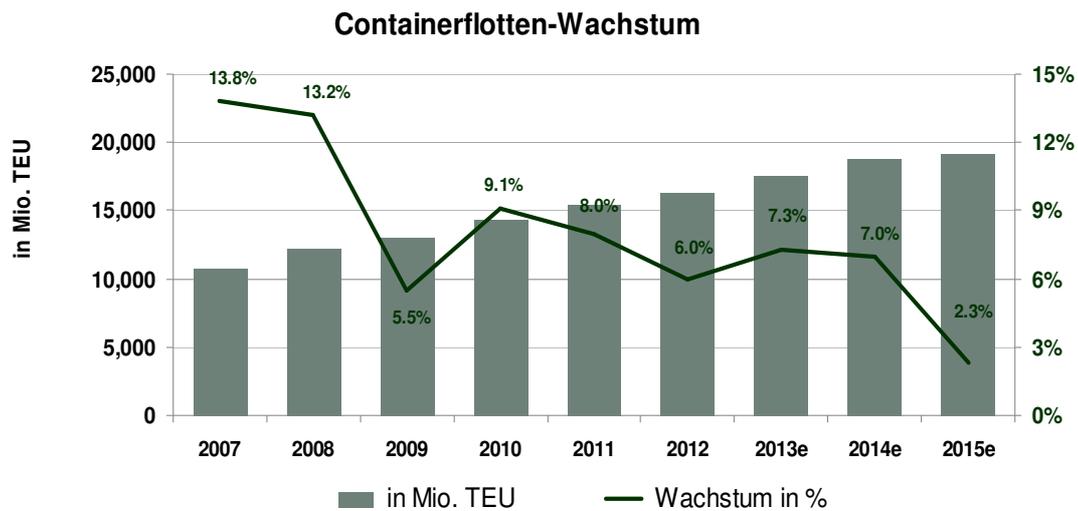
- Welthandel

2012 wuchs der Welthandel laut IWF um 2,8% - nach 5,9% im Vorjahr (Quelle: IMF World Economic Outlook - Update). Das Wachstum in der Weltwirtschaft verlief zweischneidig: Die Exporte der entwickelten Länder wuchsen 2012 lediglich um 2,1% und blieben weit hinter den Vorjahreswerten zurück, während die Exporte in den Schwellen- und Entwicklungsländern um 3,6%(2011: 6,6%) zulegen. Importe der Schwellen- und Entwicklungsländern wuchsen erheblich um 6,1%, während die Importe der entwickelten Länder ein Wachstum um 1,2% in dem Jahr veranschlagten (Quelle: IMF World Economic Outlook - Update).

Branchenentwicklung

- Wachstum der Containerflotte

Das folgende Schaubild zeigt das Wachstum der globalen Containerschiffsflotte



Alphaliner zufolge (Quellen: Alphaliner Monthly, März 2013; Alphaliner Cellular Fleet Forecast, Dezember 2008, Dezember 2009, Dezember 2010, Dezember 2011, Dezember 2012) hat sich die durchschnittliche Wachstumsrate nach Jahren starken Wachstums der Containerschiffsflotte vor allem in den Jahren 2007 und 2008 verlangsamt. Für 2015 rechnet Alphaliner für bestehende Ordnern mit einem Wachstum von 2,3%.

- Handelsvolumen der Containerschiffahrt

Das weltweite Handelsvolumen mittels Containerschiffen wuchs laut Clarkson Research (Quelle: CCIM Januar 2013) im Jahr 2012 um 3,7%(2011: 7,2%). Dabei entwickelten sich die Fahrtgebiete allerdings unterschiedlich: Während das Volumen für die Hauptfahrtgebiete (Far-East-Europe, Transpazifik, Transatlantik) um 0,6% zurückging, lag es für die Nebenrouten bei einem Plus von 5,6%, was vornehmlich an dem florierenden Handel auf den Nord-Süd- und sekundären Ost-West-Routen sowie dem zunehmenden Transportvolumen innerhalb Asiens liegt (Quelle:CCIM Januar 2013). Für das Handelsvolumen zwischen Fernost und Europa berechnet Clarkson Research einen Rückgang von 4,5%, begründet durch die schwache Konsumnachfrage aus Europa. Auch der europäische Import per Containerschiff aus Nordamerika schrumpfte um 6,4%, während der Handel von Fernost nach Nordamerika um 3,1% wuchs und der Transatlantikverkehr nach Westen gehend einen Zuwachs von 5,5% erreichte (Quelle: CCIM Januar 2013).

- Wachstumsraten in weltweitem Containerhandel

Die folgende Übersicht zeigt die Wachstumsrate der wichtigsten Transportrouten und des intraregionalen Verkehrs für das Jahr 2012. Insbesondere der intraasiatische sowie austral-asiatische Containerhandel erhöhte sich leicht um 0,8 %, während der Containerhandel von Asien nach Europa um 4,2 % zurückging. Dagegen legte der Handel von Europa nach Nordamerika um 2,9 % zu.

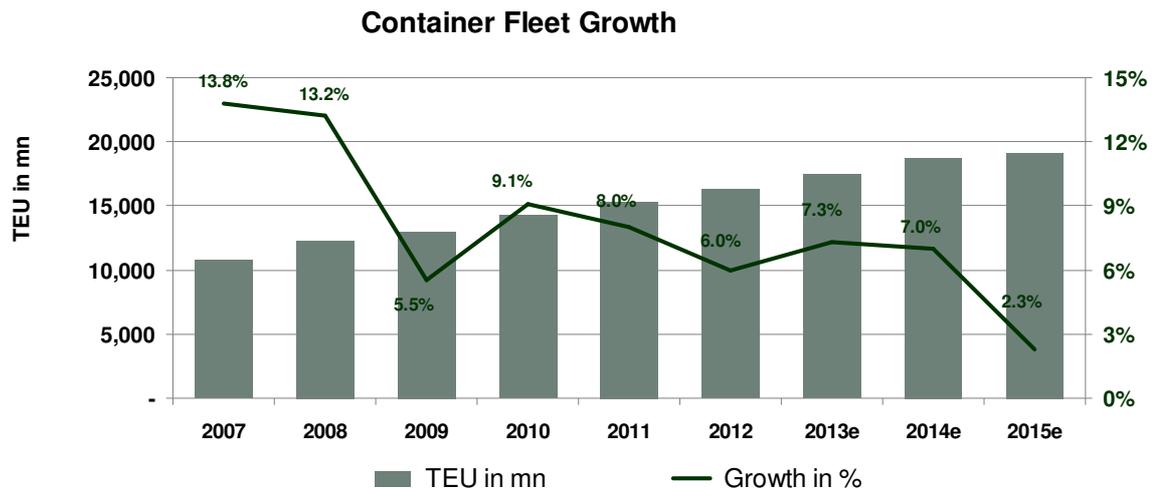
- International trade

According to the IMF (IMF World Economic Outlook - Update, January 2013) international trade grew by 2.8% in 2012, following on from 5.9% the previous year. Growth in the global economy was two-pronged: exports in developed countries rose by 2.1% compared to 2011 whereas exports in emerging economies grew by 3.6% year on year. Imports to emerging economies rose significantly (6.1%) while industrial countries posted a 1.2% increase in imports over the year (Source: IMF World Economic Outlook - Update; January 2013).

Development of the Industry

- Container fleet growth

The following chart shows the growth of the global container vessel fleet



According to Alphaliner (Source: Alphaliner Monthly Monitor March 2013; Alphaliner Cellular Fleet Forecast, December 2008; December 2009, December 2010, December 2011, December 2012) growth rates slowed down in average after years of rapid increase of container vessel fleet, particularly in 2007 and 2008. For 2015, Alphaliner expects existing orders to grow by a rate of 2.3%.

- Container vessels trade

According to Clarkson Research (CCIM January 2013), the global trade volume carried by container vessels grew 3.7% in 2012 (2011: 7.2%). However, according to Clarkson Research these figures mask the varying development of different shipping routes: while volumes for the main shipping routes (Far East-Europe, trans-Pacific, trans-Atlantic) were down 0.6%, secondary routes posted an increase of 5.6%, which was primarily a result of flourishing north-south and secondary east-west routes, as well as the increasing volume of trade within Asia. For trade volumes between the Far East and Europe, Clarkson Research is forecasting a downturn of 4.5% as a result of slack consumer demand in Europe. In 2012, European imports from North America per container vessel shrank by 6.4% while trade from the Far East to North America grew by 3.1% and westbound trans-Atlantic traffic achieved growth of 5.5%.

- Growth rates in global container traffic

The following graphic shows the growth rate of head hauls and intra-regional traffic for 2012. Particularly container traffic in Intra-Asia (+4.1%) and Australasia (+9.2%) grew strongly in 2012, traffic from Asia to North-America slightly increased by 0.8% while container traffic from Asia to Europe shrank by 4.2%. In contrast, traffic from Europe to North America grew by 2.9%.



Sources: Clarkson (February 2013), CTS – Container Trade Statistics (February 2013) and IADA – Intra-Asian Discussion Agreement (February 2013).

- Containerroute Fernost-Europa: Im Jahresverlauf 2012 rückläufige Auslastung

Die Auslastung der Containerschiffe auf der Route Fernost-Europa fiel zu Beginn des vierten Quartals auf Werte zwischen 70% und 75% (Quelle: DynaLiners, Dezember 2012) (Auslastung Q1-Q3 2012: durchschnittlich etwa 85%)(Quelle: Alphaliner Monthly - Januar 2013). Die Reedereien waren nach einem Preiskampf Ende des Jahres 2011 nach besten Kräften bemüht, die Frachtraten 2012 über dem Break-Even-Niveau zu halten: Vor diesem Hintergrund stiegen die Raten von Shanghai nach Nordeuropa (Quelle: Shanghai Containerized Freight Index) bis Mitte des Jahres auf Höchstwerte von über 1.900 US-\$ kräftig an (Quelle: Shanghai Containerized Freight Index). Primär auslastungsbedingt sanken dann jedoch die Raten vom 29. Juni (1.888 US-\$) bis 7. Dezember (999 US-\$) um 47% (Quelle: Shanghai Freight Index). Die Linienreedereien waren daher bestrebt, ihre Ergebnisse durch verschiedene Maßnahmen zu schützen. Dazu zählten die Verzögerung von Ablieferungen, das sogenannte „Extra Slow Steaming“, die Verschrottung überzähliger Kapazitäten sowie das kurzfristige Auflegen von Schiffen (Quelle: Lloyd's List, 10. Januar 2013).

- Kapazitätswachstum teilweise durch Verschrottung und Slow Steaming kompensiert

Nach Berechnungen des Branchendienstes Alphaliner betrug das Wachstum der Containerflotte im Jahr 2012 6,0% (2011: +7,9%) (Quelle: Alphaliner Monthly, März 2013) und das Wachstum des Containerhandels von 3,7% übertraf (Quelle: CCIM Januar 2013). Dieses Ungleichgewicht führte zu einem sprunghaften Anstieg von Verschrottungen und einer neuen Welle von Lieferungsstornierungen und -verzögerungen. Insgesamt wurden Ablieferungen von Containerschiffen mit einer Gesamtkapazität von 135.000 TEU von 2012 auf 2013 verschoben (Quelle: Alphaliner Weekly, Issue 47). Die Anzahl der verschrotteten Containerschiffe im Jahr 2012 war laut Clarkson Research mit rund 332.400 TEU fast viermal größer als im Vorjahr. Im vorangegangenen Jahr lagen die Verschrottungen mit nur 76.900 TEU auf einem sehr niedrigen Niveau (Quelle: CCIM Januar 2013). Die durch Slow Steaming absorbierte Kapazität erhöhte sich von Beginn des Jahres 2012 bis Ende August um 30% und erreichte damit rund 930.000 TEU bzw. 5,7% der gesamten Vollcontainerflotte (Quelle: Alphaliner Weekly, Issue 36). Die Anzahl der aufgelegten Containerschiffe erreichte basierend auf den Erhebungen von Alphaliner im Dezember 2012 288 Containerschiffe mit 820.000 TEU (Dezember 2011: 546.000 TEU) (Quelle: Alphaliner Monthly, Januar 2013). Der Anstieg aufliegender Schiffe war vor allem dem Aussetzen von mehreren Fernost-Europa-Diensten in der umsatzschwachen Wintersaison geschuldet (Quelle: Alphaliner Weekly Issue 50). 33 Schiffe über 5.000 TEU lagen zu dieser Zeit beschäftigungslos vor Anker (Quelle: Alphaliner Weekly Issue 50). So genannte „Non-Operating Owner“ hatten dabei die Hauptlast der unbeschäftigten Schiffe zu tragen. Im September 2012 erreichte ihr Anteil an den Aufliegern einen Höchstwert von 86% (Quelle: Alphaliner Weekly, Issue 43).



Sources: Clarkson (February 2013), CTS – Container Trade Statistics (February 2013) and IADA – Intra-Asian Discussion Agreement (February 2013).

- Container route Far East-Europe: declining capacity over the year 2012

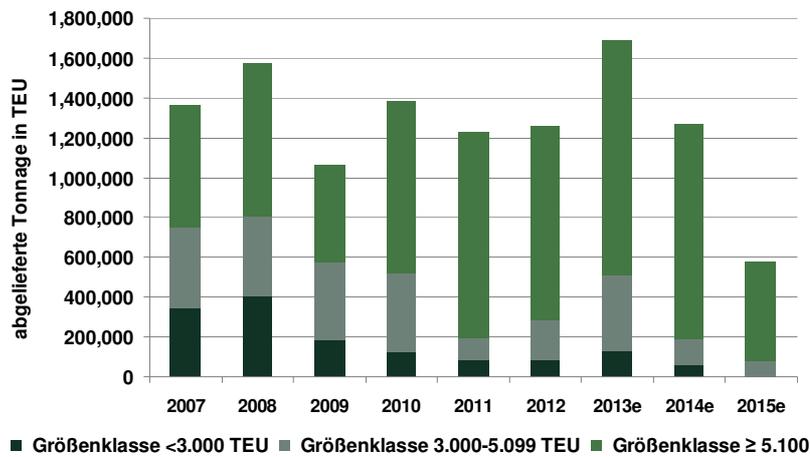
Utilisation on container vessels on the Far East-Europe route fell at the beginning of the fourth quarter of 2012 to between 70% and 75% (Source: DynaLiners, December 2012) (utilisation Q1-Q3 2012: averaged out at approximately 85% (Source: Alphaliner Monthly, January 2013). Following a price war at the end of 2011, shipping companies did their best to keep freight rates above break-even during 2012. In the light of this, rates from Shanghai to northern Europe (Source: Shanghai Containerized Freight Index) rose by mid-year to a high of over USD 1,900 (Source: Shanghai Freight Index). However, primarily due to capacity, rates plummeted from 29 June 2012 (USD 1,888) to 7 December 2012 (USD 999) by 47% (Source: Shanghai Containerized Freight Index). Liner shipping companies therefore sought to protect their income through a variety of measures including extra-slow steaming, scrapping surplus capacity and the short-term laying up of vessels (Source: Lloyd's List, 10 January 2013).

- Growth in capacity partially compensated by scrapping and slow steaming

According to Alphaliner (Source: Alphaliner Monthly March 2013), the 6,0% growth in the container fleet in 2012 (2011: 7.9%) exceeded the 3.7% growth in container trade (Source: CCIM January 2013). This imbalance led to a surge in scrappings and a new wave of delays and cancellations of deliveries; overall, container vessel deliveries with a total capacity of 135,000 TEU were postponed from 2012 to 2013 (Source: Alphaliner Weekly, Issue 47). Clarkson Research (CCIM January 2013) reported that the number of container vessels scrapped in 2012, at 332,400 TEU, was up fourfold on the previous year. In 2011 scrappings were at an extremely low level of 76,900 TEU (Source: CCIM January 2013). The capacity absorbed by slow steaming rose from the beginning of 2012 to August by 30% and at 930,000 TEU, reached 5.7% of the full container fleet (Source: Alphaliner Weekly, Issue 36). Based on Alphaliner's finding, 288 container vessels were laid up, equivalent to 820,000 TEU (December 2011: 546,000 TEU) (Source: Alphaliner Monthly, January 2013). This increase was primarily due to suspending several Far East-Europe services in the off-peak winter season (Source: Alphaliner Weekly, Issue 50). At this time, 33 vessels of over 5,000 TEU were simply lying at anchor without employment (Source: Alphaliner Weekly, Issue 50). Non-operating owners had to bear the main burden of these idle vessels. In September 2012, their share of laid-up vessels reached a high of 86% (Source: Alphaliner Weekly, Issue 43).

- Auslieferung von Containerschiffen, Stand Januar 2013

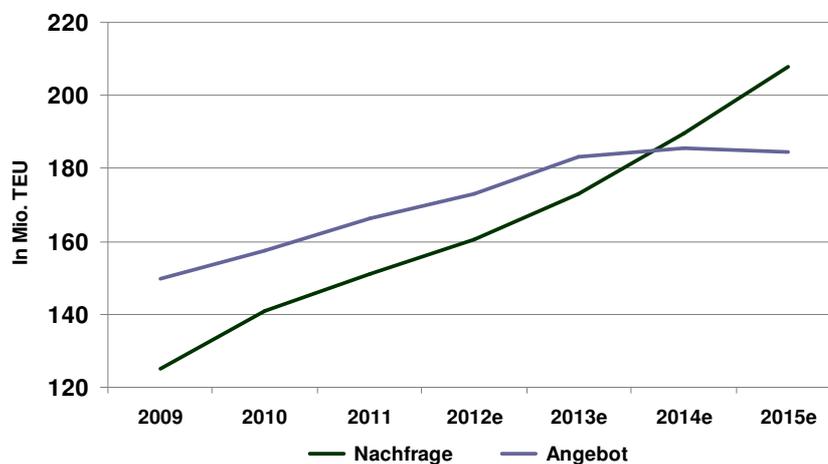
Das folgende Schaubild gibt einen Überblick über die Auslieferungen von Containerschiffen, Stand Januar 2013.



(Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, March 2013)

Alphaliner rechnet mit einem Rückgang der Auslieferungen von Containerschiffen auf weniger als ein Drittel im Jahr 2015 - das bestehende Orderbuch zugrundegelegt - im Vergleich zu den für 2013 erwarteten Auslieferungen, bei denen sich das große Volumen an Rückstellungen niederschlägt, die nun auf den Markt drängen. Künftige Bestellungen könnten die Auslieferungen für 2015 aber noch erhöhen. Die Tendenz zu größeren Schiffen mit über 5.000 TEU Kapazität bleibt demnach bestehen.

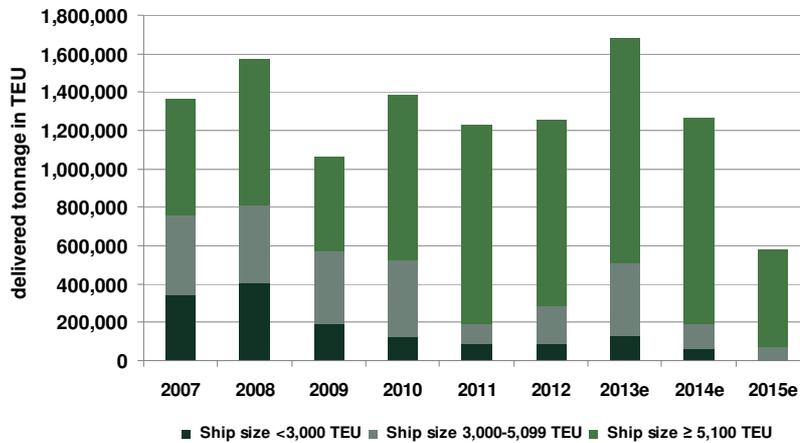
Wie das Diagramm unten zeigt, liegt die Nachfrage nach Containerschiffkapazitäten derzeit unter dem Angebot. Für die Jahre 2014 und 2015 wird dennoch davon ausgegangen, dass die Nachfrage das Angebot übertreffen wird.



(Quelle: Montan Alternative Shipping, Clarksons, IMF und Alphaliner)

- Deliveries of container vessels, as at January 2013

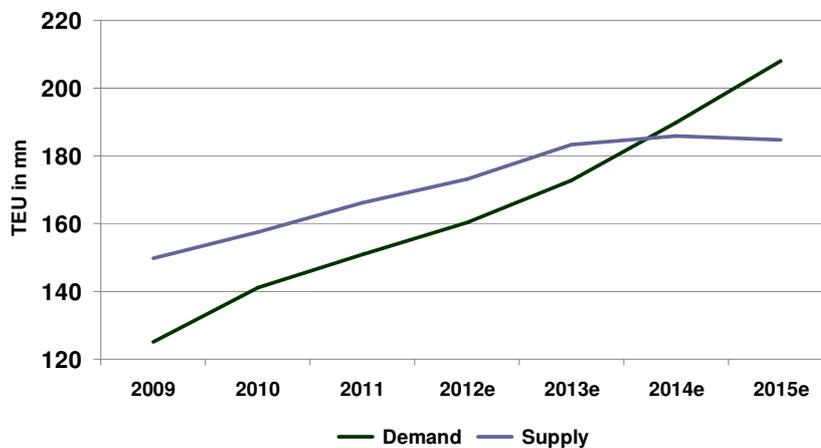
The following chart shows an overview of deliveries of container vessels, as at January 2013.



(Source Alphaliner Monthly Monitor, March 2013)

Alphaliner expects deliveries of container vessels to decrease to less than one-third in 2015 – based on existing orderbook – compared to predicted deliveries for 2013 where a high volume of postponed deliveries will hit the market. Future orders could lead to a higher number of deliveries in 2015. Trend to larger vessels of more than 5000 TEU is expected to continue.

As the graph below shows, currently the demand for container vessel capacity is below the supply. For the years 2014 and 2015 it is expected, however, demand for container capacity to outbalance the supply.



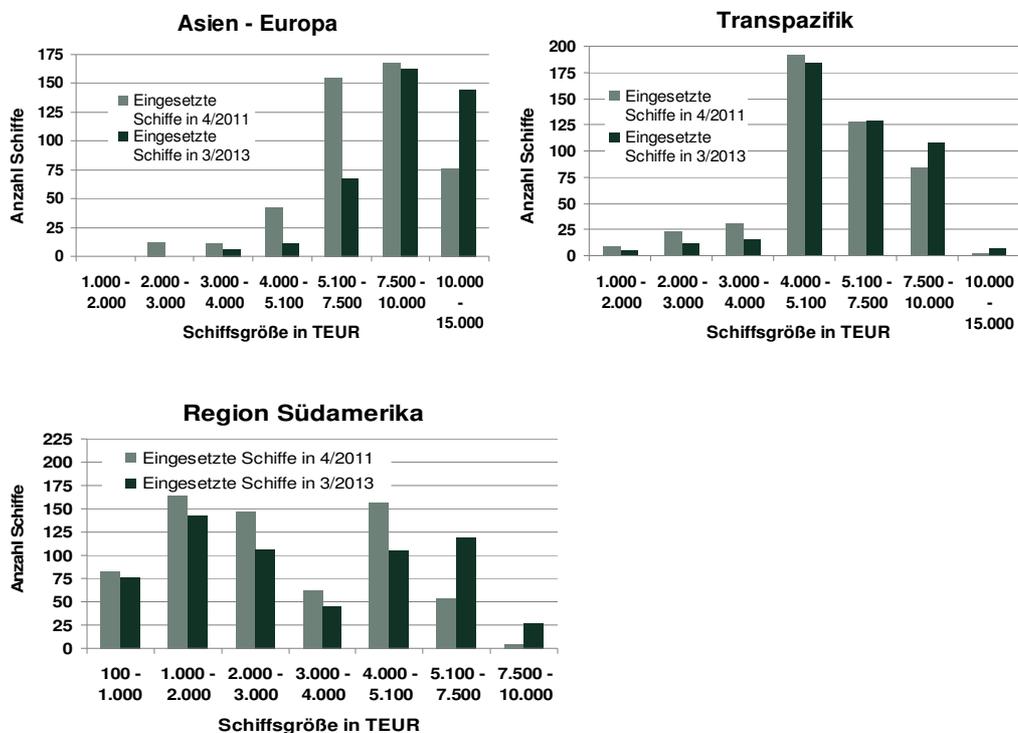
(Source: Montan Alternative Shipping, Clarksons, IMF und Alphaliner)

- Aufstellung der Containerflotte im Orderbuch, Stand Januar 2013

Ausweislich der von Alphaliner im Januar 2013 veröffentlichten Informationen enthält das globale Orderbuch für Containerschiffe (wie per Januar 2013 geordert) die folgende Aufteilung:

- 2 Prozent des Orderbuchs: 2.000-2.999 TEU Schiffe
- 6 Prozent des Orderbuchs: 3.000-3.999 TEU Schiffe
- 11 Prozent des Orderbuchs: 4.000-5.099 TEU Schiffe
- 5 Prozent des Orderbuchs: 5.100-7.499 TEU Schiffe
- 27 Prozent des Orderbuchs: 7.500-9.999 TEU Schiffe
- 45 Prozent des Orderbuchs: 10.000-18.000 TEU Schiffe

Die folgenden Diagramme geben einen Überblick über die fortgesetzte Verlagerung bei Schiffsgrößen und die Verdrängung kleinerer Schiffe.



(Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, April 2011, Alphaliner Monthly Monitor, März 2013)

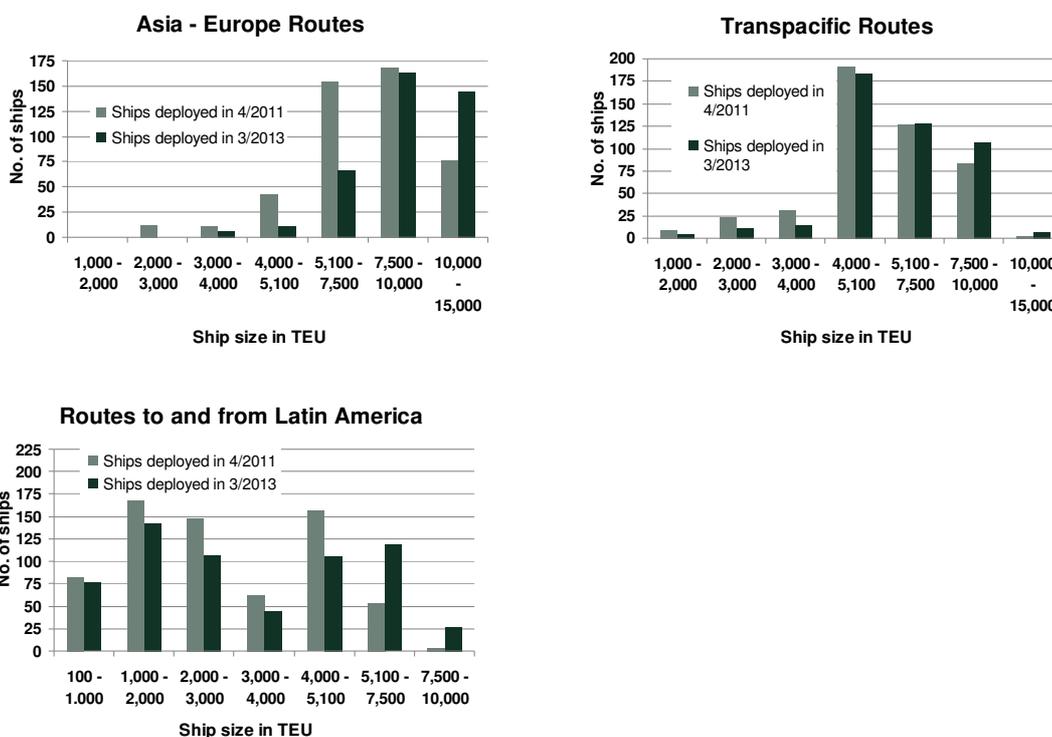
Während im April 2011 auf der Asien-Europa Route deutlich mehr Schiffe mit einer Kapazität von 5.100 TEU bis 7.500 TEU als solche mit einer Kapazität von 10.000 TEU bis 15.000 TEU eingesetzt wurden, war es im März 2013 die Anzahl der Schiffe mit einer Kapazität von 10.000 TEU bis 15.000 TEU, die diejenigen mit 5.100 TEU bis 7.500 TEU überstiegen. Ähnliche Entwicklungen können auf anderen Routen beobachtet werden, bspw. auf den Transpazifik Routen Richtung Lateinamerika.

- Order book structure for container fleet in percent as at January 2013

According to information published by Alphaliner in January 2013, the global order book for container vessels showed following proportion of the vessel sizes ordered as at January 2013:

- 2% of the order book: 2,000-2,999 TEU vessels
- 6% of the order book: 3,000-3,999 TEU vessels
- 11% of the order book: 4,000-5,099 TEU vessels
- 5% of the order book: 5,100-7,499 TEU vessels
- 27% of the order book: 7,500-9,999 TEU vessels
- 45% of the orderbook: 10,000-18,000 TEU vessels

The following charts give an overview of the ongoing shift in vessel size and the supersession of small sized vessels.

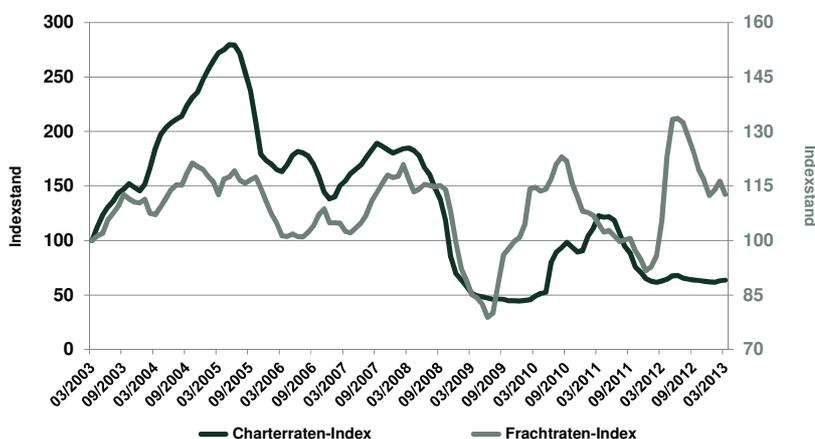


(Source: Alphaliner Monthly Monitor, April 2011, Alphaliner Monthly Monitor, March 2013)

While in April 2011 on the Asia-Europe routes there were significantly more vessels deployed with a capacity of 5,100 TEU to 7,500 TEU than vessels with a capacity of 10,000 TEU to 15,000 TEU, in March 2013, the number of vessels with a capacity of 10,000 TEU to 15,000 TEU outbalanced the vessels with a capacity of 5,100 TEU to 7,500 TEU by far. Similar developments are to be seen on other routes, e.g. on transpacific routes and with regard to Latin America.

- Charter-Markt und Frachtraten

Der Charter-Markt für Containerschiffe befand sich laut der Schiffsmakler Howe Robinson im Dezember 2012 im zwölften Monat der Stagnation. Das Niveau der Charter-Raten lag zum Ende des Jahres in etwa auf dem gleichen Stand wie im Januar (Quelle: HR Weekly, Issue 48). Die durchschnittlichen Charrerraten lagen dabei im Jahr 2012 nominal um 55% unter dem langfristigen Durchschnitt der vergangenen 20 Jahre, was das Jahr für Eigner von Charter-Schiffen zu dem zweitschlechtesten Jahr der vergangenen zwei Jahrzehnte machte (Quelle: Alphaliner Weekly, Issue 51). In dieser Situation kämpften und kämpften viele Schiffsklassen darum, ihre täglichen Betriebskosten zu decken, auch Zins- und Tilgungskosten konnten oftmals nicht bedient werden (Quelle: HR Third Quarter Report 2012).



(Quelle: Howe Robinson Charter Rate Index; China Containerized Freight Index)

Historisch gesehen befinden sich die Charrerraten derzeit auf einem extrem niedrigen Niveau. Nachdem die Charrerraten im Mai 2005 ein Allzeithoch erreichten (279,6 Indexpunkte; im März 2003: 100 Indexpunkte), hat die Finanzkrise der Jahre 2008 und 2009 zu historischen Tiefständen von nur 44,6 Indexpunkten im Dezember 2009 geführt. Damit lagen die Charrerraten nur auf 22% des Levels von Mai 2005. Die Erholung der Jahre 2010 und 2011 war allerdings nicht nachhaltig und die Charrerraten verblieben 2012 auf niedrigem Niveau (Dezember 2012: 61,9 Indexpunkte).

Während die Charrerraten im März 2013 noch auf niedrigem Niveau bei 63 Indexpunkten liegen, war die Erholung der Frachtraten nachhaltiger: Seit dem Tief im Jahre 2009 (78,9 Indexpunkte) haben sich die Frachtraten 2012 stark erholt und liegen nun bei mehr als 133 Indexpunkten zur Mitte des Jahres 2012 und hielten das Niveau von mehr als 110 Indexpunkten im ersten Quartal 2013.

Obwohl Frachtraten grundsätzlich deutlich weniger volatil sind als Charrerraten, zeigt die Differenz von mehr als 50 Indexpunkten über eine Dreijahresperiode, dass das Marktumfeld für das Containerliniengeschäft herausfordernd ist.

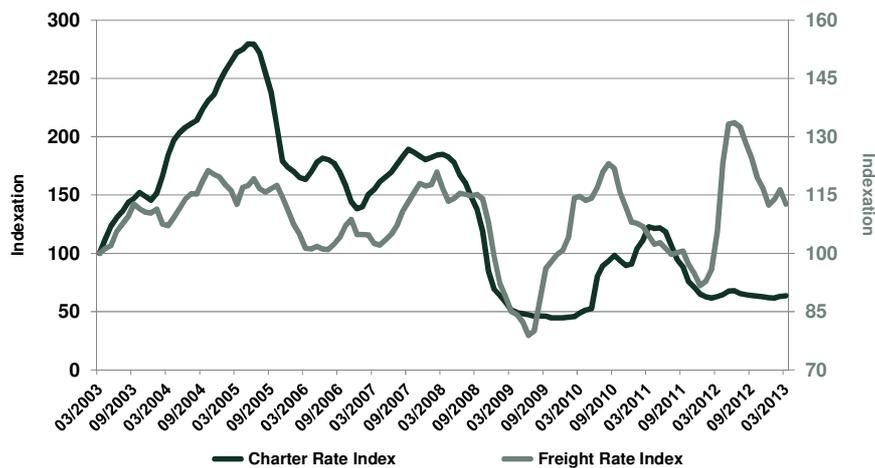
Die Rickmers Gruppe geht davon aus, dass sowohl Charter- als auch Frachtraten langsam wieder steigen werden. Diesbezüglich setzt die Rickmers Gruppe voraus, dass die Transportkapazität am Markt nachlässt, weil kleinere Schiffe aus dem Markt gedrängt werden und die Nachfrage nach Transportkapazitäten sich zudem erhöht, was die Charter- und Frachtraten folglich zusätzlich in die Höhe treiben wird.

- Neubaupreise und Preise für gebrauchte Schiffe

Die Preise für Neubauten erreichten Tiefstände wie sie in den vergangenen zehn Jahren nicht beobachtet werden konnten (Quelle: Maersk Broker November 2012). Die Werftaufträge deckten die Kapazitäten der kommenden Jahre nicht ab (Quelle: Maersk Broker November 2012). Das Orderbuch relativ zur Gesamtflotte befand sich mit lediglich 21% auf einem historisch niedrigen Niveau (Quelle: Maersk Broker November 2012). Zum 1. Januar 2013 zählte es laut Alphaliner 487 Schiffe mit 3,43 Millionen TEU (Quelle: Alphaliner Cellular Fleet, Januar 2013). Die Kapazität der Werften war im vierten Quartal 2012 lediglich zu 30% ausgelastet und die Orderreichweite lag im Durchschnitt bei nur 18 Monaten (Quelle: Danmarks Skibskredit in Lloyd's List 12. Oktober 2012). Es könnte sich derzeit die Talsohle der Neubaupreise abzeichnen: Da für neu entwickelte Eco-Designs Premium-Raten erzielbar scheinen, könnten neue Orders attraktiv sein – ein Trend, der sich am deutlichsten im Post-Panamax-Segment zwischen 5.000 und 10.000 TEU abzuzeichnen beginnt (Quelle: Maersk Broker, Weekly Report, 07. Dezember 2012).

- Charter and freight rates

According to ship brokers Howe Robinson, the charter market for container vessels entered its twelfth month of stagnation in December 2012. By the end of the year 2012, charter rate levels were the same as in January (Source: HR Weekly, Issue 48). In 2012, average nominal charter rates were 55% down on the long-term average for the past 20 years; for charter ship owners, 2012 was the second-worst year in the past two decades (Source: Alphaliner Weekly, Issue 51). Given this situation, many vessel classes struggled and still struggle just to cover their daily operating costs interest and repayment cost often not be covered (Source: HR Third Quarter Report 2012).



(Source: Howe Robinson Charter Rate Index; China Containerized Freight Index)

Historically, charter rates are currently at an extremely low level. After charter rates reached an all-time-high in May 2005 (279.6 Index-points; March 2003: 100 Index-points), the financial crisis in 2008 and 2009 led to historically low levels of 44.6 Index-points in December 2009, which means that charter rates just achieved 22% of the level reached in May 2005. The recovery seen in 2010 and 2011 was, however, not sustainable and charter rates remained on a low level in 2012 (December 2012: 61.9 Index-points).

While charter rates were still down at a level of 63 Index-points in March 2013, recovery of freight rates was more sustainable: Since the low in June 2009 (78.9 Index-points) freight rates recovered strongly in 2012 to a level of more than 133 Index-points in the mid of 2012 and remained on a level of more than 110 Index-points in first quarter of 2013.

Although freight rates are generally significantly less volatile than charter rates, a difference of more than 50 Index-Points during a period of three years makes the container-liner business also a challenging market.

Rickmers Group assumes that both charter and freight rates will tend to rise again. As to that Rickmers Group assumes that transport capacity in the market will decrease due to the fact that smaller vessels will be pushed out of the market and the demand for transport capacity should increase as well which consequently should lead to higher charter and freight rates.

- Prices of newbuildings and secondhand vessels

Prices of newbuildings reached levels not seen for the last ten years (Source: Maersk Broker, November 2012). Shipyard contracts were not sufficient to cover the capacities of the coming years (Source: Maersk Broker, November 2012). At just 21%, the order book relative to the overall fleet was at an all-time low (Source: Maersk Broker, November 2012). According to Alphaliner, this amounted to 487 vessels with capacity equal to 3.43 million TEU as of 1 January 2013 (Source: Alphaliner Cellular Fleet, January 2013). In the fourth quarter of 2012, shipyard capacity was largely idle with a mere 30% being utilised, the order book covered just 18 months (Source: Danmarks Skibskredit). The price of newbuildings may well be bottoming out: as premium rates can be achieved for new environmentally friendly designs, new orders may be attractive - a trend that is beginning to emerge most clearly in the Post-Panamax segment between 5,000 and 10,000 TEU (Source: Maersk Broker, Weekly Report, 7 December 2012).

Ausweislich des Clarkson Containership Newbuilding Prices Index und des Clarkson Containership 10 Year Old Secondhand Prices Index, befinden sich sowohl die Preise für Neubauten als auch für gebrauchte Schiffe auf einem historischen Tiefstand.

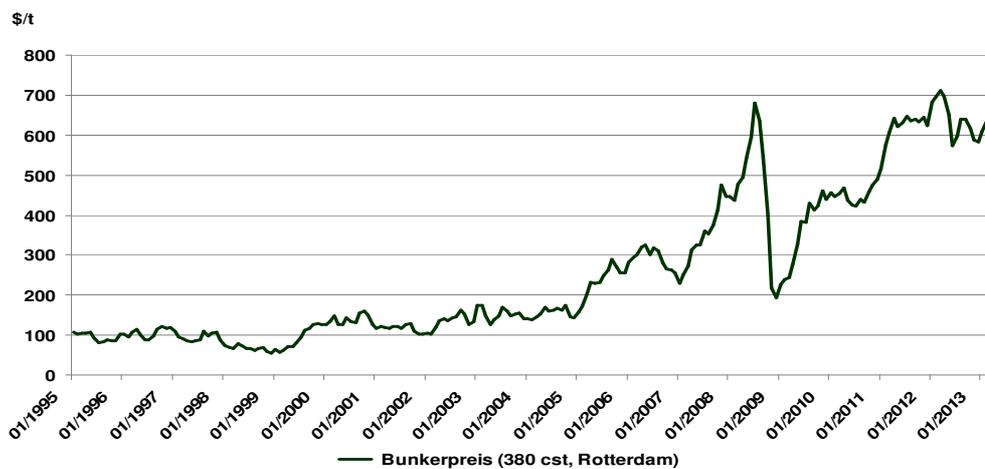


(Quelle: Clarkson Containership Newbuilding Prices Index, Clarkson Containership 10 Year Old Secondhand Prices Index)

Die Rickmers Gruppe erwartet eine mögliche künftig höhere Auslastung der Werften und als Folge hieraus, dass sich die Preise für Schiffe in naher Zukunft aufgrund einer gestärkten Preissetzungsmacht der Werften leicht steigern.

- Preise für Bunkeröl auf Vor-Finanzkrisen-Niveau

Der Preis für Bunkeröl ist seit 2002 kontinuierlich gestiegen und hat sich seither insgesamt verfünffacht, unter starker Abnahme im Jahr 2008. Allerdings haben sich die Preise wieder auf das Niveau vor der Finanzkrise entwickelt, wie die folgende Grafik zeigt:



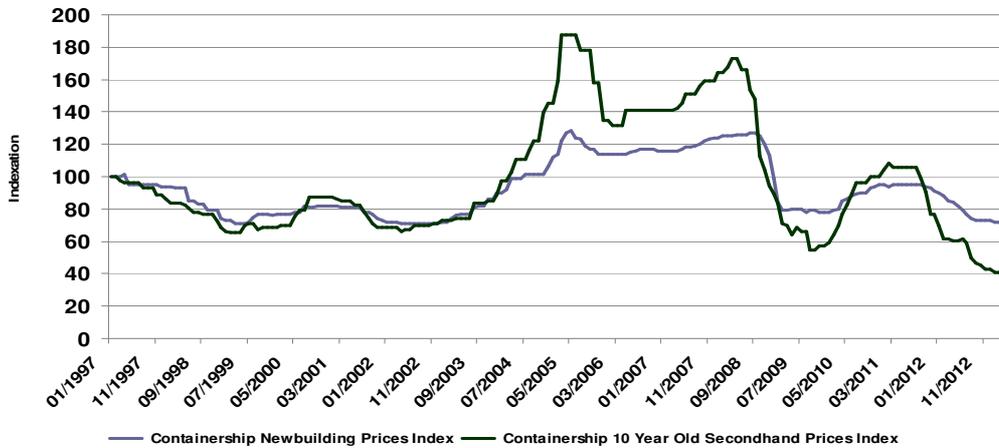
(Quelle: Clarkson Shipping Intelligence Network, 2010)

- Containerschiff-Verkäufe: Durchschnittsgröße von 1.400 TEU

In den kleineren Größenklassen setzte sich nach einer von Howe Robinson durchgeführten Studie (HR Third Quarter Report) der Verkaufsdruck fort: Im dritten Quartal 2012 betrug die durchschnittliche Größe eines verkauften Containerschiffes 1.400 TEU und das durchschnittliche Alter lag bei 15 Jahren. Die meisten Schiffe wurden lediglich mit einem kleinen Aufpreis im Vergleich zu den Abbruchpreisen verkauft.

Deutsche Feeder-Tonnage stellte weiterhin die Mehrheit der verkauften Schiffe (Quelle: HR Third Quarter Report), da hiesige KG-Gesellschaften mit negativen Marktaussichten und Liquiditätsbeschränkungen für zukünftige Werftkosten zu kämpfen hatten, die sie letztendlich zu Verkäufen zwangen (Quelle: Maersk Broker, August/September 2012). Griechische und südostasiatische Interessenten waren dabei die aktivsten Käufer deutscher Tonnage (Quelle: Maersk Broker, August/September 2012).

Pursuant to the Clarkson Containership Newbuilding Prices Index and the Clarkson Containership 10 Year Old Secondhand Prices index, both Prices for newbuilds and secondhand vessels are at an historic low.



(Source: Clarkson Containership Newbuilding Prices Index, Clarkson Containership 10 Year Old Secondhand Prices Index)

Rickmers Group expects shipyards to potentially have a higher utilisation again in the future and as a result thereof prices for vessels would tend to increase in the near future due to increasing pricing power of the shipyards.

- Prices for bunker on pre-financial crises level

Bunkers prices have been rising steadily since 2002 and quintupled since then, with a sharp decline in 2008. However, the pre-financial crises prices of bunker have been reached again as the following chart sets out:



(Source: Clarkson Shipping Intelligence Network, 2010)

- Container vessel sales: average size 1,400 TEU

According to a study conducted by Howe Robinson (HR Third Quarter Report 2012), sales pressure is set to continue in the smaller vessel size classes: In the third quarter of 2012, the average size of container vessels sold was 1,400 TEU and the average age was 15 years. Most of the vessels were sold with a small premium on top of the scrap price.

German feeder tonnage continued to represent the bulk of vessels sold because local Ship-Ownning Funds (in the form of limited partnerships) had to deal with negative market prospects and liquidity constraints in respect of future yard costs; Greek and South-East Asian buyers were the most active purchasers of German tonnage (Source: Maersk Broker August/September 2012).

- Markt für Stückgut, Schwergut und Projektladung wächst

Der für das Geschäftsfeld Rickmers-Linie relevante Markt für Stückgut, Schwergut und Projektladung wird als Untersegment des so genannten Dry-Cargo-Marktes definiert. Stückgut umfasst Stahl- und sonstige Metallprodukte, Forstprodukte und Baumaterialien. Projektladung umfasst voluminöse und schwere Güter. Es handelt sich vielfach um Ausrüstung oder Investitionsgüter der Stromerzeuger, der Ölindustrie, der Chemie- oder Gasindustrie sowie aus Infrastrukturprojekten und dem Bergbau. Die Procurement Executive Group (PEG) schätzte die Entwicklung der vier Hauptgruppen der Projektverschiffung im Jahr 2012 positiv ein (Quelle: Drewry Market Review & Forecast 2012). Die Höhe der global getätigten Investitionen, die einen wichtigen Indikator für den Geschäftsbereich Rickmers-Linie darstellen, stiegen laut Schätzungen um 19% und lagen mit einem Volumen von 2.420 Milliarden USD deutlich über dem Wert von 2011 (2.040 Milliarden USD). Für 2012 hat Drewry ein Volumen von rund 300 Millionen Frachttonnen ermittelt, gegenüber 250 Millionen Frachttonnen im Jahr 2011 (Quelle: Drewry Market Review & Forecast 2012).

Laut einer Dynamar Marktstudie von Februar 2013 belegt die Rickmers Gruppe im Stückgut-Segment anhand ihrer Bruttotragfähigkeit Platz 14 unter den 25 Top Stückgutverschiffern, unter Einbeziehung von Schiffen über 5.000 Tonnen Schiffstransportkapazität im späten Dezember 2012, und den Platz 15 unter den Top 25 der kombinierten und profilierten Massenstückgut-Ro/ro Verschiffern, unter Einbeziehung aller betreffenden Schiffe, die im früher Januar 2013 betrieben wurden. Der gesamte Marktanteil der 25 Top Stückgutverschiffer beträgt 18,5% der Schiffe ihrer Anzahl nach, und 30,2% der Schiffstransportkapazität der gesamten Stückgutflotte nach (Quelle: Dynamar 2013).

Wettbewerb

Die Schifffahrtsbranche ist stark vom Wettbewerb bestimmt. Dabei ist der Markt generell stark fragmentiert. Insbesondere kleinere Unternehmen tendieren dazu, ihre Dienstleistungen zu Grenzkosten anzubieten.

Laut Clarkson Research Services (CCIM März 2013) steht die Rickmers Gruppe, gemessen an der Containerkapazität, weltweit auf Rang 9 der Containercharterreeder.

Die 10 führenden Charterreeder-Flotten	
1	Claus Peter Offen
2	Blue Star Holding
3	Seaspan
4	Peter Döhle
5	Danaos Shipping
6	NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft
7	Zodiac Maritime
8	Norddeutsche Reederei H. Schuldt
9	Rickmers
10	Costamare

Die von der Rickmers Gruppe ermittelten wichtigsten Wettbewerber in den einzelnen Geschäftsbereichen Maritime Assets, Maritime Services und Rickmers-Linie sind im Folgenden aufgeführt.

Maritime Assets

Im Geschäftsbereich Maritime Assets gibt es zahlreiche Wettbewerber. Dabei stellen die folgenden Unternehmen die wichtigsten Wettbewerber der Rickmers Gruppe in diesem Bereich dar (in alphabetischer Reihenfolge):

- Bernhardt Schulte Group
- Blue Star
- Briese Group
- Danaos Shipping

- Market for breakbulk, heavy lift and project cargoes grows

The breakbulk, heavy lift and project cargo market, which is relevant to the Rickmers-Linie business segment, is viewed as a sub-segment of the dry cargo market. Breakbulk includes steel and other metal products, forestry products and construction materials. Project cargo includes voluminous and heavy goods. It often comprises equipment or capital goods for power plants, oil and gas related industry, (petro-) chemical industries, infrastructure projects or mining. In 2012, the Procurement Executive Group (PEG) gave a positive outlook for the transportation of project cargoes (Source: Drewry Market Review & Forecast 2012). According to Drewry Shipping Consultant's (Drewry Market Review & Forecast 2012) estimates the level of global investments, a key indicator for Rickmers-Linie's business, rose by 19% in 2012 and, at USD 2,420 billion, was significantly above the figure of USD 2,040 billion for 2011. Drewry Shipping Consultants estimated volumes at around 300 million freight tons for 2012, against 250 million freight tons in the year 2011 (Source: Drewry Market Review & Forecast 2012).

According to a Dynamar market study dated February 2013, Rickmers-Linie ranks 14 under the top 25 breakbulk operators by deadweight capacity, relating to vessels over 5,000 tons deadweight as of late December 2012 and 15 under the top 25 combined and profiled breakbulk-ro/ro operators by deadweight capacity relating to all relevant ships operated as of early January 2013. The aggregate market share of the top 25 breakbulk operators amounts to 18.5% in number of vessels and 30.2% in total deadweight of the global breakbulk fleet (source: Dynamar, February 2013).

Competition

Shipping is a highly competitive industry. The market is generally highly fragmented. A large number of small suppliers tend to offer its services at marginal cost.

Pursuant to Clarkson Research Services (CCIM March 2013) Rickmers Group is number 9 of the worldwide container charter owners by container capacity.

Top Charter Owner Fleet	
1	Claus Peter Offen
2	Blue Star Holding
3	Seaspan
4	Peter Döhle
5	Danaos Shipping
6	NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft
7	Zodiac Maritime
8	Norddeutsche Reederei H. Schuldt
9	Rickmers
10	Costamare

Depending on the relevant business segments, Rickmers Group has identified the following main competitors, competing with it in the segments of Maritime Assets, Maritime Services and Rickmers-Linie respectively:

Maritime Assets:

There are a large number of competitors in the Maritime Assets segment. The following companies are material competitors of Rickmers Group in the Maritime Assets segment (in alphabetical order):

- Bernhardt Schulte Group
- Blue Star
- Briese Group
- Danaos Shipping

- Global Ship Lease
- Norddeutsche Reederei H. Schuldt
- NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft
- Peter Döhle
- Reederei Claus-Peter Offen
- Schoeller Holdings
- Seaspan
- Wallem Group
- Zodiac

Maritime Services:

Auch im Geschäftsbereich Maritime Services ist die Anzahl der Wettbewerber groß. Dabei stellen die folgenden Unternehmen die wichtigsten Wettbewerber der Rickmers Gruppe in diesem Bereich dar (in alphabetischer Reihenfolge):

- Anglo Eastern
- Bernhardt Schulte Group
- Blue Star
- Briese Group
- Fleet Management
- Norddeutsche Reederei H. Schuldt
- Peter Döhle
- Reederei Claus-Peter Offen
- Schoeller Holdings (Columbia)
- Univan
- V-Ships
- Wallem Group
- Wilhelmsen Group

Rickmers-Linie:

Der einzige direkte Wettbewerber der Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Rickmers-Linie, der ebenfalls Liniendienste für Stückgut, Schwergut und Projektladungen weltweit anbietet, ist Chipolbrok - eine chinesisch-polnische Joint Stock Shipping Company. Bereits seit über einem halben Jahrhundert bietet Chipolbrok regelmäßige Liniendienste zwischen Europa und China an, die inzwischen durch Routen, die die Märkte des Fernen Ostens, Nordamerikas, Europas und des Nahen Ostens/Indiens miteinander verbinden, ergänzt werden. Chipolbrok betreibt 17 Mehrzweck-Dreideckschiffe (Quelle: www.chipolbrok.us).

Ein erheblicher Teil der Wettbewerber im Geschäftsbereich Rickmers-Linie sind zudem Container-Linienreedereien sowie Bulkreeder und Schwergut-Tramp-Anbieter.

- Global Ship Lease
- Norddeutsche Reederei H. Schuldt
- NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft
- Peter Döhle
- Reederei Claus-Peter Offen
- Schoeller Holdings
- Seaspam
- Wallem Group
- Zodiac

Maritime Services:

There are a large number of competitors in the Maritime Services segment. The following companies are material competitors in the Maritime Services segment (in alphabetical order):

- Anglo Eastern
- Bernhardt Schulte Group
- Blue Star
- Briese Group
- Fleet Management
- Norddeutsche Reederei H. Schuldt
- Peter Döhle
- Reederei Claus-Peter Offen
- Schoeller Holdings (Columbia)
- Univan
- V-Ships
- Wallem Group
- Wilhelmsen Group

Rickmers-Linie:

In the Rickmers-Linie segment Rickmers Group's only direct competitor offering breakbulk, heavy lift and project cargo as breakbulk, heavy lift and project cargoes liner services on a global scale is Chipolbrok (Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company) which has been running a regular liner service between Europe and China for more than half a century and now offers routes connecting markets of the Far East, North America, Europe and the Middle East/India. Chipolbrok operates 17 triple-decker multi-purpose vessels (Source www.chipolbrok.us).

Considerable competition for the Rickmers-Linie segment comes from container liner shipping companies, as well as bulk shipping companies and heavy lift tramp services.

Containerlinien bieten den Transport von Standardcontainern nach festgelegtem Fahrplan sowie in begrenztem Umfang auch den Transport von nicht in Containern verstauten Stückgut- und Schwergutladungen an. Daneben bieten einige Wettbewerber für den regionalen und weltweiten Transport von Stückgut und Schwergut auch Einzelreisen (mit Schiffen von bis zu 10.000 dwt) an. Die folgenden Unternehmen stellen die wichtigsten Wettbewerber der Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Rickmers-Linie dar (in alphabetischer Reihenfolge):

- Briese Group (BBC Chartering)
- Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company
- COSCO Group
- Hansa Heavy Lift
- Hyundai Merchant Marine
- Intermarine
- NYK Hinoode
- SAL Heavy Lift
- STX Panocean
- Schoeller Holdings (Austral Asia Line)

Kunden der Rickmers Gruppe

Maritime Assets

Charterer

Bei der Auswahl ihrer Kunden im Geschäftsbereich Maritime Assets konzentriert sich die Rickmers Gruppe insbesondere auf gut etablierte Container-Linienreedereien, die ihre Tätigkeiten im Bereich der Liniendienste ausbauen und die Anzahl der Handelsrouten, auf denen sie verkehren, erhöhen möchten und die im Rahmen ihrer Strategie zum Ausbau ihrer Transportkapazitäten Schiffe langfristig chartern.

Zu den Kunden gehören:

- Maersk Line
- CMA CGM
- Italia Marittima
- CSAV Group
- Mediterranean Shipping Co.
- Mitsui O.S.K. Lines
- Orient Overseas Container Line
- Nippon Yusen Kabushiki Kaisha

Drittinvestoren

Zu den weiteren Kunden im Geschäftsbereich Maritime Assets zählen die von der Rickmers Gruppe verwalteten Schiffsfonds sowie Drittinvestoren, die in Schiffe anlegen möchten.

Container liner shipping companies generally offer scheduled transportation of standard containers but to a certain extent also offer transportation of breakbulk and heavy lift cargoes not to be stowed in containers. Furthermore, there is a number of competitors offering regional and worldwide breakbulk and heavy lift transportation (with vessels of up to 10,000 dwt) on individual sailings. Main breakbulk and heavy lift competitors of Rickmers Group in the Rickmers-Linie segment are the following companies (in alphabetical order):

- Briese Group (BBC Chartering)
- Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company
- COSCO Group
- Hansa Heavy Lift
- Hyundai Merchant Marine
- Intermarine
- NYK Hinoode
- SAL Heavy Lift
- STX Panocean
- Schoeller Holdings (Austral Asia Line)

Rickmers Group's Customers

Maritime Assets

Charterers

In its Maritime Assets business segment Rickmers Group's customer selection process is targeted at well-established container liner shipping companies that are expanding their liner operations, growing the number of trade routes in which they operate and chartering-in vessels on a long-term basis as part of their strategy of expanding transport capacity.

Customers include:

- Maersk Line
- CMA CGM
- Italia Marittima
- CSAV Group
- Mediterranean Shipping Co.
- Mitsui O.S.K. Lines
- Orient Overseas Container Line
- Nippon Yusen Kabushiki Kaisha

Third party investors

Further customers in the Maritime Assets business segment are Ship-Ownning Funds which are managed by Rickmers Group as well as third party investors seeking an investment in vessels.

Maritime Services

Die größten Kunden im Geschäftsbereich Maritime Services sind derzeit die beiden anderen Geschäftsbereiche der Rickmers Gruppe, Maritime Assets und Rickmers-Linie.

Rickmers-Linie

Zu den Kunden der Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Rickmers-Linie gehören verschiedene multinationale Unternehmen, darunter Alstom, Hansa Meyer, Global Transport, Liebherr, Siemens und ArcelorMittal, die in verschiedenen Industriezweigen (z.B. Stromerzeugung, Infrastruktur oder Öl und Gas sowie damit verbundene Industriezweige) tätig sind. Darüber hinaus transportiert die Rickmers Gruppe Stahl für namhafte Stahlhersteller. Neben Industrieunternehmen gehören auch Frachtspeditionen und Schiffsmakler, die Transporte für ihre Kunden durchführen, zu den Kunden der Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Rickmers-Linie, wobei mit keinem dieser Kunden mehr als 5% der Gesamteinnahmen des Geschäftsbereichs Rickmers-Linie generiert werden.

Vertrieb und Marketing

Maritime Assets

Der Schwerpunkt der Vertriebs- und Marketingaktivitäten im Geschäftsbereich Maritime Assets liegt auf der Stärkung langfristiger Beziehungen zu Linienreedereien und dem Gewinn neuer Linienreedereien und Kunden sowie auf bestehenden und neuen Kundenbeziehungen am Markt für kurzfristige Charterverträge (sog. Spot-Charter-Markt).

Die Vertriebs- und Marketingaktivitäten am Spot-Charter-Markt übernimmt in erster Linie die Tochtergesellschaft der Emittentin Harper Petersen - ein Schiffsmaklerunternehmen, das in enger Zusammenarbeit mit Gesellschaften aus dem Geschäftsbereich Maritime Assets, welche für die Vermögensverwaltung und das kommerzielle Management zuständig sind, vorwiegend im Bereich des Vercharterns von Containerschiffen tätig ist.

Die Vertriebs- und Marketingaktivitäten in Bezug auf bereits vorhandene und potentielle Linienreedereien unterscheiden sich erheblich von den Vertriebs- und Marketingaktivitäten am Spot-Charter-Markt, da sie auf strategischen Überlegungen beruhen, die beide Seiten - die der Linienreedereien und die der Rickmers Gruppe - berücksichtigen. Die Geschäftsführung der Emittentin unterstützt diese Aktivitäten, die von verschiedenen Unternehmensbereichen innerhalb der Rickmers Gruppe durchgeführt werden. Die Rickmers Gruppe beabsichtigt, sich als strategischer Partner ausgewählter Kunden zu etablieren, und erörtert mit diesen insbesondere die Nachfrage nach Neubauten sowie in bestimmten Handelsbereichen in letzter Zeit auch vermehrt nach Post-Panamax-Tonnage. Außerdem wird die strategische Nachfrage der Linienreedereien auf Grundlage der Kenntnis der vorherrschenden Strukturen des Welthandels analysiert und erörtert.

Maritime Services

Die Rickmers Gruppe koordiniert ihre weltweiten Vertriebs- und Marketingaktivitäten im Geschäftsbereich Maritime Services von ihren Kompetenzzentren an den strategisch wichtigen Standorten Hamburg, Singapur und Limassol aus.

Rickmers-Linie

Der Vertrieb und die Vermarktung der Dienstleistungen der Rickmers-Linie erfolgt über eigene Niederlassungen, Vertretungen und Drittagenturen. Die Rickmers-Linie unterhält 16 Standorte weltweit, darunter Hamburg, Antwerpen, Houston, Shanghai, Tokio und Seoul. Ergänzt wird dieses Netz durch fünfzig Vertriebsagenturen, die die weltweite Präsenz der Rickmers-Linie noch verstärken. Die Rickmers-Linie plant, ihre Kapazitäten in attraktiven Wachstumsmärkten weiter auszubauen. Sie unterhält Niederlassungen in Peking, Shanghai, Dalian, Hongkong, Tianjin, Xingang und Qingdao. Darüber hinaus betreibt die Rickmers Gruppe eine Verkaufsagentur in Urumqi (Xinjiang). Das Engagement der Rickmers-Linie in China hat Tradition: Bereits im September 1985 eröffnete das Unternehmen das erste „Representative Office“ in Tianjin.

Um die Expansion in Asien voranzutreiben, hat die Rickmers-Linie Anfang 2013 eine eigene Niederlassung in Singapur gegründet. Außerdem baut die Rickmers-Linie ihr Vertriebsnetz in Nord-, Mittel- und Südamerika aus.

Maritime Services

The largest clients of Rickmers Group's Maritime Services business segment are currently the other two business segments of Rickmers Group, Maritime Assets and Rickmers-Linie.

Rickmers-Linie segment

In the Rickmers-Linie segment Rickmers Group's clients comprise a variety of multinational corporations such as Alstom; Hansa Meyer Global Transport, Liebherr, Siemens, ArcelorMittal active in a variety of industry sectors such as power generation, infrastructure, oil and gas related industries. Furthermore, Rickmers Group transports steel for renowned steel producers. Besides corporations Rickmers Group's clients in the Rickmers-Linie segment are freight forwarding companies and shipping brokers which handle transports for their clients. None of the clients in the Rickmers-Linie segment accounts for more than 5% of revenues in this segment.

Sales and Marketing

Maritime Assets

The sales and marketing activities in the Maritime Assets segment are focussed on strengthening existing long-term relationships to liner operators and on winning further liner operators as customers as well as on existing and new customer relationships in the spot chartering market.

In the spot chartering market sales and marketing activities are mainly conducted through the Issuer's subsidiary Harper Petersen, a shipbroking company focussing on chartering of container vessels, in close cooperation with the relevant companies of the Maritime Asset segment, which are providing asset and commercial management.

Sales and marketing activities in relation to existing or potential liner operators are substantially different compared to sales and marketing in the spot chartering market, as they are based on strategic considerations for both the liner operators and Rickmers Group. These activities are supported by the Issuer's Executive Board. The campaigns are driven by various departments throughout Rickmers Group. Especially the demand for newbuildings and most recently, particularly for new post panamax tonnage for specific trades, is discussed with selected customers for whom Rickmers Group aims to establish itself as a strategic partner. The strategic demand of the liner operators is analysed and discussed based on in-depth knowledge of the prevailing trade patterns worldwide.

Maritime Services

Through offices at strategically important centres in Hamburg, Singapore and Limassol Rickmers Group coordinates its worldwide sales and marketing activities in the Maritime Services business segment.

Rickmers-Linie segment

Rickmers-Linie sells and markets its services through its own branch offices, representations and third party agencies. Rickmers-Linie operates 16 offices worldwide including Hamburg, Antwerp, Houston, Shanghai, Tokyo and Seoul. In addition, this network is supported by 50 agencies that enhance Rickmers-Linie's global presence. Rickmers-Linie plans to further build its capabilities in attractive growth markets. Rickmers-Linie maintains branch offices in Beijing, Shanghai, Dalian, Hong Kong, Tianjin, Xingang and Qingdao. Rickmers Group also has a liaison office in Urumqi (Xinjiang). Rickmers-Linie's commitment to China has a long tradition: the company opened the first 'representative office' in Tianjin in September 1985.

To drive its expansion in Asia, Rickmers-Linie opened its own branch office in Singapore at the beginning of 2013. Furthermore, Rickmers-Linie is also expanding its sales network in the Americas.

Bereits seit Dezember 2011 bietet Rickmers auch den Seetransport von Projektladungen unter US-Flagge an und kooperiert dafür unter dem Namen „Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier“ mit der in den USA ansässigen Maersk Line.

Mitarbeiter

In dem zum 31. Dezember 2012 endenden Geschäftsjahr beschäftigte die Rickmers Gruppe durchschnittlich 3.494 Mitarbeiter (2011: 3.409). Von diesen 3.494 Mitarbeitern waren 476 an Land (2011: 434) und 3.018 auf See (2011: 2.975) beschäftigt. Von den auf See beschäftigten Mitarbeitern waren 2008 direkt bei der Rickmers Gruppe (2011: 2047) und 1010 bei Crewing-Agenturen weltweit (2011: 928) angestellt.

Die folgende Tabelle enthält eine Aufgliederung der Mitarbeiter (einschließlich der auf See beschäftigten, bei Crewing-Agenturen angestellten Mitarbeiter) nach Geschäftsbereichen unter Berücksichtigung der bei der Emittentin angestellten Mitarbeiter:

	Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember	
Mitarbeiter	2012	2011
Rickmers Holding	98	75
Maritime Assets	39	110
Maritime Services	3.179	3.048
Rickmers-Linie	178	176
Gesamt	3.494	3.409

Vergütung

Einige Mitarbeiter der Rickmers Gruppe erhalten eine leistungsabhängige Vergütung. Die Vergütung der Führungskräfte der Rickmers Gruppe besteht aus mehreren variablen Bestandteilen, wobei die Rickmers Gruppe eine gute Leistung in Form freiwilliger Sonderzahlungen nach Ermessen des jeweiligen Vorgesetzten anerkennt. Üblicherweise werden zwölf Monatsgehälter gezahlt, die in der Regel zum Ausgleich der jährlichen Inflation angepasst werden. Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG ist als einzige Gesellschaft der Rickmers Gruppe tarifgebunden und die Beschäftigten erhalten zusätzlich Urlaubs- und Weihnachtsgeld. Die Anpassung der Vergütung der Mitarbeiter der Rickmers-Linie erfolgt nach den Tarifvorgaben, wobei die Gehälter generell über den im Verkehrsgewerbe üblichen Löhnen und Gehältern liegen.

Am Geschäftssitz in Hamburg unterstützt die Rickmers Gruppe außerdem für fast alle Unternehmen eine zusätzliche betriebliche Altersversorgung in Form einer Direktversicherung. Nach der Probezeit übernimmt das jeweilige Unternehmen einen Teil der Beiträge (25% in den ersten drei Jahren der Betriebszugehörigkeit, 50% nach drei Jahren und 75% nach sechs Jahren).

Für 146 Mitarbeiter gelten deutsche Tarifverträge.

Aus- und Fortbildung

Zur Förderung der beruflichen Entwicklung bietet die Rickmers Gruppe ihren Mitarbeitern in Zusammenarbeit mit verschiedenen Bildungseinrichtungen für Personalentwicklung vielfältige Fortbildungsmöglichkeiten an. Neben anderen Ausbildungsstellen, die innerhalb der Rickmers Gruppe zur Verfügung stehen, bildet die Rickmers Gruppe auch Schiffsfahrtskaufleute aus.

Since December 2011, Rickmers has been offering sea transportation of project cargoes under the US flag and cooperates with Maersk Line, Limited, a company headquartered in the USA, under the name ‘Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier’.

Employees

In the financial year ended 31 December 2012, Rickmers Group employed an average of 3,494 employees (2011: 3,409). Of the 3,494 employees, 476 were based on land (2011: 434) and 3,018 at sea (2011: 2,975). Of the seafaring employees, 2,008 were employed directly by Rickmers Group (2011: 2047) and 1,010 by crewing agencies worldwide (2011: 928).

The following table sets out a breakdown of employees (including seafarers employed by crewing agencies) by business segments and taking into account employees employed by the Issuer:

	Year ended 31 December	
	2012	2011
Employees		
Rickmers Holding	98	75
Maritime Assets	39	110
Maritime Services	3,179	3,048
Rickmers-Linie	178	176
Total	3,494	3,409

Remuneration

Rickmers Group provides performance-based remuneration to certain employees. Rickmers Group’s management personell have multiple variable salary components and Rickmers Group recognises good performance in the form of voluntary bonuses granted at the discretion of the respective superiors. Staff normally receives 12 monthly salaries that are usually adjusted in line with annual inflation. Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG is the only company in the Rickmers Group with a collective wage agreement and its staff also receives holiday and Christmas bonus payments. Rickmers-Linie employees receive salary adjustments in line with wage and salary agreements, but salaries are above the normal rates when compared with wages and salaries paid in the transport industry as a whole.

At its headquarters in Hamburg, Rickmers Group also offers an additional company pension scheme as a direct insurance policy for almost all companies. After completion of a probationary period, the respective company bears a proportion of the premiums (25% in the first three years working for the company, 50% after three years and 75% after six years).

146 employees are subject to German collective labour agreements.

Training

In order to support career development, Rickmers Group offers a number of training activities to its employees. To that end, Rickmers Group works in conjunction with various educational establishments on staff development. Rickmers Group trains new shipping clerks and has other apprenticeships within Rickmers Group.

Die Rickmers Gruppe beschäftigt regelmäßig Praktikanten und Referendare in verschiedenen Unternehmensbereichen und betreut Master- und Bachelor-Absolventen. Mit dem Kurs- und Seminarangebot der Rickmers Academy zu verschiedensten Themenbereichen steht allen Mitarbeitern eine fachgerechte Förderung in ihrer beruflichen und persönlichen Entwicklung offen. Hier bieten sich vielfältige Möglichkeiten, neue Methoden und Techniken zu erlernen und die Kompetenzen der Mitarbeiter in den Bereichen „berufliche Fähigkeiten“, „persönliche Fähigkeiten“ und „branchenspezifische Fähigkeiten“ zu stärken. Ergänzend zum Programm der Rickmers Academy umfasst das Angebot der Rickmers Gruppe auch individuelle Fortbildungs- und Coaching-Programme für Mitarbeiter und Führungskräfte, Sprachkurse, mehrere Kadettenprogramme, Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten in speziellen fachlichen Bereichen, wie z.B. im Bereich der Bedienung von Schiffskranen, sowie Schiffssimulatortraining.

Rekrutierung von Besatzungsmitgliedern

Die Rickmers Gruppe wirbt Besatzungsmitglieder weltweit an und bildet auch selbst Seeleute aus. Nach der strategischen Neuausrichtung der Rickmers Gruppe ist das Crewing - die Anwerbung und der Einsatz von Seeleuten - ein zunehmend wichtiger Bestandteil des Geschäftsbereichs Maritime Services geworden. Im Jahr 2012 begann die Rickmers Gruppe in mehreren Ländern, darunter Zypern und China, mit der Umstrukturierung ihrer Crewing-Aktivitäten, um so den Zugang zu qualifizierten Seeleuten sicherzustellen. Als erstes internationales Schifffahrtsunternehmen hat Rickmers eine internationale Crewing-Lizenz für die Rekrutierung von Seeleuten für internationale Schiffe in China erhalten und mit der ‚Rickmers Shipping Shanghai‘ eine eigene Crewing-Agentur in Shanghai eröffnet.

Mit ihrer Crewing-Politik möchte die Rickmers Gruppe ihren Mitarbeitern sämtliche Karrieremöglichkeiten auf See - vom Kadetten über den ersten Maschinisten bis hin zum Kapitän - eröffnen. Dabei ist die Rickmers Gruppe insbesondere an einer langfristigen Zusammenarbeit mit ihren Seeleuten interessiert und verfolgt das Ziel einer modernen diskriminierungsfreien Mitarbeiterführung mit leistungsgerechten Aufstiegschancen.

Langjährige Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter der Rickmers Gruppe

Die Rickmers Gruppe ist sich der strategischen Vorteile bewusst, die eine stabile Mitarbeiterstruktur durch Wahrung des Know-hows innerhalb des eigenen Unternehmens bietet. Durch die langjährige Familientradition unter der Leitung von Bertram R.C. Rickmers und die Stabilität, die auf die günstige Wettbewerbsposition der Rickmers Gruppe innerhalb ihrer Branche zurückzuführen ist, ist der Grad der Mitarbeiterbindung bei der Rickmers Gruppe ausgesprochen hoch.

Investitionen

Seit dem Stichtag des letzten geprüften Jahresabschlusses sind keine wesentlichen Investitionen getätigt worden.

Für den Rest des Geschäftsjahres 2013 plant die Rickmers Gruppe Investitionen in Höhe von rund € 5,5 Mio., die bereits genehmigt wurden; den größten Teil davon machen mit € 1,5-3,0 Mio. die Investition in eine Schiffsmanagement-Software und mit rund € 1,5 Mio. Investitionen in Verbesserungen der ERP-Software aus. Weitere Investitionen beziehen sich auf die elektronische Rechnungsverarbeitung sowie das Energiemanagement-System EMMA™. Die genannten Investitionen werden aus dem Cashflow finanziert.

Im Hinblick auf ein geplantes, nicht garantiertes und widerrufliches Bezugsangebot (siehe „*Wesentliche Verträge - Verpflichtungen der Gesellschaften der Rickmers Gruppe zur anteiligen Beteiligung an einem Bezugsangebot der Rickmers Maritime*“) beabsichtigt die Rickmers Gruppe, Investitionen in weitere Anteile der Rickmers Maritime bis zu einem Höchstbetrag von USD 27 Mio. zu tätigen, um ihre derzeitige Beteiligung an Rickmers Maritime in Höhe von 33,1% aufrechtzuerhalten. Diese Investitionen sollen durch Inanspruchnahme des bestehenden revolvingenden Kredits in Höhe von bis zu USD 165 Mio. finanziert werden (siehe „*Wesentliche Verträge - Finanzierungsverträge*“).

Darüber hinaus hat die Rickmers Gruppe mit einer koreanischen Werft eine Absichtserklärung (*Letter of Intent*) in Bezug auf den Erwerb einiger Schiffe unterzeichnet (siehe „*Wesentliche Verträge - Absichtserklärung zwischen der Emitentin und einer koreanischen Werft*“).

Rickmers Group regularly employs interns and legal apprentices in several corporate departments and mentors master's and bachelor's graduates. As a provider of seminars and training courses, the internal Rickmers Academy provides all employees with expert support in the individual professional and personal development in a variety of subject areas. The seminar programme therefore consists of various opportunities to learn new methods and techniques and advance employees' skills in the core areas "Professional skills", "Personal skills" and "Industry-specific skills". In addition to the programme offered by Rickmers Academy, Rickmers Group offers individual development and coaching programmes to its employees and management, language courses, several cadet programmes, education and training in special technical areas, such as operating ships' cranes and training in the ship simulator.

Recruitment of crew members

Rickmers Group recruits crew members from around the world and also trains its own seafarers. Following the strategic realignment of the Rickmers Group, crewing (the hiring and deployment of seafarers) has become a part of the Maritime Services business segment with growing importance. In 2012 Rickmers Group started restructuring its crewing activities in a number of countries, including Cyprus and China in order to secure access to qualified seafarers. Rickmers is the first international shipping company to obtain an international crewing licence to recruit seafarers for international vessels in China and has set up its own crewing agency in Shanghai: Rickmers Shipping Shanghai.

Rickmers Group's crewing policy is based on allowing its employees at sea to enjoy a full ocean-going career from cadet to chief engineer or captain. Rickmers Group seeks to promote long-term retention of their seafarers and aims at promoting modern leadership that is free of any discrimination and favours merit-based promotion.

Long-term seniority of Rickmers Group's employees

Rickmers Group is aware of the strategic advantages drawn by a stable employee binding in order to keep a broad know-how base within the company. Through the long-term family tradition under the leadership of Bertram R.C. Rickmers and the stability provided by the competitive market position of Rickmers Group within its industry, Rickmers Group has a significant degree of employee retention.

Investments

Since the due date of the last audited financial statements no material investments have been made.

For the remainder of the financial year 2013, Rickmers Group plans and has already approved investments in the amount of approximately € 5.5 million, with the focus on investments of approximately € 1.5-3.0 million for a shipmanagement software and approximately € 1.5 million for ERP-software improvements. Further investments include electronic invoice processing and the energy management system EMMA™. These investments will be financed through the cash flow.

With respect to a proposed non-underwritten renounceable rights offering (see "*Material Contracts - Undertakings by Rickmers Group companies to participate on a pro rata basis in a rights offering by Rickmers Maritime*") Rickmers Group plans to invest up to the maximum amount of USD 27 million in further units in Rickmers Maritime in order to keep up its current interest of 33.1% in Rickmers Maritime. Such investment is planned to be financed by drawing under the existing revolving credit facility amounting to up to USD 165 million (see "*Material Contracts - Financing Agreements*")

Furthermore, Rickmers Group signed a letter of intent in relation to the acquisition of certain vessels with a Korean shipyard (see "*Material Contracts - Letter of Intent between the Issuer and a Korean Shipyard.*").

Versicherung

Der Betrieb eines Schiffes birgt Risiken, zu denen u.a. mechanisches Versagen, Kollision, Sachverlust, Verlust oder Beschädigung der Fracht sowie Unterbrechung der Geschäftstätigkeit aufgrund politischer Ereignisse in anderen Ländern, kriegerischer Handlungen oder Streiks zählen. Darüber hinaus besteht neben den Haftungsrisiken, die mit dem Eigentum und Betrieb internationaler Handelsschiffe verbunden sind, auch immer die Gefahr eines Schiffsunglücks, wie z.B. eines Ölaustritts oder anderen umweltschädigenden Ereignisses.

Die Rickmers Gruppe hat für ihre Flotte insbesondere eine Rumpf- und Maschinenversicherung, eine Kriegsrisikoversicherung, eine Charterausfallversicherung, eine P&I-Versicherung sowie eine Frachtversicherung abgeschlossen.

- *Rumpf- und Maschinen- (Kasko-), Kriegsrisiko- und Charterausfallversicherung.* Die Rumpf- und Maschinen- (Kasko-) sowie die Kriegsrisikoversicherung decken unter anderem die Risiken eines tatsächlichen oder angenommenen Totalverlusts für alle Schiffe der Rickmers Gruppe ab. Jedes der Schiffe der Rickmers Gruppe wurde in Höhe seines jeweiligen Zeitwertes versichert. Die Versicherungsverträge sehen jedoch bestimmte Selbstbehalte für jedes Schiff pro Schadensfall vor. Gemäß den Bestimmungen ihrer Kreditverträge ist die Rickmers Gruppe verpflichtet, alle etwaigen Zahlungen, die sie unter diesen Versicherungsverträgen erhält, an ihre Kreditgeber abzutreten. Zum Schutz vor Einnahmeausfällen während längerer Liegezeiten kann die Rickmers Gruppe darüber hinaus auf Verlangen von Dritten oder wenn sie dies für wirtschaftlich sinnvoll hält eine Charterausfallversicherung abschließen.
- *P&I-Versicherung.* Eine Schiffshaftpflichtversicherung (sog. *Protection & Indemnity*- oder P&I-Versicherung) wird von entsprechenden Versicherungsgesellschaften (sog. *Mutual Protection and Indemnity Associations*) angeboten und bietet Schutz gegen zahlreiche Haftungsrisiken, die im Zusammenhang mit den Transportdiensten der Rickmers Gruppe bestehen können. Diese Versicherung deckt u.a. die Haftung gegenüber Dritten und der Besatzung sowie damit verbundene Kosten ab, die aufgrund einer Verletzung oder des Todes eines Besatzungsmitglieds, Passagiers oder Dritten oder aufgrund des Verlusts oder der Beschädigung der Fracht, der Beschädigung sonstigen Eigentums Dritter, einer Verschmutzung durch Austritt von Öl oder anderen Substanzen sowie – falls nicht bereits in der Rumpf- und Maschinenversicherung enthalten – durch Bergung bzw. Abschleppen und im Zusammenhang damit, einschließlich für die Entfernung eines beschädigten Schiffs, entstehen können. Im Falle von Verschmutzungen beläuft sich die Deckungssumme der Rickmers Gruppe im Rahmen der P&I-Versicherung für jedes Schiff auf USD 1 Mrd. je Schadensfall, was dem branchenüblichen maximalen Versicherungsschutz entspricht.

Für die von ihr erbrachten Dienstleistungen hat die Rickmers Gruppe eine Berufshaftpflichtversicherung abgeschlossen.

Die Rickmers Gruppe betreibt zudem ihre eigene Versicherungsmaklergesellschaft.

Die Rickmers Gruppe ist der Auffassung, dass die Versicherungssumme für jedes ihrer Schiffe und für ihr Geschäft im Allgemeinen zum Schutz gegen potentielle Verluste oder Haftungsrisiken im Falle eines Verlusts oder Schadens ihrer Schiffe oder einer Störung ihrer Geschäftstätigkeiten bzw. im Falle von beidem ausreichend ist und der Versicherungsschutz dem entspricht, was bei vergleichbaren, in derselben Branche wie die Rickmers Gruppe tätigen Unternehmen üblich ist. Allerdings könnte die Rickmers Gruppe unter Umständen nicht immer in der Lage sein, bestehende Versicherungen in diesem Umfang aufrechtzuerhalten. Obwohl die Rickmers Gruppe ihren Versicherungsschutz für ausreichend hält, ist eine Absicherung gegen alle potentiellen Risiken unmöglich, und es kann keine Zusicherung dahingehend gegeben werden, dass bestimmte Schäden übernommen werden oder dass es der Rickmers Gruppe jederzeit möglich sein wird, ihre Schiffe ausreichend zu versichern bzw. zu angemessenen Versicherungsbeiträgen ausreichend zu versichern.

Geistiges Eigentum

Herr Bertram R.-C. Rickmers, Chairman und alleiniger Kommanditist der Emittentin, hat die eingetragenen Marken „Rickmers Gruppe“ sowie das Logo „Rickmers Flagge“ auf unbestimmte Zeit für die Emittentin lizenzieren lassen. Die Marken sind in Deutschland und in der Europäischen Union eingetragen.

Gerichtsverfahren

Mit Ausnahme der nachstehend genannten Gerichtsverfahren sind oder waren weder die Emittentin noch ihre Tochtergesellschaften zum gegenwärtigen Zeitpunkt bzw. in den vergangenen zwölf Monaten von staatlichen Interventionen betroffen oder Partei eines Gerichts- oder Schiedsverfahrens, das wesentliche Auswirkungen auf die Finanzlage oder Rentabilität der Rickmers Gruppe haben bzw. gehabt haben könnte. Nach bestem Wissen der Emittentin sind derzeit keine solchen Verfahren anhängig oder angedroht.

Insurance

The operation of any vessel includes risks such as mechanical failure, collision, property loss, cargo loss or damage and business interruption due to political circumstances in foreign countries, hostilities and labour strikes. In addition, there is always an inherent possibility of marine disaster, including oil spills and other environmental mishaps, and the liabilities arising from owning and operating vessels in international trade.

Rickmers Group maintains in particular hull and machinery insurance, war risk insurance, loss of hire insurance, protection and indemnity coverage and increased value insurance for its fleet.

- *Hull and Machinery, War Risks Insurance and Loss of Hire.* Marine hull and machinery and war risks insurance covers, *inter alia*, the risk of actual or constructive total loss, for all of Rickmers Group's vessels. Each of its vessels has been insured for an amount equal to its respective fair value. The insurance policies are, however, subject to certain deductibles per vessel per incident. Under the terms of its credit facilities, Rickmers Group is required to assign any insurance proceeds from these insurance policies to its lenders. Where it is required by third parties or if Rickmers Group believes that it is commercially prudent, it may also obtain loss-of-hire insurance covering the loss of revenue during extended off-hire periods.
- *Protection and Indemnity Insurance.* Protection and indemnity insurance is provided by mutual protection and indemnity associations ("P&I"), which insure a wide range of liabilities which may arise in connection with Rickmers Group's shipping activities. This insurance covers items such as third-party liability, crew liability and other related expenses resulting from the injury or death of crew, passengers and other third parties, the loss or damage to cargo, damage to other third-party property, pollution arising from the discharge of oil or other substances and, if not already covered under hull and machinery insurance, salvage, towing and other related costs, including the removal of a damaged vessel. Rickmers Group's P&I insurance coverage for pollution is USD 1 billion per vessel per incident, which represents the standard maximum coverage amount typically used in Rickmers Group's industry.

With respect to services rendered by Rickmers Group it maintains professional indemnity insurance.

Rickmers Group operates its own insurance broker company.

Rickmers Group believes that the amount of insurance for each of its vessels and for its business generally is adequate for covering any potential loss or liability in the event of any loss or damage to its vessels or disruptions to its operations or both and is in line with similar companies operating in the industry in which Rickmers Group operates. However, Rickmers Group may not be able to maintain this level of coverage at all times. Furthermore, while Rickmers Group believes that its insurance coverage will be adequate, not all risks can be insured, and there can be no guarantee that any specific claim will be paid, or that Rickmers Group will always be able to obtain adequate insurance coverage at reasonable rates if at all.

Intellectual Property

Mr. Bertram R.C. Rickmers, Chairman and sole limited partner of the Issuer, has licensed the registered trademarks "Rickmers Group" and the "Rickmers flag" logo to the Issuer for an indefinite period of time. The trademarks are registered in Germany and in the European Union.

Legal Proceedings

Apart from the legal proceedings mentioned below, neither the Issuer nor its subsidiaries are currently, nor have they been in the last twelve months, the subject of government interventions or a party to legal or arbitration proceedings which may have, or have had in the recent past, significant effects on Rickmers Group's financial position or profitability. To the Issuer's best knowledge, no such proceedings are currently pending or threatened.

Vergleiche mit Werften

Am 25. Mai 2012 haben vier 100%-ige Tochtergesellschaften der Polaris Shipmanagement Company Limited, Douglas, Isle of Man, hinsichtlich der Stornierung von Schiffbauverträgen für vier Mehrzweckfrachter eine Vergleichsvereinbarung mit der chinesischen Schiffswerft geschlossen, nachdem es der Werft zuvor nicht gelungen war, die bestellten Schiffe rechtzeitig abzuliefern und diesbezüglich ein Schiedsverfahren anhängig war (siehe „*Wesentliche Verträge - Vergleichsvereinbarung mit einer chinesischen Werft*“).

Aufgrund einer erheblichen Verzögerung beim Bau vier weiterer 24.000 dwt Mehrzweckfrachter haben darüber hinaus vier 100%-ige Tochtergesellschaften der Polaris Shipmanagement Company Limited als jeweilige Käufer und die finanzierende Bank in 2008 und 2009 die im Jahr 2005 abgeschlossenen Schiffbauverträge mit einer anderen Werft gekündigt. Die Käufer forderten Schadensersatz von der Werft mit der Begründung, dass das Versäumnis der Werft, die Schiffe entsprechend der vertraglichen Bestimmungen zu bauen, einen Vertragsbruch begründe und leiteten im November 2011 ein Schiedsverfahren ein. Am 20. Februar 2013 haben die Parteien eine Vergleichsvereinbarung geschlossen, nach der die Werft den Käufern insgesamt einen Betrag von USD 5,1 Mio. zahlt und sich die Parteien wechselseitig von ihren Verpflichtungen aus den Schiffsbauverträgen entlassen.

Streitigkeiten mit Steuerbehörden

Einige Gesellschaften der Rickmers Gruppe sind derzeit in Streitigkeiten mit Steuerbehörden im Zusammenhang mit Steuerbescheiden, deren Höhe sich zum 31. Dezember 2012 auf insgesamt EUR 3,9 Mio. belief, involviert. In den vergangenen Jahren wurden angemessene Rückstellungen für solche Streitigkeiten gebildet. Sollten diese Rechtsstreitigkeiten zugunsten der Steuerbehörden entschieden werden und die jeweiligen Beträge die entsprechenden Rückstellungen übersteigen, kann dies zu Verlusten für die Rickmers Gruppe und erheblichen Prozesskosten im Zusammenhang mit diesen Streitigkeiten führen.

Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit Schiffsfonds

Einige Eigenkapitalinvestoren, die Anteile an Schiffsfonds halten, haben von bestimmten Gesellschaften der Rickmers Gruppe eine Aufstellung der Kommanditisten dieser Fonds abgefordert. Die Gesellschaften der Rickmers Gruppe haben diese Forderungen zurückgewiesen. In zwei Fällen wurden Gesellschaften der Rickmers Gruppe verklagt; eines der Verfahren endete mit einem Vergleich, das andere Verfahren ist noch anhängig.

In zwei weiteren Fällen wurden Gesellschaften der Rickmers Gruppe von Equity-Investoren, die Anteile an Schiffsfonds halten, wegen angeblich unsachgemäßer Anlageberatung und Prospekthaftung auf Schadensersatz verklagt. In beiden Fällen endete das Gerichtsverfahren mit der Rücknahme der Klage durch die Kläger. In zwei weiteren Fällen wurden Gesellschaften der Rickmers Gruppe von Eigenkapitalinvestoren in Schiffsfonds klageweise auf die Zahlung von Schadensersatz wegen behaupteter Falschberatung und Prospekthaftung in Anspruch genommen. Jedoch haben in beiden Fällen die Kläger ihre Klage jeweils fallen gelassen.

Settlements with shipyards

On 25 May 2012, four wholly owned subsidiaries of Polaris Shipmanagement Company Limited entered into a settlement agreement with a Chinese shipyard concerning the cancellation of the shipbuilding contracts with respect to the delivery of four multi-purpose vessels after the shipyard had failed to deliver the ordered vessels on time to terminate the arbitrations in relation thereto (see “*Material Contracts - Settlement Agreement with a Chinese shipyard*”).

In addition, four shipbuilding contracts, which had been entered into in 2005 by further wholly-owned subsidiaries of Polaris Shipmanagement Company Limited as buyers with another shipyard with respect to the delivery of four 24,000 dwt multi-purpose vessels, were also cancelled by the buyers and their assignee financing bank in 2008 and 2009, on grounds of excessive delay in building the vessels. The buyers claimed damages from the shipyard arguing that the shipyard’s failure to build the vessels in accordance with the contractual terms constituted a repudiatory breach of contract and commenced arbitration proceedings in November 2011. Effective 20 February 2013, the parties signed a settlement agreement, according to which the shipyard agreed to pay to the buyers an amount of USD 5.1 million and the parties agreed to release each other from all liabilities under the shipbuilding contracts.

Disputes with tax authorities

Some companies of Rickmers Group are currently involved in disputes with tax authorities relating to tax assessments with a total amount of EUR 3.9 million as at 31 December 2012. Over the years, appropriate provisions have been recognised for these disputes. Should these legal disputes be decided in favour of the tax authorities and should the amounts so granted exceed the corresponding provisions this may lead to losses for Rickmers Group and considerable legal costs in connection with these disputes.

Legal proceedings in relation to Ship-Owning Funds

Certain Rickmers Group companies have been approached by equity investors in Ship-Owning Funds requesting the submission of lists of limited partners of such funds. Rickmers Group companies have denied doing so. In two cases investors have sued Rickmers Group companies, with one case being terminated by settlement and the other case still pending.

In two further cases Rickmers Group companies have been sued by equity investors in Ship-Owning Funds ascertaining claims for damages based on alleged improper investment advice and prospectus liability. However, in both cases, the court procedure was terminated by abandonment of action by the claimants.

Wesentliche Verträge

Folgende Verträge, die außerhalb des ordnungsgemäßen Geschäftsgangs abgeschlossen wurden, betrachtet die Emittentin als von besonderer Bedeutung für Ihr Geschäft.

Finanzierungsverträge

Die Emittentin und ihre Tochtergesellschaften haben im Hinblick auf die Finanzierung ihrer eigenen Schiffe und ihres operativen Geschäfts diverse Finanzierungsverträge abgeschlossen:

Am 27. September 2010 haben die Emittentin und die Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG (die zu einem späteren Zeitpunkt auf die Emittentin verschmolzen wurde) als Kreditnehmerinnen einen Vertrag über die Gewährung einer besicherten und revolvingen Kreditfazilität in Höhe von USD 165 Millionen abgeschlossen. Der Kredit wurde unter anderem als Betriebsmittel und für generelle Gesellschaftszwecke im Hinblick auf die laufenden Geschäfte zur Verfügung gestellt. Die Endfälligkeit der Kreditfazilität tritt am 31. Dezember 2014 ein. Nach Maßgabe des Kreditvertrages wurden zur Besicherung der Fazilität unter anderem diverse Konten- und Anteilsverpfändungen eingeräumt.

Am 23. Februar 2010 haben zwei Gesellschaften innerhalb der Rickmers Gruppe (namentlich Onchan Navigation Limited und Greeba Navigation Limited) als Kreditnehmerinnen einen Vertrag über die Gewährung einer besicherten Kreditfazilität in Höhe USD 80 Millionen abgeschlossen. Die Fazilität wurde zum Zwecke der Kaufpreisfinanzierung von zwei 4.900er Autofrachter zur Verfügung gestellt. Die Endfälligkeit der Kreditfazilität tritt am 24. Februar 2020 für das erste Schiff und am 26. Mai 2020 für das zweite Schiff ein. Nach Maßgabe des Kreditvertrages wurde die Fazilität unter anderem durch diverse Kontenverpfändungen, Sicherungsabtretungen sowie Schiffshypotheken besichert. Zudem hat die Emittentin zu Gunsten des Kreditgebers eine Zahlungsgarantie zur Besicherung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen der Kreditnehmerinnen eingeräumt.

Am 30. Juni 2010 haben vier Tochtergesellschaften (namentlich Soderick Navigation Limited, Chasms Navigation Limited, Cregneash Navigation Limited und Sulby Navigation Limited) der Emittentin als Kreditnehmerinnen einen Vertrag über die Gewährung einer besicherten Kreditfazilität in Höhe von USD 565 Millionen abgeschlossen. Die Fazilität wurde zum Zwecke der Kaufpreisfinanzierung von vier 13.100 TEU Containerschiffen gewährt, die im Jahre 2010 abgeliefert wurden. Die Endfälligkeit der Kreditfazilität tritt am 20. Juni 2015 (zwei Schiffe) und am 20. September 2015 (zwei Schiffe) ein. Nach Maßgabe des Kreditvertrages wurden zur Besicherung der Fazilität unter anderem diverse Sicherungsabtretungen und Schiffshypotheken eingeräumt. Zudem hat die Emittentin zu Gunsten der Kreditgeber eine Zahlungsgarantie zur Besicherung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen der Kreditnehmerinnen begeben.

Am 30. Juli 2010 (wie mit Nachtrag Nr. 1 vom 14. September 2012 geändert) haben drei Tochtergesellschaften (namentlich Dalby Navigation Limited, Regaby Navigation Limited und Surby Navigation Limited) der Emittentin einen Vertrag über die Gewährung einer besicherten Kreditfazilität in Höhe von USD 136 Millionen abgeschlossen. Die Fazilität wurde zum Zwecke der Kaufpreisfinanzierung von drei 4.250 TEU Containerschiffen gewährt. Die Endfälligkeit der Kreditfazilität tritt am 20. Juni 2015 ein. Gemäß Kreditvertrag wurden zur Besicherung der Fazilität unter anderem diverse Kontenverpfändungen, Sicherungsabtretungen, Anteilsverpfändungen und Schiffshypotheken eingeräumt. Zudem hat die Emittentin zu Gunsten der Kreditgeber eine Zahlungsgarantie zur Besicherung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen der Kreditnehmerinnen begeben.

Am 27. September 2010 haben zwei Tochtergesellschaften (namentlich Malew Navigation Limited und Helen Navigation Limited) der Emittentin als Kreditnehmerinnen einen Vertrag über die Gewährung einer besicherten Kreditfazilität in Höhe von USD 287 Millionen abgeschlossen. Die Fazilität wurde zum Zwecke der Kaufpreisfinanzierung von zwei 13.100 TEU Containerschiffen gewährt, die im Jahre 2011 abgeliefert wurden. Die Endfälligkeit der Kreditfazilität tritt am 20. März 2016 ein. Nach Maßgabe des Kreditvertrages ist die Fazilität unter anderem durch diverse Sicherungsabtretungen und Schiffshypotheken besichert. Zudem hat die Emittentin zu Gunsten der Kreditgeber eine Zahlungsgarantie zur Besicherung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen der Kreditnehmerinnen begeben.

Material Contracts

The Issuer considers the following contracts, which have been entered into outside the ordinary course of business, to be of particular importance to its business:

Financing Agreements

The Issuer and its subsidiaries have entered into various financing agreements relating to the financing of its own vessels and its operations:

On 27 September 2010 the Issuer and Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG (which later has been merged into the Issuer) as borrowers have entered into a USD 165 million secured revolving credit facility. The facility has been made available inter alia for working capital and general corporate purposes relating to the existing operations. The final maturity of the credit facility is 31 December 2014. Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain account pledges and share pledges.

On 23 February 2010 two companies of Rickmers Group (Onchan Navigation Limited and Greeba Navigation Limited) as borrowers have entered into a USD 80 million secured credit facility. The facility has been made available for the purpose of financing the purchase of two 4,900 unit car carriers. The final maturity of the credit facility is 24 February 2020 for the first vessel and 26 May 2020 for the second vessel. Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain account pledges, security assignments and first preferred mortgages on the vessels. In addition the Issuer has granted to the lender a guarantee in relation to any payments due by the borrowers.

On 30 June 2010 four subsidiaries (Soderick Navigation Limited, Chasms Navigation Limited, Cregneash Navigation Limited and Sulby Navigation Limited) of the Issuer as borrowers have entered into a USD 565 million secured credit facility. The facility has been made available for the purpose of financing the purchase of four 13,100 TEU class container vessels delivered in 2010. The final maturity of the credit facility is 20 June 2015 (two vessels) and 20 September 2015 (two vessels). Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain security assignments and first preferred mortgages on the financed vessels. In addition the Issuer has granted to the lenders a guarantee in relation to any payments due by the borrowers.

On 30 July 2010 (as amended by addendum no. 1 on 14 September 2012) three subsidiaries (Dalby Navigation Limited, Regaby Navigation Limited and Surby Navigation Limited) of the Issuer as borrowers have entered into a USD 136 million secured credit facility. The facility has been made available for the purpose of financing the purchase of three 4,250 TEU container vessels. The final maturity of the credit facility is 20 June 2015. Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain account pledges, security assignments, share pledges and first preferred mortgages on the vessels. In addition the Issuer has granted to the lenders a guarantee in relation to any payments due by the borrowers.

On 27 September 2010 two subsidiaries (Malew Navigation Limited and Helen Navigation Limited) of the Issuer as borrowers have entered into a USD 287 million secured credit facility. The facility has been made available for financing the purchase of two 13,100 TEU container vessels delivered in 2011. The final maturity of the facility is 20 March 2016. Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain security assignments and first preferred mortgages on the vessels. In addition the Issuer has granted to the lenders a guarantee in relation to payments due by the borrowers.

Am 27. September 2010 (wie mit Nachtrag Nr. 1 vom 14. September 2012 geändert) haben zwei Tochtergesellschaften (namentlich Mooragh Navigation Limited und Curragh Navigation Limited) der Emittentin als Kreditnehmerinnen einen Vertrag über die Gewährung einer besicherten Kreditfazilität in Höhe von USD 290 Millionen abgeschlossen. Die Fazilität wurde zum Zwecke der Kaufpreisfinanzierung von zwei 13.100 TEU Containerschiffen gewährt, die im Jahre 2011 abgeliefert wurden. Die Endfälligkeit der Kreditfazilität tritt am 20. Juni 2016 ein. Nach Maßgabe des Kreditvertrages ist die Fazilität unter anderem durch diverse Kontenverpfändungen, Sicherungsabtretungen, Anteilsverpfändungen sowie Schiffshypotheken besichert. Zudem hat die Emittentin zu Gunsten des Kreditgebers eine Zahlungsgarantie zur Besicherung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen der Kreditnehmerinnen begeben.

Am 27. September 2010 (wie mit Nachtrag Nr. 1 vom 23. November 2012 geändert) haben zwei Tochtergesellschaften (namentlich Marown Navigation Limited und Tynwald Navigation Limited) der Emittentin als Kreditnehmerinnen einen Vertrag über die Gewährung einer besicherten Kreditfazilität in Höhe von USD 109 Millionen abgeschlossen. Die Fazilität wurde zum Zwecke der Kaufpreisfinanzierung von zwei 4.250 TEU Containerschiffen gewährt. Die Endfälligkeit der Kreditfazilität tritt am 20. Dezember 2015 ein. Nach Maßgabe des Kreditvertrages ist die Fazilität unter anderem durch diverse Kontenverpfändungen, Sicherungsabtretungen, Anteilsverpfändungen sowie Schiffshypotheken besichert. Zudem hat die Emittentin zu Gunsten des Kreditgebers eine Zahlungsgarantie zur Besicherung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen der Kreditnehmerinnen begeben.

Am 27. September 2010 (wie mit Nachtrag Nr. 1 vom 28. November 2012 geändert) haben vier Tochtergesellschaften (namentlich Baldrine Navigation Limited, Garff Navigation Limited, Groudle Navigation Limited und Erin Navigation Limited) der Emittentin als Kreditnehmerinnen einen Vertrag über die Gewährung einer besicherten Kreditfazilität in Höhe von USD 175 Millionen abgeschlossen. Die Fazilität wurde zum Zwecke der Kaufpreisfinanzierung von vier 29,700 dwt Mehrzweck-Schwergutfrachtern gewährt. Die Endfälligkeit der Kreditfazilität tritt am 20. Dezember 2015 (ein Schiff), am 20. Juni 2016 (ein Schiff) und am 20. Dezember 2016 (zwei Schiffe) ein. Nach Maßgabe des Kreditvertrages ist die Fazilität unter anderem durch diverse Kontenverpfändungen, Sicherungsabtretungen, Anteilsverpfändungen sowie Schiffshypotheken besichert. Zudem hat die Emittentin zu Gunsten der Kreditgeber eine Zahlungsgarantie zur Besicherung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen der Kreditnehmerinnen begeben.

Am 27. September 2010 hat die Polaris Shipmanagement Company Limited (eine vollständig im Eigentum der Emittentin stehende Tochtergesellschaft derselben) als Kreditnehmerin einen Vertrag über die Gewährung einer besicherten Kreditfazilität in Höhe von USD 152 Millionen zur Finanzierung bestimmter Kosten aus ihren Schiffbauaktivitäten abgeschlossen. Die Fazilität wurde zum Zwecke der Finanzierung der Rückführung diverser Bauzeitfinanzierungsdarlehen an die bauzeitfinanzierenden Banken eingeräumt. Die Endfälligkeit der Kreditfazilität tritt am 20. September 2015 ein. Nach Maßgabe des Kreditvertrages ist die Fazilität unter anderem durch diverse Kontenverpfändungen, Sicherungsabtretungen, Anteilsverpfändungen sowie Schiffshypotheken an acht im Eigentum der Rickmers Gruppe stehenden Schiffen besichert. Darüber hinaus hat die Emittentin zu Gunsten der Kreditgeber eine Zahlungsgarantie zur Besicherung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen der Kreditnehmerin begeben.

Am 24. April 2007 haben Rickmers Maritime (handelnd durch den Trustee Manager Rickmers Trust Management Pte. Ltd.) als Kreditnehmerin sowie diverse Tochtergesellschaften von Rickmers Maritime als Garantiegeber einen Kreditvertrag über die Gewährung von USD 360 Millionen (die "**Tranche A**") und über USD 128,7 Millionen (die "**Tranche B**") abgeschlossen (wie geändert und neugefasst am 28. Mai 2008 und nochmals geändert und neugefasst am 10. Juni 2010, nachstehend der "**USD 360 Millionen Kreditvertrag**"). Tranche A wurde zum Zwecke der teilweisen Kaufpreisfinanzierung von zehn Schiffen und Tranche B zum Zwecke der teilweisen Kaufpreisfinanzierung von weiteren Schiffen eingeräumt. Die Endfälligkeit der Tranche A tritt am 31. März 2017 ein und die Endfälligkeit der Tranche B tritt am 31. März 2015 ein. Nach Maßgabe des Kreditvertrages wurden als Sicherheiten unter der Fazilität unter anderem diverse Kontenverpfändungen oder vergleichbare Belastungen sowie Sicherungsabtretungen und Schiffshypotheken eingeräumt.

On 27 September 2010 (as amended by addendum no. 1 on 14 September 2012) two subsidiaries (Mooragh Navigation Limited and Curragh Navigation Limited) of the Issuer as borrowers have entered into a USD 290 million secured credit facility. The facility has been made available for the purpose of financing the purchase of two 13,100 TEU container vessels delivered in 2011. The final maturity of the credit facility is 20 June 2016. Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain account pledges, security assignments, share pledges and first preferred mortgages on the vessels. In addition the Issuer has granted to the lender a guarantee in relation to payments due by the borrowers.

On 27 September 2010 (as amended by addendum no. 1 on 23 November 2012) two subsidiaries (Marown Navigation Limited and Tynwald Navigation Limited) of the Issuer as borrowers have entered into a USD 109 million secured credit facility. The facility has been made available for the purpose of financing the purchase of two 4,250 TEU container vessels. The final maturity of the credit facility is 20 December 2015. Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain account pledges, security assignments, share pledges and first preferred mortgages on the vessels. In addition the Issuer has granted to the lender a guarantee in relation to payments due by the borrowers.

On 27 September 2010 (as amended by addendum no. 1 on 28 November 2012) four subsidiaries (Baldrine Navigation Limited, Garff Navigation Limited, Groudle Navigation Limited and Erin Navigation Limited) of the Issuer as borrowers have entered into a USD 175 million secured credit facility. The facility has been made available for the purpose of financing four 29,700 dwt multi-purpose heavy lift vessels. The final maturity of the credit facility is 20 December 2015 (one vessel), 20 June 2016 (one vessel) and 20 December 2016 (two vessels). Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain account pledges, security assignments, share pledges and first preferred mortgages on the vessels. In addition the Issuer has granted to the lenders a guarantee in relation to payments due by the borrowers.

On 27 September 2010 Polaris Shipmanagement Company Limited (a wholly owned subsidiary of the Issuer) as borrower has entered into a USD 152 million secured credit facility to finance certain costs in relation to its ship building activities. The facility has been made available for the financing of the repayment of certain disbursed pre-delivery loans to certain pre-delivery lenders. The final maturity of the credit facility is 20 September 2015. Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain account pledges, security assignments, share pledges and first preferred mortgages on eight vessels owned by Rickmers Group. In addition the Issuer has granted to the lenders a guarantee in relation to payments due by the borrower.

On 24 April 2007 Rickmers Maritime (acting through the Trustee Manager Rickmers Trust Management Pte. Ltd.) and certain subsidiaries of Rickmers Maritime as guarantors have entered into a USD 360 million (the “**Tranche A**”) and USD 128.7 million (the “**Tranche B**”) loan agreement (as amended and restated on 28 May 2008 and as further amended and restated on 10 June 2010) (the “**USD 360 million Facility Agreement**”). Tranche A has been made available for the purpose of financing parts of the purchase price of ten vessels and Tranche B has been made available for the purpose of financing parts of the purchase price of the additional vessels. The final maturity of Tranche A is 31 March 2017 and the final maturity of Tranche B is 31 March 2015. Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain account pledges or charges, security assignments and first preferred mortgages on the vessels.

Am 30. Mai 2008 haben einige Tochtergesellschaften von Rickmers Trust Management Pte. Ltd. (namentlich Olympia II Navigation Limited, Sui An Navigation Limited, Pingel Navigation Limited, Ebba Navigation Limited und Clan Navigation Limited) als Kreditnehmerinnen sowie Rickmers Maritime (handelnd durch den Trustee Manager Rickmers Trust Management Pte. Ltd.) als Konzerngarantiegeber einen Kreditvertrag über die Gewährung eines Kreditbetrages von anfänglich USD 288 Millionen (wie geändert und neugefasst am 9. Juni 2010, nachstehend der **“USD 288 Millionen Kreditvertrag”**). Durch die Nachtragsvereinbarung wurde die Kreditfazilität auf einen Betrag von maximal USD 237 Millionen reduziert. Die Fazilität wurde zum Zwecke der teilweisen Kaufpreisfinanzierung von fünf 4.250 TEU Containerschiffen gewährt. Die Endfälligkeit tritt ein am 25. März 2019. Nach Maßgabe des Kreditvertrages wurde die Fazilität unter anderem durch diverse Kontenverpfändungen oder vergleichbare Belastungen sowie Sicherungsabtretungen und Schiffshypothenken besichert.

Am 30. September 2008 haben die India Navigation Limited (eine Tochtergesellschaft innerhalb der Rickmers Gruppe) als Kreditnehmerin sowie Rickmers Maritime (handelnd durch den Trustee Manager Rickmers Trust Management Pte. Ltd.) als Konzerngarantiegeber einen USD 103,5 Millionen Kreditvertrag (wie geändert und neugefasst am 9. Juni 2010, nachstehend der **“USD 103 Millionen Kreditvertrag”**) abgeschlossen. Gemäß Nachtragsvereinbarung wurde die Kreditfazilität auf einen Betrag von maximal USD 46 Millionen reduziert.

Die Fazilität wurde zum Zwecke der teilweisen Kaufpreisfinanzierung von ursprünglich zwei - und nach Änderung und Neufassung, einem - 4.250 TEU Containerschiff gewährt. Die Endfälligkeit tritt am 31. März 2021 ein. Nach Maßgabe des Kreditvertrages wurde die Fazilität unter anderem durch diverse Kontenverpfändungen oder vergleichbare Belastungen sowie Sicherungsabtretungen nebst einer Schiffshypothek besichert.

Am 9. Juni 2010 haben die Parteien des USD 360 Millionen Kreditvertrages, des USD 288 Millionen Kreditvertrages, des USD 103 Millionen Kreditvertrages (zusammen nachstehend die **“Rickmers Maritime Bankkreditverträge”**) sowie des Wandeldarlehensvertrages (wie nachstehend unter *“Wandeldarlehen mit der Option zum Kauf weiterer Anteile in Rickmers Maritime”*) eine Gläubigervereinbarung abgeschlossen, um das Verhältnis zwischen den Rickmers Maritime Bankkreditverträgen und dem Wandeldarlehensvertrag zu regeln. Nach Maßgabe dieser Gläubigervereinbarung sind Zahlungen unter dem Wandeldarlehensvertrag nicht erlaubt bevor, unter anderem, bestimmte Finanzkennzahlen unter den Rickmers Maritime Bankkreditverträgen erreicht sind. Im Zusammenhang mit dem geplanten Bezugsangebot von Rickmers Maritime, Singapur, sollen aufgrund eines Antrags auf Gewährung einer Verzichtserklärung (consent and waiver letter request) vom 27. Februar 2013 bestimmte Änderungen an den Rickmers Maritime Bankkreditverträgen und dem Wandeldarlehensvertrag vorgenommen werden. Die finanzierenden Banken haben zudem zugestimmt, die Gläubigervereinbarung im Hinblick auf die in dem Waiver Letter erbetenen Änderungen anzupassen. Diese Änderungen sind gegenwärtig Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Parteien der Gläubigervereinbarung.

Über die oben erwähnten Verträge hinaus hat die Rickmers Gruppe 19 weitere Kredit- oder Verkäuferkreditverträge zum Zwecke der Finanzierung von Schiffskäufen abgeschlossen. Mit Ausnahme eines Vertrages, der im Jahre 1998 eingegangen wurde, wurden diese Verträge in den Jahren zwischen 2005 und 2011 abgeschlossen. Die insgesamt ausstehende Summe unter diesen Finanzierungsverträgen betrug per 31. Dezember 2012 EUR 199 Millionen. Per 31. Dezember 2012 betragen die Bankverbindlichkeiten der Rickmers Gruppe insgesamt EUR 1,84 Milliarden.

Unter den Finanzierungsverträgen ist die Rickmers Gruppe an diverse Restriktionen und Verhaltenspflichten gebunden, einschließlich (aber nicht ausschließlich) zwingender Pflichten zur vorzeitigen Rückzahlung, Investitionsbeschränkungen, Restriktionen im Hinblick auf die weitere Verschuldung sowie Verhaltenspflichten im Hinblick auf Finanzergebnisse oder den Wert bestimmter eigener Schiffe (so-genannte loan-to-value covenants).

Derzeit steht die Rickmers Gruppe in Verhandlungen mit ihren finanzierenden Banken über die Verlängerung von Finanzierungsverträgen mit Fälligkeiten in den Jahren 2015 und 2016. Mehrere dieser Banken haben der Rickmers Gruppe nicht bindende Term Sheets vorgelegt.

Zins Step-up Swapvereinbarung und Zinsswapvereinbarungen

Die Rickmers Gruppe sichert ihr Zinsrisiko ab, welches zum einen bereits bestehende Zinsverpflichtungen mit variablem Zinssatz iund zum anderen geplante Anschlussfinanzierungen mit höchstwahrscheinlich ebenfalls variablem Zinssatz umfasst. Das abgesicherte Zinsänderungsrisiko ist eine Folge der Fluktuationen in dem London Interbank Offered Rate (LIBOR).

On 30 May 2008 certain subsidiaries of Rickmers Trust Management Pte. Ltd. (Olympia II Navigation Limited, Sui An Navigation Limited, Pingel Navigation Limited, Ebba Navigation Limited and Clan Navigation Limited) as borrowers and Rickmers Maritime (acting through its trustee-manager Rickmers Trust Management Pte. Ltd.) as corporate guarantor have entered into a loan agreement providing for an initial loan amount of USD 288 million (as amended and restated on 9 June 2010) (the “**USD 288 million Facility Agreement**”). Pursuant to the amendment agreement the loan facility was reduced to up to USD 237 million. The facility has been made available for the purpose of financing parts of the purchase price of five 4,250 TEU container vessels. The final maturity is 25 March 2019. Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain account pledges or charges, security assignments and first preferred mortgages on the vessels.

On 30 September 2008 India Navigation Limited (a subsidiary of Rickmers Group) as borrower and Rickmers Maritime (acting through its trustee-manager Rickmers Trust Management Pte. Ltd.) as corporate guarantor have entered into a USD 103.5 million loan agreement (as amended and restated on 9 June 2010) (the “**USD 103 million Facility Agreement**”). Pursuant to the amendment agreement the loan facility has been reduced to up to USD 46 million.

The facility has been made available for the purpose of financing parts of the purchase price of originally two (and after the amendment and restatement one) 4,250 TEU container vessels. The final maturity is 31 March 2021. Pursuant to the facility agreement, the facility is secured by, amongst others, certain account pledges or charges, security assignments and a first preferred mortgage on the vessel.

On 9 June 2010 the parties to the USD 360 million Facility Agreement, the USD 288 million Facility Agreement, the USD 103 million Facility Agreement (together the “**Rickmers Maritime Bank Facility Agreements**”) and the Convertible Loan Agreement (as defined below under “*Convertible loan with the option to acquire additional units in Rickmers Maritime*”) have entered into an intercreditor deed in order to agree on the relationship between the Rickmers Maritime Bank Facility Agreements and the Convertible Loan Agreement. Pursuant to the intercreditor deed, payments towards the liabilities under the Convertible Loan Agreement may not be effected before, amongst others, certain financial ratios under the Rickmers Maritime Bank Facility Agreements have been achieved. In connection with the proposed rights offering of Rickmers Maritime, Singapore, certain amendments are proposed to be made to the Rickmers Maritime Bank Facility Agreements, pursuant to a request for consent and waiver letter dated 27 February 2013 and the Convertible Loan Agreement. The financing banks have agreed to amend the intercreditor deed to give effect to the proposed amendments requested in the request letter which are currently subject of negotiation between the parties thereto.

In addition to the above agreements Rickmers Group has entered into 19 further loan or seller’s credit agreements for purposes of financing the acquisition of vessels. Except for one agreement which was entered into in 1998, such agreements were entered into between the years 2005 and 2011. The total outstanding amount under these financing agreements amounted to EUR 199 million as at 31 December 2012. As at 31 December 2012, Rickmers Group had aggregate liabilities to banks of EUR 1.84 billion.

Under the financing agreements Rickmers Group is subject to various restrictions and covenants, including, but not limited to, mandatory prepayments, investment restrictions, restrictions on further indebtedness as well as covenants relating to financial performance or the value of certain vessels owned (so called loan-to value covenants).

Currently Rickmers Group is in negotiations with its financing banks on the prolongation of financing agreements with maturities 2015/2016. Certain of these banks have provided non-binding term sheets to Rickmers Group.

Interest Step-up-swap agreements and interest swap agreements

Rickmers Group hedges the interest rate risk that comprises existing floating interest rate liabilities and planned, highly probable, floating interest rate follow-up financings. The hedged interest rate risk is a result of fluctuations in the London Interbank Offered Rate (LIBOR).

Die Rickmers Gruppe hat mit einer Bank Zins Step-up Swapvereinbarungen in Bezug auf einen Nominalbetrag von USD 300 Millionen zu einer Swap Rate von 6.30% p.a. und im Übrigen weitere Zinsswaps in Bezug auf einen Nominalbetrag von USD 568 Millionen zu Swap Raten zwischen 3.5% und 6% p.a. abgeschlossen. Die Zins Step-up Swapvereinbarungen enthalten Zahlungsverpflichtungen der Rickmers Gruppe in Höhe von insgesamt USD 20,8 Millionen, fällig am 21. September 2015.

Verschmelzung von Rickmers Holding und Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG

Gemäß Verschmelzungsvertrag vom 30. August 2011 wurde die Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG auf die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG verschmolzen. Die Verschmelzung wurde zwischen den Gesellschaften mit Wirkung zum 1. Januar 2011 (*schuldrechtlicher Verschmelzungsstichtag*) durchgeführt und am 19. Oktober 2011 im Handelsregister der Rickmers Holding eingetragen.

Vergleichsvereinbarung mit einer chinesischen Schiffswerft

Zur gütlichen Beendigung anhängiger Schiedsgerichtsverfahren schlossen vier im vollständigen Eigentum der Polaris Shipmanagement Company Limited stehende Gesellschaften am 25. Mai 2012 eine Vergleichsvereinbarung mit einer chinesischen Schiffswerft ab. Der Vergleich betraf die Kündigung von Neubauverträgen für den Bau von vier Mehrzweckfrachtern, nachdem es der Schiffswerft nicht gelungen war, die bestellten Schiffe rechtzeitig abzuliefern.

Die Vergleichsvereinbarung, wie geändert durch Nachtragsvereinbarung vom 3. Juli 2012, wurde abgeschlossen nachdem die Schiffswerft hinsichtlich dreier Schiffe in 2011 und 2012 jeweils die Einleitung von Schiedsgerichtsverfahren initiiert hatte. In der Vergleichsvereinbarung haben sich die Parteien darauf geeinigt, dass die Schiffswerft die Baupreisraten in einem Betrag von insgesamt USD 55 Millionen und EUR 35,3 Millionen nebst Zinsen an die Rickmers Gruppe zurückzahlt, welche von der Rickmers Gruppe entsprechend den Neubauverträgen geleistet worden waren. Die vereinbarten Rückzahlungen sind seitens der Schiffswerft an die Rickmers Gruppe bereits im Hinblick auf drei Schiffe erfolgt. Einzig ausstehend ist die Rückzahlung im Hinblick auf das letzte Schiff in Höhe von USD 15 Millionen nebst EUR 9,6 Millionen zuzüglich Zinsen, die am 30. Juni 2013 zur Zahlung fällig wird. Die Rückzahlungspflichten der Schiffswerft sind durch eine Bankgarantie auf erstes Anfordern besichert (sogenannte Refund Garantie).

Containerschiff Business Agreement mit Rickmers Trust Management Pte. Ltd.

Am 24. April 2007 sind die Rickmers Trust Management Pte. Ltd. (der „**Trustee Manager**“) (handelnd für Rickmers Maritime), die Rickmers Holding, Herr Bertram R.C. Rickmers und die Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG (die zwischenzeitlich auf die Rickmers Holding verschmolzen wurde) in ein sogenanntes Omnibus Agreement (das „**Omnibus Agreement**“) eingetreten, mit der Zielsetzung ihre Rechtsbeziehungen zueinander im Hinblick auf ihre Aktivitäten im Containerschiffgeschäft (betreffend Containerschiffe mit einer größeren Kapazität als 3.450 TEU) (das „**Containerschiffgeschäft**“) verbindlich zu regeln.

Das Containerschiffgeschäft beinhaltet (i) Kauf, Eigentum oder Betrieb von Containerschiffen vorbehaltlich bestehender Charter, (ii) Verchartern von Containerschiffen an dritte Parteien, (iii) Zurverfügungstellung von strategischen Managementdienstleistungen im Hinblick auf im Dritteigentum stehende Containerschiffe und (iv) Engagement in sogenannten Sale und Leaseback Transaktionen (Rückmietverkäufen) unter Beteiligung von Containerschiffen. Das Omnibus Agreement findet nur Anwendung auf Containerschiffgeschäfte mit bestehenden Zeit- oder Bareboat Charter von mehr als einem Jahr, unter Berücksichtigung und Einschluss von etwaigen Erneuerungsoptionen. Wesentliche Vorschriften des Omnibus Agreements beinhalten Regelungen betreffend Wettbewerbsbeschränkungen, Erstangebotsrechte im Hinblick auf Charter und Aquisitionen, Schiffsbewertungsverfahren und Erstangebotsrechte im Hinblick auf die Verfügung über Schiffe.

Unter den Wettbewerbsbeschränkungsvorschriften haben die Rickmers Holding, die Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG (die zwischenzeitlich auf die Rickmers Holding verschmolzen worden ist) und Herr Bertram R.C. Rickmers für sich selbst und die von ihnen kontrollierten Gesellschaften vereinbart, bestimmte Aktivitäten im Containerschiffgeschäft zu unterlassen. Unter anderem wurde Rickmers Maritime das Recht eingeräumt, für die Rickmers Gruppe als Exklusivvehikel für Kauf, Eigentum und Betrieb von Containerschiffen mit anhängenden Charter zu fungieren.

Das Omnibus Agreement enthält einen detaillierten Katalog mit einer Auflistung von Aktivitäten, die vom Wettbewerbsverbot umfasst sind und ferner eine Ausnahme für gruppeninterne Transaktionen innerhalb der Rickmers Gruppe.

Rickmers Group entered into step-up-swap agreements in relation to a nominal amount of USD 300 million at a swap rate of 6.30% p.a. with a bank and entered into further interest swaps in relation to a total nominal amount of USD 568 million at swap rates between 3.5% to 6.0% p.a. The step-up-swap agreements contain payment obligations of Rickmers Group in a total amount of USD 20.8 million due on 21 September 2015.

Merger of Rickmers Holding and Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG

Pursuant to a merger agreement dated 30 August 2011, Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG was merged into Rickmers Holding GmbH & Cie. KG as receiving legal entity. The merger took effect as of 1 January 2011 (*schuldrechtlicher Verschmelzungstichtag*) as between the parties and was registered in the commercial register of Rickmers Holding on 19 October 2011.

Settlement Agreement with a Chinese shipyard

Dated 25 May 2012, four wholly owned subsidiaries of Polaris Shipmanagement Company Limited have entered into a settlement agreement with a Chinese shipyard concerning the cancellation of shipbuilding contracts relating to the construction of four multi-purpose vessels after the shipyard had failed to deliver the ordered vessels on time in order to settle arbitral proceedings.

The settlement agreement, as amended by an addendum dated 3 July 2012, was entered into after the commencement of arbitration proceedings with respect to three vessels by the shipyard in the years 2011 and 2012. Under the Settlement Agreement, the parties have agreed upon repayment of an aggregate amount of USD 55 million and EUR 35.3 million plus interest by way of repayment by the shipyard to Rickmers Group of the purchase price instalments initially paid by Rickmers Group to the shipyard under the shipbuilding contracts. The agreed refund payments have been already made by the shipyard to Rickmers Group in relation to three of the vessels. The only outstanding refund relating to the fourth vessel in the amount of USD 15 million and EUR 9.6 million plus interest is due for repayment to Rickmers Group on 30 June 2013. The shipyard's repayment obligations are secured by a bank guarantee on first demand (so-called refund guarantee).

Container ship business agreement with Rickmers Trust Management Pte. Ltd.

On 24 April 2007, Rickmers Trust Management Pte. Ltd. (the "**Trustee Manager**") (acting on behalf of Rickmers Maritime), Rickmers Holding, Mr. Bertram R.C. Rickmers and Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG (which has in the meantime been merged into Rickmers Holding) have entered into a the so called Omnibus Agreement (the "**Omnibus Agreement**") with the purpose of setting forth binding agreements to govern their legal relations in connection with their respective activities in the container ship business in relation to container vessels with capacity higher than 3,450 TEU (the "**Containership Business**"). The Containership Business includes the (i) acquiring, owning or operating containerships subject to charters, (ii) chartering of containerships to third parties, (iii) providing strategic management services relating to containerships owned by third parties, and (iv) engaging in sale and leaseback transactions involving containerships. The Omnibus Agreement only applies to Containership Business with time and bareboat charters of more than one year attached, taking into account and including the term of any renewal option. Major contractual terms of the Omnibus Agreement contain provisions relating to non-competition agreements, rights of first offer relating to charters and acquisitions, vessel valuation procedures and rights of first offer relating to dispositions of vessels.

Under the non-competition provisions Rickmers Holding, Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG (which has meanwhile been merged into Rickmers Holding) and Mr. Bertram R.C. Rickmers have agreed on behalf of themselves and their controlled affiliates, not to engage in certain activities in the Containership Business. Amongst others, Rickmers Maritime has been granted the right to be the exclusive vehicle for the Rickmers Group for acquiring, owning and operating container vessels subject to charters. The Omnibus Agreement contains a detailed catalogue of activities, which are subject to the non-competition agreement and provides an exception for inter-group transactions between companies within the Rickmers Group.

Der Vertrag enthält überdies ein Erstangebotsrecht zu Gunsten von Rickmers Maritime, (i) welches Rickmers Maritime berechtigt Containerschiffe mit bestehender Charter von den anderen Parteien des Omnibus Agreements (mit Ausnahme des Trustee Managers) zu erwerben, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind, und (ii) welches das Verfahren für die Ausübung des Erstangebotsrechts durch Rickmers Maritime sowie die Zahlungsmodalitäten, d.h. die Parameter der Kaufpreisermittlung, festlegt.

Das Omnibus Agreement enthält ferner detaillierte Vorschriften zu Bewertungsverfahren und zur Ermittlung des angemessenen Marktpreises der Schiffe, die Gegenstand eines Erstangebotsrechts werden.

Vorbehaltlich gewisser vertraglicher Einschränkungen räumt das Omnibus Agreement darüber hinaus Rickmers Maritime gegenüber den anderen Vertragsparteien (mit Ausnahme des Trustee Manager) ein Erstangebotsrecht im Hinblick auf alle vorgeschlagenen Verkäufe, Übertragung oder andere Verfügung über Containerschiffe durch die anderen Vertragsparteien des Omnibus Agreements ein.

Verpflichtungen von Gesellschaften der Rickmers Gruppe sich pro-ratarisch an einem Bezugsrechtsangebot von Rickmers Maritime zu beteiligen

Mit Blick auf das vorgeschlagene, nicht garantierte und widerrufliche Bezugsangebot (das **“Bezugsangebot”**) von Rickmers Maritime, Singapore, mit dem Zweck Bruttoerlöse von bis zu ungefähr SGD 101,7 Millionen (entsprechend ungefähr USD 81,5 Millionen) durch die Ausgabe von bis zu 423.675.000 neuen Anteilen zu einem Ausgabepreis von SGD 0,240 pro Anteil (basierend auf einem Zeichnungsverhältnis von 1:1) zu erzielen, welches am 19. März 2013 durch den Trustee Manager von Rickmers Maritime, Rickmers Trust Management Pte. Ltd., angekündigt wurde, haben Rickmers Second Invest GmbH und Polaris Shipmanagement Company Limited (als Gesellschaften, durch die Rickmers Holding indirekt eine 33,1%ige Beteiligung an Rickmers Maritime hält) am 18. März 2013 unwiderrufliche Verpflichtungserklärungen gegenüber Rickmers Trust Management Pte. Ltd. abgegeben. Nach Maßgabe dieser unwiderruflichen Verpflichtungserklärungen haben sich die Rickmers Second Invest GmbH und Polaris Shipmanagement Company Limited bereit erklärt, unter bestimmten Voraussetzungen entweder selbst und/oder durch einen registrierten Eigentümer, der die Anteile für sie hält, vor Schluss des Bezugsangebotes Bezugsrechte auszuüben, und zwar in dem Umfang wie erforderlich sein wird, um das prozentuale Verhältnis ihrer Anteilsinhaberschaft auf einer vergrößerten Basis aufrecht zu erhalten.

Die Verpflichtungserklärungen laufen spätestens am 15. November 2013 aus, sofern das Bezugsangebot bis zu diesem Zeitpunkt nicht umgesetzt worden ist.

Es ist geplant, die Erlöse aus dem Bezugsangebot für die vorzeitige Rückführung bestimmter Kreditfazilitäten zu nutzen. Dies würde es ermöglichen, das Verhältnis zwischen Sicherheiten und den besicherten Kreditverbindlichkeiten (*loan to value covenant ratio*) unter einem Kreditvertrag der Rickmers Maritime von 133% auf 110% zu reduzieren. Die vorzeitige Rückführung würde zudem die Verlängerung eines beantragten Waivers im Hinblick auf den *loan to value covenant* unterstützen.

Wandeldarlehen mit der Option weitere Anteile an Rickmers Maritime zu erwerben

Am 9. September 2010 hat Rickmers Maritime ein Wandeldarlehen im Nennbetrag von USD 49,0 Millionen an die Polaris Shipmanagement Company Limited ausgegeben. Dieses war Teil der Kompensationsaufwendungen, um Rickmers Maritime von der Pflicht zu befreien, sieben Schiffe von bestimmten Tochtergesellschaften der Polaris Shipmanagement Company Limited zu erwerben (das **“Wandeldarlehen”**). Das Wandeldarlehen kann von Rickmers Maritime teilweise oder vollständig zu jeder Zeit am oder vor dem 31. März 2014 zurückgezahlt werden. Wird das Wandeldarlehen nicht bis zum 31. März 2014 zurückgezahlt, so hat die Polaris Shipmanagement Company Limited die Option, jeden Teil des zum 31. März 2014 ausstehenden Darlehens am 1. April 2014 in Stammanteile von Rickmers Maritime zu wandeln. Die Höchstanzahl der Stammanteile, die im Falle der Ausübung der Wandlungsoption zugeteilt werden können, beträgt 150,0 Million Anteile. Sofern Polaris Shipmanagement Company Limited diese Wandlungsoption nicht ausübt, wird der verbleibende ausstehende Betrag rückzahlbar in zehn gleichen vierteljährlichen Raten, beginnend am 30. Juni 2014. Die Rückzahlung der weiteren Raten hat jeweils zum Kalendervierteljahr nach dem Tag der ersten Ratenzahlung zu erfolgen. Rickmers Maritime ist allerdings berechtigt, nach dem Tag der ersten Ratenzahlung sämtliche unter dem Wandeldarlehen ausstehenden Beträge ganz oder teilweise zurückzuzahlen. Der Ausübungspreis der Option beträgt USD 0,482625 pro Anteil. Der Preis wird in US Dollar konvertiert auf Basis des Kassa-Mittelkurses bei Geschäftsschluss in Singapur am letzten praktikablen Tag vor dem 1. April 2014. Die Option vermittelt der Polaris Shipmanagement Company Limited keine Rechte auf Partizipation in Ausschüttungen und/oder an künftigen Wertpapierangeboten durch den Trust, sofern die Option nicht ausgeübt wird.

Sollte das Bezugsangebot erfolgreich verlaufen, würde sich der Ausübungspreis auf der Basis bestimmter, im Vorhinein festgelegter Berechnungsformeln reduzieren. Sofern die finanzierenden Banken nach dem Bezugsangebot aufgrund der vorzeitigen Rückführung den *loan to value Waiver* verlängern, verschiebt sich auch der Rückzahlungstermin.

The agreement further provides for a right of first offer in favour of Rickmers Maritime (i) entitling Rickmers Maritime to purchase container vessels from the other parties to the Omnibus Agreement (save for the Trustee Manager), that are subject to a charter, provided that certain requirements are met, and (ii) setting forth the procedure of exercising the right of first offer Rickmers Maritime as well as the payment terms, i.e. parameters of the purchase price determination.

The Omnibus Agreement also includes detailed provisions as to valuation procedure and the determination of the fair market value of the vessels being subject to any right of first offer.

In addition, under the terms of the Omnibus Agreement, and subject to certain restrictions set forth therein, Rickmers Maritime is granted a right of first offer by the other parties to the Omnibus Agreement (save for the Trustee Manager) on any proposed sale, transfer or other disposition of container vessels by any of the other parties to the Omnibus Agreement.

Undertakings by Rickmers Group companies to participate on a pro rata basis in a rights offering by Rickmers Maritime

With respect to a proposed non-underwritten renounceable rights offering (the “**Rights Offering**”) by Rickmers Holding’s indirect subsidiary Rickmers Maritime, Singapore, to raise gross proceeds of up to approximately SGD 101.7 million (equivalent to approximately USD 81.5 million) through the issuance of up to 423,675,000 new units at an issue price of SGD 0.240 per unit (based on a 1:1 subscription ratio), which was announced by Rickmers Trust Management Pte. Ltd. as trustee-manager of Rickmers Maritime, on 19 March 2013, Rickmers Second Invest GmbH and Polaris Shipmanagement Company Limited, being the entities through which Rickmers Holding indirectly holds 33.1% in the share capital of Rickmers Maritime, have entered on 18 March 2013 into irrevocable undertakings vis-a-vis Rickmers Trust Management Pte. Ltd. Pursuant to the irrevocable undertakings Rickmers Second Invest GmbH and Polaris Shipmanagement Company Limited have agreed, subject to certain conditions, that it and/or a registered owner holding the units on behalf of it will exercise such number of subscription rights as will be necessary to maintain its or their unit holding percentage level on an enlarged basis immediately prior to the closing of the Rights Offering.

The undertakings expire at the latest on 15 November 2013, unless the Rights Offering has been implemented before that date.

The proceeds from the rights offering are intended to be used for the prepayment of certain credit facilities. This would allow in order for the loan to value covenant ratio under one credit facility of Rickmers Maritime to be reduced from 133% to 110%. The pre-payment would also support the prolongation of a requested waiver for the loan to value covenant. Should the rights offering be successful, the exercise price will be reduced on the basis of certain pre-determined criteria. Should the financing banks prolongate the loan to value covenant waiver, the term for repayment of the convertible loan will also be prolonged.

Convertible loan with the option to acquire additional units in Rickmers Maritime

On 9 September 2010, Rickmers Maritime issued a convertible loan with a nominal value of USD 49.0 million to Polaris Shipmanagement Company Limited as part of the compensation expense to discharge Rickmers Maritime from its obligation to purchase seven vessels from certain subsidiaries of Polaris Shipmanagement Company Limited (the “**Convertible Loan Agreement**”). The convertible loan may be repaid by Rickmers Maritime, in part or in full, any time on or before 31 March 2014. If the convertible loan is not repaid by 31 March 2014, Polaris Shipmanagement Company Limited has the option to convert any part of the outstanding loan amount as at 31 March 2014 into common units of Rickmers Maritime on 1 April 2014. The maximum number of common units to be allotted and issued by the exercise of the option is 150.0 million units. If Polaris Shipmanagement Company Limited does not exercise the option to convert any outstanding amount into common units, the remaining outstanding amount will be repayable in ten equal quarterly instalments commencing on 30 June 2014. The repayment of each subsequent instalment thereafter shall be made on each calendar quarter after the first instalment date. Rickmers Maritime may however after the first instalment date repay any outstanding convertible loan amount at any time in whole or in part.

The exercise price of the option is USD 0.482625 per unit. The price will be converted into US dollar using the mid spot rate of exchange at close of business in Singapore at the latest practicable date before 1 April 2014. The option does not provide Polaris Shipmanagement Company Limited with any rights to participate in any distributions and/or offers of future securities made by the Trust unless and until the option is exercised.

Absichtserklärung (Letter of Intent) zwischen der Emittentin und einer koreanischen Schiffswerft

Am 26. März 2013 hat die Emittentin mit einer koreanischen Schiffswerft eine Absichtserklärung (*Letter of Intent*) unterzeichnet, worin beide Parteien die Absicht erklären, Schiffbauverträge für Design, Bau, Ausrüstung und Fertigstellung von zehn 10.000 TEU Containerschiffen durch die Schiffswerft und deren Ablieferung an die Emittentin abzuschließen, und zwar im Austausch gegen eine Gegenleistung, deren Betrag von einer Anzahl an bestimmten technischen Spezifikationen abhängt. Nach Maßgabe der Absichtserklärung soll der Emittentin auch eine Option auf den Kauf zehn weiterer 10.000 TEU Containerschiffe für einen Zeitraum von drei Monaten ab Zeichnung und Inkrafttreten der Schiffbauverträge für die ersten zehn Schiffe zustehen. Die Schiffe sollen in dem Zeitraum zwischen dem 1. August 2015 und 10. Juni 2016 an die Emittentin abgeliefert werden. Die Absichtserklärung ist bis zum 28. Juni 2013 befristet. Sollten die Parteien bis zu diesem Datum die Schiffbauverträge noch nicht unterzeichnet haben, tritt die Absichtserklärung außer Kraft. Die Rickmers Gruppe beabsichtigt, die Investition gemeinsam mit externen Investoren durchzuführen.

Regulatorisches Umfeld

Die Rickmers Gruppe unterliegt vielfältigen internationalen Abkommen, Gesetzen, Regularien und Industriestandards, die sich allgemein auf die maritime Industrie auswirken.

Staatliche und andere Regularien

Das Halten, der Betrieb und das Management von Schiffen ist in hohem Maße reguliert und bildet den Gegenstand internationaler Abkommen sowie von Gesetzen und Regularien auf nationaler Ebene, Landesebene und lokaler Ebene, die in den Jurisdiktionen gelten, in denen die Schiffe der Rickmers Gruppe operieren, registriert sind oder deren Flagge sie führen. Es unterliegt ferner anderen anwendbaren Kodexen, Richtlinien und Standards, die von internationalen maritimen Organisationen, Hafenstaaten und Klassifikationsgesellschaften empfohlen werden.

Erlaubnisse und Genehmigungen

Eine Anzahl von staatlichen und anderen Einrichtungen verpflichtet die Rickmers Gruppe zur Einholung bestimmter Erlaubnisse, Lizenzen und Bescheinigungen im Hinblick auf die Schiffe und die Geschäfte der Rickmers Gruppe. Welche Erlaubnisse, Lizenzen und Bescheinigungen benötigt werden, hängt von verschiedenen Faktoren ab, zum Beispiel von der Art der transportierten Güter, den Gewässern, in denen die Schiffe betrieben werden, der Nationalität der Schiffsbesatzung sowie der Flagge, dem Register oder Alter der Schiffe, unter anderem.

Auf den Schiffen der Rickmers Gruppe werden durch eine Reihe von staatlichen und nicht-staatlichen Einrichtungen planmäßige sowie außerplanmäßige Inspektionen durchgeführt. Zu diesen Einrichtungen gehören örtliche Behörden (beispielsweise die Küstenwache der Vereinigten Staaten), die Hafenstaatbehörden, Hafenmeister oder Ähnliches), Klassifikationsgesellschaften, Verwaltungen des Flaggen- oder Registrierungsstaates sowie Hafenbetreiber. Einige dieser Einrichtungen verlangen von der Rickmers Gruppe die Einholung von Erlaubnissen, Lizenzen und Bescheinigungen für den Betrieb der Schiffe der Rickmers Gruppe. Versäumnisse im Hinblick auf die Einholung oder Aufrechterhaltung der erforderlichen Erlaubnisse oder Zustimmungen können zu substantiellen Kosten für die Rickmers Gruppe oder zur zeitweisen Unterbrechung des Betriebes von einem oder mehreren Schiffen der Rickmers Gruppe in einem oder mehreren Häfen in gewissen Regionen führen.

Besichtigungen der Klassifikationsgesellschaften

Jedes Seeschiff im internationalen Verkehr muss nach Maßgabe der einschlägigen Klassifikationsregeln einer Klassifikationsgesellschaft inspiziert und zertifiziert (oder "klassifiziert") werden. Die Klassifikationsgesellschaft definiert Standards, besichtigt das Schiff während der Bauphase und sodann durch den weiteren Lebenszyklus des Schiffes und bescheinigt, dass das Schiff in Übereinstimmung mit den Regeln der Klassifikationsgesellschaft gebaut, instandgehalten und betrieben wurde und mit den anwendbaren Vorschriften und Regelungen des Flaggen- oder Registrierungsstaates sowie den anwendbaren internationalen Abkommen in Einklang steht. Die internationalen Abkommen und entsprechenden Gesetze der Flaggenstaaten verlangen eine hohe Anzahl von Besichtigungen, die oftmals im Auftrag des Schiffseigners/-betreibers oder öffentlicher Einrichtungen durch die Klassifikationsgesellschaft durchgeführt werden. Die Klassifikationsgesellschaft unternimmt auf Antrag auch weitere Besichtigungen und Untersuchungen, die entweder gesetzlich oder seitens des Flaggenstaates verlangt werden.

Should the rights offering be successful, the exercise price will be reduced on the basis of the certain pre-determined criteria. Should the financing banks prolongate the loan to value covenant waiver, the term for repayment of the convertible loan will also be prolonged.

Letter of Intent between the Issuer and a Korean Shipyard

On 26 March 2013, the Issuer entered into a letter of intent with a Korean shipyard according to which both parties intend to enter into shipbuilding contracts for the design, construction, equipment, completion and delivery by a Korean shipyard of ten 10,000 TEU class container vessels to the Issuer in return for a certain consideration, the amount of which is based on a number of technical specifications. According to the letter of intent, the Issuer shall also have the option to acquire ten additional 10,000 TEU class container vessels for a term of three months after signing and effectiveness of the shipbuilding contracts for the ten initial vessels. The vessels shall be delivered to the Issuer during a period from 1 August 2015 until 10 June 2016. The letter of intent has a term until 28 June 2013. If the parties fail to execute the shipbuilding contracts before that date the letter of intent becomes void. It is the intention of Rickmers Group to structure the acquisition together with external investors.

Regulatory Environment

Rickmers Group is subject to various international conventions, laws, regulations and industry standards which generally affect the maritime industry.

Governmental and Other Regulations

The ownership, operation and management of vessels is a highly regulated area. It is subject to international conventions, national, state, and local laws and regulations in force in the jurisdictions in which Rickmers Group's vessels operate and in which these vessels are registered or the flag of which these vessels fly, as well as other applicable codes, guidelines and standards recommended by international maritime organisations, port state governments and classification societies.

Permits and Authorisations

Rickmers Group is required by various governmental and other agencies to obtain certain permits, licences and certificates with respect to Rickmers Group's vessels and businesses. The kinds of permits, licences and certificates required depend on several factors, including, inter alia, the type of goods transported, the waters in which the vessels operate, the nationality of the vessels' crew, their flag or their register and the age of the vessels.

A variety of governmental and non-governmental agencies subject Rickmers Group's vessels to both scheduled and unscheduled inspections. These agencies include local authorities (such as United States Coast Guard, the port state authorities, harbour masters or the equivalent), classification societies, administrations of the flag state or country of registry and port operators. Certain of these agencies require Rickmers Group to obtain permits, licences and certificates for the operation of Rickmers Group's vessels. Failure to procure or maintain necessary permits or approvals could require Rickmers Group to incur substantial costs or temporarily suspend the operation of one or more of Rickmers Group's vessels in one or more ports or in certain areas.

Inspection by classification societies

Every oceangoing vessel in international trade must be inspected and certified (or "classed") as per the applicable classification rules issued by a classification society. The classification society defines standards, inspects the vessel while it is being built and throughout the vessel's life and certifies that the vessel has been built and is maintained and operated in accordance with the rules of the classification society and complies with applicable rules and regulations of the vessel's country of registration or flag and the international conventions binding for that country. A large number of surveys are required by international conventions and corresponding laws of the flag state and often the classification society will undertake them on application of the owner/operator or acting on behalf of the authorities concerned. The classification society also undertakes on request other surveys and checks required by regulations and requirements of the flag state.

Die Mehrheit der im Eigentum oder Management der Rickmers Gruppe stehenden Schiffe ist derzeit durch die Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd AG („GL“) klassifiziert. Die Rickmers Gruppe könnte künftig auch eigene Schiffe und Drittschiffe betreiben, die von einer anderen Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wurden oder künftig noch werden. Es könnte ferner sein, dass sich Klassifikationsgesellschaften in Zukunft konsolidieren oder dass Klassifikationsgesellschaften ihre Aktivitäten einstellen.

Die Klassifikationsgesellschaft führt periodische und außerplanmäßige Begutachtungen an Schiffskörper und Maschinenanlage unter Einschluss der elektrischen Einrichtungen, der Navigationsausrüstung sowie etwaiger Spezialausrüstung aus. Diese sind unter anderem:

- **Jährliche Untersuchungen.** Für Seeschiffe werden in Intervallen von 12 Monaten und innerhalb von Zeitfenstern, die von der Klassifikationsgesellschaft ab Beginn der Klasseerteilung festgelegt werden, jährliche Klassebesichtigungen zur Prüfung von Schiffskörper und Maschinenanlage unter Einschluss der elektrischen Einrichtungen und etwaiger klassifizierter Spezialausrüstung durchgeführt.
- **Zwischenuntersuchungen.** Erweiterte Klassebesichtigungen sind bekannt als Zwischenuntersuchungen und werden üblicherweise zweieinhalb Jahre nach Ablieferung des Schiffes von der Schiffswerft und danach zwischen jeder Untersuchung zur Klasseerneuerung durchgeführt.
- **Klasseerneuerungsuntersuchung.** Untersuchungen zur Klasseerneuerung, oftmals als “Special Surveys” bezeichnet, werden im Hinblick auf Schiffskörper und Maschinenanlage unter Einschluss der elektrischen Einrichtungen und etwaiger klassifizierter Spezialausrüstung in Intervallen durchgeführt, die von der Klassifikationsgesellschaft für Schiffskörper und Maschinenanlage vorgegeben werden. Während des Special Surveys wird das Schiff gründlich untersucht. Maßnahmen beinhalten unter anderem Prüfungen zur Bemessung der Stärke des Stahls im Schiffskörper sowie das Wiegen des Schiffsankers. Genügt die Stärke oder das Gewicht nicht den Anforderungen der Klasse, so wird die Stahl- oder Schiffsankererneuerung durch die Klassifikationsgesellschaft zur Auflage gemacht. Sämtliche Elemente eines jeden Special Surveys können innerhalb einer von der Klassifikationsgesellschaft festgelegten Zeitspanne abgeschlossen werden. Hat das Schiff beträchtliche Abnutzung, Schäden oder Korrosion erfahren, so können zur Erlangung der Klasseerneuerung substantielle Aufwendungen für die Stahl-, Ausrüstungs- oder Maschinerieerneuerung erforderlich werden. Alternativ hat ein Schiffseigner die Möglichkeit den Schiffskörper und die Maschinenanlage auf einem fortlaufenden Untersuchungszyklus besichtigen zu lassen, im Rahmen dessen jedes Schiffsteil innerhalb eines Fünfjahreszyklus untersucht wird. Dieser Prozess wird als “Continuous Class Renewal” bezeichnet. Die meisten Schiffe werden auch in Intervallen zwischen 30 und 90 Monaten zur Untersuchung der unter Wasser liegenden Teile des Schiffskörpers sowie zur Durchführung von inspektionsbezogenen Reparaturen in das Trockendock verholt. Zwischenzeitliche Unterwasserbesichtigungen werden gemäß den einschlägigen Vorschriften und Regularien durchgeführt.

Die Klassifikationsgesellschaft stellt eine sogenannte “note”, “recommendation” oder “condition of class” aus, deren Gegenstand durch den Schiffseigner innerhalb einer von der Klassifikationsgesellschaft festgelegten oder mit ihr vereinbarten Zeit repariert bzw. korrigiert werden muss, um die “note”, “recommendation” oder “condition” zu beseitigen.

Viele Underwriter und andere Versicherer machen es zur Bedingung für die Gewährung von Versicherungsschutz, dass das Schiff durch eine Klassifikationsgesellschaft zertifiziert wurde, die Mitglied des Internationalen Verbandes der Klassifikationsgesellschaften (*International Association of Classification Societies* - “IACS”) ist. Sämtliche im Eigentum und im Management der Rickmers Gruppe stehenden Schiffe sind derzeit durch Klassifikationsgesellschaften zertifiziert, die Mitglied der IACS sind.

Umweltregularien

Die maritime Industrie unterliegt in zunehmendem Maße extensiven und sich entwickelnden Umweltschutzgesetzen, einschließlich u.a. internationaler Abkommen und nationaler und lokaler Gesetze und Regularien, die von den Flaggen- oder Registerstaaten oder den Staaten, in denen die Schiffe der Rickmers Gruppe operieren, auferlegt werden.

Die Schiffe der Rickmers Gruppe müssen insbesondere im Einklang mit den internationalen Abkommen und Regularien betrieben werden, die von der International Maritime Organisation (“IMO”) verabschiedet werden. Die IMO ist eine Einrichtung der Vereinten Nationen, verantwortlich für die maritime Sicherheit und die Vermeidung von Meeresverschmutzungen durch Schiffe.

Ihre wesentliche Aufgabe besteht in der Entwicklung und Erhaltung eines umfassenden regulatorischen Rahmens für die Schifffahrt, unter Einbeziehung von Belangen der Sicherheit, Umwelt, technischer Kooperation sowie Effizienz in der Schifffahrt.

The majority of the vessels that Rickmers Group owns or manages are currently classed with the Germanischer Lloyd AG ("GL") as classification society. Rickmers Group may in the future also operate own or third party vessels that have obtained or will obtain classification from other classification societies. There may be consolidations amongst the classification societies or classification societies may cease operations.

Periodic and extraordinary surveys of hull, machinery, including the electrical plant, navigational equipment and any special equipment are required to be performed by the classification society, including:

- Annual surveys. For seagoing vessels, annual surveys are conducted for the hull and the machinery, including the electrical plant and any special equipment classed, at intervals of 12 months and within the time frames stipulated by the classification society from the date of commencement of the class period indicated in the certificate.
- Intermediate surveys. Extended surveys are known as intermediate surveys and usually conducted two and a half years after delivery by the builder and thereafter between each class renewal survey.
- Class renewal surveys. Class renewal surveys, often referred to as special surveys, are carried out for the vessel's hull, machinery, including the electrical plant and for any special equipment classed, at the intervals indicated by the classification for the hull and machinery. At the special survey the vessel is thoroughly examined, including inter alia measurements to determine the thickness of the steel in the hull and weighing the anchor. Should the thickness or the weight of the anchor be found to be less than class requirements, then steel or anchor renewal would be required by the classification society. All elements of each special survey may be completed during a certain period of time as stipulated by the classification society. Substantial sums may have to be spent on steel, equipment or machinery renewal to pass a special survey if the vessel has experienced considerable wear and tear, damage or corrosion. Alternatively, a ship owner has the option of arranging for the vessel's hull or machinery to be on a continuous survey machinery cycle in which every part of the vessel would be surveyed within a five year cycle. This process is referred to as continuous class renewal. Most vessels are also drydocked in intervals ranging from 30 to 90 months for inspection of the underwater parts and for repairs related to inspections. Intermediate underwater inspections are carried out as per the governing rules and regulations.

The classification society issues a note, recommendation or condition of class, the matter to which that note, recommendation or condition relates must be repaired or corrected by the ship owner so as to remove that note, recommendation or condition, within the time period specified by or agreed with the classification society.

Many insurance underwriters and insurers make it a condition for coverage that a vessel is certified by a classification society which is a member of the International Association of Classification Societies ("IACS"). All of the vessels owned or managed by Rickmers Group are currently certified by classification societies which are members of IACS.

Environmental Regulations

The maritime industry is increasingly subject to extensive and evolving environmental protection laws, including, amongst others, international conventions and national and local laws and regulations imposed by the flag States or the countries of registry or in the countries in which Rickmers Group's vessels operate.

In particular, Rickmers Group's vessels have to operate in compliance within the international conventions and regulations adopted by the International Maritime Organisation ("IMO"), an agency of the United Nations, which is responsible for maritime safety and the prevention of maritime pollution by vessels.

Its main task is to develop and maintain a comprehensive regulatory framework for shipping, including safety, environmental concerns, technical co-operation and the efficiency of shipping.

Die Mitglieder der IMO haben sich auf eine Anzahl internationaler Abkommen zur Vermeidung von Umweltverschmutzung oder zur Auferlegung von Haftung bei Umweltverschmutzungen in internationalen Gewässern und in Hoheitsgewässern eines Mitgliedsstaates geeinigt. Eines der bedeutendsten Abkommen zum Umweltschutz ist das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/78 - "MARPOL"*), die der maritimen Industrie Umweltstandards auferlegt, unter anderem im Hinblick auf Vermeidung von Ölverschmutzungen, Management der Abfallentsorgung, Behandlung von schädlichen Flüssigkeiten, Schadstoffe in verpackter Form, Abwasserentsorgung und Luftemissionen. Annex VI von MARPOL reguliert die Luftverschmutzung durch Schiffe.

Annex VI setzt Grenzwerte für Schwefeloxid- und Stickoxidemissionen für alle Handelsschiffe und untersagt die vorsätzliche Emission von ozonabbauenden Stoffen (wie beispielsweise Halone und Fluorkohlenwasserstoffe), Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen aus Ladetanks und die Verbrennung von Substanzen an Bord von Schiffen. In jüngeren Änderungen zu MARPOL Annex VI wurden die Grenzwerte für die Emission von Schwefeloxid, Stickoxid, Feinstaub und ozonabbauenden Stoffen herabgesetzt.

Das geänderte Annex VI bezweckt die Reduzierung von Luftverschmutzung durch Schiffen, unter anderem durch (i) die Implementierung einer schrittweisen Minderung von Schwefeloxidemissionen von Schiffen durch die Herabsetzung der globalen Kappungsgrenze für schwefelhaltige Treibstoffe von anfänglich 3.50%, geltend ab 1. Januar 2012, und danach schrittweise bis 0.50%, geltend ab 1. Januar 2020, vorbehaltlich einer Machbarkeitsüberprüfung, die bis spätestens 2018 abgeschlossen sein soll, (ii) die Reduzierung der in den sogenannten Sulphur Emission Control Areas anwendbaren Grenzwerte von 1.50% auf 1.00%, geltend ab Juli 2010, und sodann auf 0.10%, geltend ab Januar 2015 sowie (iii) die Etablierung eines Stufensystem von strengeren Emissionsstandards für neue Schiffsmotoren, abhängig von dem Datum ihrer Installation. Ein Weg, die Grenzwerte für Schwefeloxid einzuhalten, ist der Gebrauch von alternativen (schwefelarmen) Treibstoffen, Marinegasöl (MGO) und Marinedieselöl, die jedoch allesamt beträchtlich teurer sind als das übliche Schweröl. Dies würde sich insbesondere auf die Rickmers-Linie als Linienreederei auswirken. Andere Optionen beinhalten die Durchführung von technischen Anpassungen an den Schiffen, insbesondere den Einbau von sogenannten "Scrubber-Systemen" an den Motoren.

Die Schiffe der Rickmers Gruppe verkehren in Regionen, die gegenwärtig und mit jeweils unterschiedlichen Emissionsrestriktionen als Emission Control Areas („ECA“) gemäß den Annex VI-Änderungen gelten. Zum Beispiel hat die IMO die Ostsee, die Nordsee und den Ärmelkanal als ECA ausgewiesen, in dem nur signifikant niedrige Schwefeloxidwerte ausgestoßen werden dürfen. In dem Nordamerikanischen ECA gelten für Schiffe, die an den Küsten von Kanada, den Vereinigten Staaten und der französischen überseeischen Gebietskörperschaft von Saint-Pierre und Miquelon verkehren, strikte Grenzwerte im Hinblick auf die Emission von Schwefeloxiden, Stickoxiden und Feinstaub.

Die "United States Caribbean Sea ECA", die bestimmte Gewässer abdecken wird, die an die Küsten von Puerto Rico und den Amerikanischen Jungferninseln angrenzen, wird am 1. Januar 2014 in Kraft treten. Weitere ECAs könnten von der IMO zugelassen werden oder andere neue und strengere Anforderungen könnten im Hinblick auf Emissionen von Schiffsdieselmotoren oder im Hinblick auf Hafenaktivitäten von Schiffen in den Staaten erlassen werden, in denen die Schiffe der Rickmers Gruppe operieren.

Die IMO hat in Annex VI auch wesentliche zwingende Maßnahmen zur technischen und betrieblichen Energieeffizienz aufgenommen, um die von Schiffen ausgehenden Treibhausgasemissionen herabzusetzen. Die verabschiedeten Maßnahmen fügen an MARPOL Annex VI ein neues Kapitel 4 mit dem Titel "Regelungen zur Energieeffizienz für Schiffe" an, der die zwingende Einführung des Energy Efficiency Design Index („EEDI“) für Schiffsneubauten und den Ship Energy Efficiency Plan („SEEMP“) für alle Schiffe vorsieht.

Das EEDI ist ein performance-basierter Mechanismus, der die Auswahl der jeweils genutzten Technologie im Zusammenhang mit dem Schiffsdesign der Industrie überlässt, solange nur die geforderte Energieeffizienz erreicht wird. Das SEEMP etabliert einen Mechanismus zur Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen für die Betreiber von Schiffen, die einen spezifischen Ship Energy Efficiency Management Plan an Bord führen müssen.

Annex III zu MARPOL, der durch den "Code für die Beförderung gefährlicher Güter" (*International Maritime Dangerous Goods Code*) ergänzt wird, behandelt gefährliche Substanzen in verpackter Form und statuiert detaillierte Anforderungen an Verpackung, Kennzeichnung, Dokumentation, Stauung, Separierung bestimmter Güter sowie Quantitätslimitationen zur Vermeidung von Verschmutzungen durch gefährliche Substanzen und muss in erster Linie durch die Charterer der Rickmers Gruppe eingehalten werden.

Annex IV zu MARPOL legt fest, dass bestimmte neue Schiffe nur Abwasser ableiten dürfen, wenn das Schiff über eine entsprechende Kläranlage verfügt. Annex V untersagt desweiteren die Entsorgung von Kunststoffen im Meer und beschränkt die Entsorgung von anderem Abfall in speziellen Regionen, zum Beispiel dem Mittelmeer.

In 2011 hat die IMO weitreichende Änderungen zu MARPOL Annex IV, V und VI verabschiedet, die am 1. Januar 2013 in Kraft getreten sind. Diese beinhalten die Vermeidung von Verschmutzungen durch Abfallentsorgungsverbote und die

The members of the IMO have agreed various international conventions to prevent pollution or to impose liability for pollution in international waters and in a signatory's territorial waters. One of the most important conventions for environmental protection is the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/78 ("MARPOL"), which imposes environmental standards on the maritime industry relating to, among others, prevention of oil spills, management of the disposal of garbage, handling of noxious liquids, harmful substances in packaged forms, sewage dis-

charge and air emissions. Annex VI to MARPOL regulates air pollution from vessels.

Annex VI sets limits on sulphur oxide and nitrogen oxide emissions from all commercial vessels and prohibits deliberate emissions of ozone depleting substances (such as halons and chlorofluorocarbons), emissions of volatile organic compounds from cargo tanks and the shipboard incineration of specific substances. In recent amendments to MARPOL Annex VI the limits for emissions of sulphur oxide, nitrogen oxide, particulate matter and ozone-depleting substances have been lowered.

The amended Annex VI intends to reduce air pollution from vessels by, amongst others, (i) implementing a progressive reduction of sulphur oxide emissions from vessels by reducing the global sulphur fuel cap initially to 3.50%, effective from 1 January 2012, and then progressively to 0.50%, effective from 1 January 2020, subject to a feasibility review to be completed no later than 2018; (ii) reducing the limits applicable in sulphur emission control areas from 1.50% to 1.00%, effective from July 2010, and then to be further reduced to 0.10%, effective from January 2015 and (iii) establishing new tiers of stringent nitrogen oxide emissions standards for new marine engines, depending on their date of installation. A way of meeting the limits for sulphur oxide is the use of alternative (low sulphur) fuels, marine gas oil (MGO) and marine diesel oils which, however, are significantly more expensive than standard heavy fuel oil. This would particularly apply to Rickmers-Linie as a liner company. Other options include technical amendments to the vessels, in particular the implementation of "scrubber" systems to the engines.

Currently, certain areas to which Rickmers Group's vessels trade are designated Emission Control Areas ("ECA") under the Annex VI amendments with varying emissions restrictions applying. For example, the IMO designated the Baltic Sea, the North Sea and the English Channel as an ECA in which significantly lower levels of sulphur oxide may be emitted. Further, in the North American ECA stricter controls on emissions of sulphur oxide, nitrogen oxide and particulate matter apply for vessels trading off the coasts of Canada, the United States and the French overseas collectivity of Saint-Pierre and Miquelon.

The United States Caribbean Sea ECA, covering certain waters adjacent to the coasts of Puerto Rico and the United States Virgin Islands will take effect on 1 January 2014. Other ECAs may be approved by the IMO or other new or more stringent requirements relating to emissions from marine diesel engines or port operations by vessels may be adopted by the states where Rickmers Group operates.

The IMO included in Annex VI also substantial mandatory technical and operational energy efficiency measures to significantly reduce the amount of greenhouse gas emission from vessels. The adopted measures add to MARPOL Annex VI a new Chapter 4 entitled "Regulations on energy efficiency for ships", making mandatory the Energy Efficiency Design Index ("EEDI") for new vessels and the Ship Energy Efficiency Plan ("SEEMP") for all vessels.

The EEDI is a performance-based mechanism that leaves the choice of technologies to use in a specific ship design to the industry as long as the required energy-efficiency level is attained. The SEEMP establishes a mechanism for operators to improve the energy efficiency of vessels, which are required to keep a specific Ship Energy Efficiency Management Plan on board.

Annex III to MARPOL, which is supplemented by the International Maritime Dangerous Goods Code, deals with harmful substances carried in packaged form and established detailed requirements on packaging, labelling, documentation, stowage, separation of certain goods and quantity limitations to prevent pollution by harmful substances and must be adhered to primarily by Rickmers Group's charterers.

Annex IV to Marpol stipulates that certain new vessels may only discharge sewage if certain requirements are fulfilled, for example, the vessel has a sewage treatment plant. Annex V prohibits the disposal of any plastics into the sea and further limits the discharge of other garbage in specified areas, for example, the Mediterranean Sea.

Vermeidung von Verschmutzungen durch die Ableitung von Abwasser durch Schiffe, unter anderem durch die Schaffung der Möglichkeit zur Etablierung von "Special Areas", die Ausweisung der Ostsee als Special Area unter Annex IV sowie Neuregelungen mit dem Zweck, die Energieeffizienz in der internationalen Schifffahrt zu erhöhen.

Die IMO hat ferner das Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage* - "**Bunker-Übereinkommen**") verabschiedet, die Schiffseignern eine strikte Haftung für durch Bunkeröl verursachte Verschmutzungsschäden in Gewässern der ratifizierenden Staaten auferlegt. Im Hinblick auf Schiffe über 1.000 Bruttotonnen verlangt das Bunker-Übereinkommen von den eingetragenen Schiffseignern das Vorhalten von Versicherungsschutz in bestimmter Höhe für den Fall des Eintritts von Bunkerölverschmutzungsschäden. Das Bunker-Übereinkommen trat am 21. November 2008 in Kraft.

In 2004 hat die IMO ein Abkommen zur Regulierung der Verschmutzung von Ozeanwasser durch die Ableitung von Ballastwasser, welches zu Stabilisierungszwecken auf Schiffen geführt wird, verabschiedet (das "**Ballastwasser-Übereinkommen**"). Das Ballastwasser-Übereinkommen verlangt die Einrichtung eines Ballastwassermanagementsystems an Bord von Schiffen und schreibt eine Aufbereitung von Ballastwasser an Bord vor, bevor das Ballastwasser an die Meeresumwelt abgegeben wird. Das Ballastwasser-Übereinkommen tritt 12 Monate nach seiner Ratifizierung durch mindestens 30 Staaten, die 35% der Welthandelsflotte repräsentieren, in Kraft. Im Januar 2013 hatten 36 Staaten, die rund 29,07% der Welthandelsflotte repräsentieren, das Ballastwasser-Übereinkommen ratifiziert. Deutschland hat das Ballastwasser-Übereinkommen im Februar 2013 ratifiziert.

Weitere zwingende Maßnahmen, insbesondere zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, die von der internationalen Schifffahrt ausgehen, unter Einschluss marktorientierter Instrumente oder einer Kohlendioxid-Steuer, könnten in Zukunft eingeführt werden. Jede Verabschiedung von Klimagesetzen oder anderen regulatorischen Initiativen seitens der IMO, der Europäischen Union, der USA oder seitens anderer Staaten, in denen die Schiffe der Rickmers Gruppe operieren, oder jedes internationale Abkommen, welches infolge des Kyoto Protokolls zur Reduzierung von Treibhausgasen oder anderen Schiffsemissionen verabschiedet werden sollte, könnte dazu führen, dass die Rickmers Gruppe beträchtliche Finanzaufwendungen machen muss, die sie gegenwärtig noch nicht absehen kann.

Darüber hinaus arbeitet die Europäische Union daran, die maritime Industrie in ihr regulatorisches Rahmenwerk zur Klimaänderung einzubringen, insbesondere in das Europäische Klimaschutzprogramm der Kommission (*European Climate Change Programme* - „ECCP“). Eine Arbeitsgruppe würdigt derzeit die Reduzierung von Treibhausgasemissionen von Schiffen mit dem Ziel, der Kommission Informationen im Hinblick auf Entwicklung und Untersuchung von Optionen für die Einbeziehung des internationalen maritimen Transports in die Treibhausgasreduzierungsverpflichtung der Europäischen Union bereit zu stellen. Die Arbeitsgruppe würdigt dieses Thema umfänglich unter Einbeziehung von Aspekten wie: Überwachung, Umfang, Durchsetzung, Erhaltung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrt, Nutzung von Einnahmen aus marktorientierten Maßnahmen, Umgehung, ökonomischer Einfluss von Reduzierungen.

Umfang und Natur der vorgeschlagenen EU-Regelung sind gegenwärtig noch unklar. Die Regelung könnte beispielsweise die Kosten des Anlaufens europäischer Häfen erhöhen, möglicherweise durch die Auferlegung einer Kohlendioxid-Steuer oder durch die Einbeziehung in ein Kohlendioxidhandelssystem.

Steigendes Bewusstsein für Umwelt- und Qualitätsbelange unter Versicherern, Regulierern und Charterern hat in der gesamten maritimen Industrie zu größeren Untersuchungs- und Schutzanforderungen auf Schiffen und einer Beschleunigung der Verschrottung älterer Schiffe geführt. Steigendes Bewusstsein für Umweltbelange hat einen Bedarf nach Schiffen geschaffen, die mit den strengeren Umweltstandards übereinstimmen.

Sicherheits-, Schutz- und andere Regularien

Der Betrieb der Schiffe der Rickmers Gruppe wird ferner bestimmt durch die Anforderungen des ISM Code (*International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention* - "**ISM Code**"). Der ISM Code verlangt von jedem Unternehmen, welches Schiffe besitzt, betreibt oder bereedert, effiziente Safety Management Systeme unter Einschluss von Schiffssicherheitsverfahren zu verfassen und ihren Gebrauch bzw. ihre Anwendung durch die Aufsichtsbehörden oder andere anerkannte Organisationen der Schiffsflagge zertifizieren und von Zeit zu Zeit prüfen zu lassen.

Jedes Schiff mit Safety Management System, welches mit dem ISM Code übereinstimmt, erhält ein Safety Management Zertifikat, welches nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (*International Convention for the Safety of Life at Sea* - "**SOLAS Abkommen**") ausgestellt wird.

Das wesentliche Ziel des SOLAS Abkommens ist es, Mindeststandards für den Bau, die Ausstattung und den Betrieb von Schiffen zu statuieren, um ihre Sicherheit zu gewährleisten.

In 2011, the IMO adopted extensive amendments to MARPOL Annex IV, V and VI, which entered into force on 1 January 2013. These include the prevention of pollution by prohibiting the discharge of all garbage and the prevention of pollution by sewage from vessels by, amongst others, the possibility of establishing special areas ("Special Areas"), the actual designation of the Baltic Sea as a Special Area under Annex IV, as well as new regulations aimed at improving the energy efficiency of international shipping.

The IMO also adopted the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (the "**Bunker Convention**"), which imposes strict liability on vessel owners for pollution damage in jurisdictional waters of ratifying States caused by discharges of bunker fuel. The Bunker Convention also requires registered owners of vessels over 1,000 gross tons to maintain insurance in specified amounts to cover liability for bunker fuel pollution damage. The Bunker Convention became effective on 21 November 2008.

In 2004 the IMO adopted a convention to regulate the pollution of ocean water caused by discharged ballast water that is loaded by vessels to stabilise them (the "**Ballast Water Convention**"). The Ballast Water Convention requires the establishment of a ballast water management system on board the vessels and requires ballast water to be treated on board before being discharged into the marine environment. The Ballast Water Convention will enter into force 12 months after ratification by at least 30 states, representing 35% of the world merchant shipping tonnage. The status of ratification in January 2013 was 36 states, representing approximately 29.07% of the world merchant shipping tonnage. Germany has ratified the Ballast Water Convention in February 2013.

Further mandatory measures in particular to reduce greenhouse gas emissions from international shipping, which may include market-based instruments or a carbon tax, may be implemented in the future. Any passage of climate control legislation or other regulatory initiatives by the IMO, the European Union, the U.S. or other countries where Rickmers Group's vessels operate, or any international convention adopted to succeed the Kyoto Protocol, that restrict emissions of greenhouse gases or other emissions from vessels could require Rickmers Group to make significant financial expenditures that it cannot predict at this time.

In addition, the European Union is working towards including the maritime industry within its climate change regulation framework, in particular under the Commission's European Climate Change Programme ("**ECCP**"). A working group is considering the reduction of greenhouse gas emissions from ships and the objective of the working group is to provide input to the Commission in its work to develop and assess options for the inclusion of international maritime transport in the European Union's greenhouse gas reduction commitment. The working group is considering the subject widely including such issues as: monitoring; scope; enforcement; maintaining and enhancing competitiveness of European Union shipping; use of revenues from market-based measures; evasion; economic impacts of reductions. Currently the scope and nature of any proposed European Union regulation is unclear, but such regulation could impact for example the cost of trading to European ports, possibly by an imposition of a carbon tax or involvement in a carbon trading scheme.

The increased level of environmental and quality concerns among insurance underwriters, regulators and charterers has led to greater inspection and safety requirements on all vessels and has accelerated the scrapping of older vessels throughout the maritime industry. Increasing environmental concerns have created a demand for vessels that conform to stricter environmental standards.

Security and Safety and Other Regulations

The operation of Rickmers Group's vessels is also affected by the requirements set forth in the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention ("**ISM Code**"). The ISM Code requires ship owning, -operating or -managing companies to establish effective safety management systems including ship security procedures and have such systems and their use or application certified by the regulatory body or recognised organisations of the flag of the vessel as well as checked from time to time.

A safety management certificate is issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea ("**SOLAS Convention**") to each vessel with a safety management system verified to be in compliance with the ISM Code.

Es liegt in der Verantwortung der Flaggenstaaten, sicherzustellen, dass Schiffe unter ihrer Flagge mit diesen Anforderungen im Einklang stehen und eine Reihe von Zertifikaten ist in diesem Zusammenhang zu Nachweiszwecken vorgeschrieben. Die Vorschriften des Abkommens erlauben auch den vertragschließenden Staaten die Inspizierung von Schiffen anderer vertragschließender Staaten, die ihre Häfen anlaufen, sofern es Anlass zur begründeten Annahme gibt, dass das Schiff und sein Ausrüstung nicht im Wesentlichen mit den Anforderungen des Abkommens übereinstimmt - dieses Verfahren nennt sich Hafenstaatskontrolle.

Die Verantwortung für die Durchsetzung der IMO Abkommen liegt in erster Linie bei den Flaggenstaaten. Gleichwohl sind nach Maßgabe bestimmter IMO Abkommen, z.B. des SOLAS Abkommens, Hafenstaatsbehörden ermächtigt die Übereinstimmung ausländischer Schiffe an ihren Häfen mit internationalen IMO Anforderungen zu überprüfen. Regionale Hafenstaatskontrollaktivitäten (zum Beispiel das *Paris Memorandum of Understanding* oder "**Paris MOU**" für die europäische Küstenlinie und das nordatlantische Becken), bestimmen und vollstrecken harmonisierte Inspektionsverfahren, die insbesondere auf Schiffe abzielen, deren Zustand unterhalb der Norm liegt.

Die IMO überprüft und führt weiterhin neue Regularien ein. Es kann nicht genau vorhergesagt werden, welche zusätzlichen Regularien, wenn überhaupt, durch die IMO erlassen werden und welchen Effekt diese Regularien auf die Tätigkeiten der Rickmers Gruppe haben werden.

In zunehmendem Maße verabschieden diverse Staaten und Regionen zusätzliche einseitige Anforderungen an den Betrieb von Schiffen in ihren Hoheitsgewässern. Diese Regularien finden auf die Schiffe der Rickmers Gruppe Anwendung, wenn sich diese in Hoheitsgewässern solcher Staaten oder Regionen befinden und können zusätzliche Kosten für Betrieb und Erhaltung der Schiffe auslösen und die potentielle Haftung für das Auslaufen oder Freiwerden von Öl und anderen Materialien oder für Verletzungen der anwendbaren Anforderungen steigern.

Mit Blick auf die wachsenden Bedrohungen infolge terroristischer Aktivitäten wurde das SOLAS Abkommen geändert (zumeist im ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code* - "**ISPS Code**")), insbesondere in Bezug auf maritime Gefahrenabwehr, womit Schiffen sowie Hafenbehörden eine Anzahl detaillierter Sicherheitspflichten auferlegt wurde. Unter den unterschiedlichen Anforderungen sind die bordeigene Installation von automatischen Informationssystemen zur Verbesserung der Kommunikation zwischen Schiffen untereinander und zwischen Schiff und Landseite, die bordeigene Installation von Schiffssicherheits-Alarmsystemen, die Entwicklung von Schiffssicherheitsplänen und die Einhaltung der Sicherheitszertifizierungsanforderungen des Flaggenstaates.

Unter anderem infolge der größer werdenden Angst vor Terrorismus, illegaler Einwanderung und Drogenhandel unterliegt die internationale maritime Industrie auch in zunehmendem Maße Sicherheits- und Zollinspektionen sowie damit zusammenhängenden Verfahren in Herkunfts-, Ziel- und Umschlagländern der Ladung. Zum Beispiel hat die Zoll- und Grenzschutzbehörde der Vereinigten Staaten von Amerika, eine Behörde des Heimatschutz-Ministeriums, in 2002 die Container Security Initiative ("**CSI**") eingeführt mit dem Zweck, die Sicherheit für in die USA verschifft Ladung zu erhöhen. Das CSI besteht aus vier Schlüsselementen: (i) Nutzung von Nachrichtendiensten und automatisierter Information zur Identifizierung und zum Anvisieren von Containern, die ein Terrorismusrisiko darstellen, (ii) Vorprüfung von risikobehafteten Containern an ihrem Abfahrtshafen vor der Ankunft in US Häfen, (iii) Nutzung von Erkennungstechnologien zur raschen Durchleuchtung von risikobehafteten Containern und (iv) Nutzung von intelligenteren sicherheitsverpackten Containern. Im Juni 2002 hat die Weltzollorganisation einen Beschluss gefasst, der es den Häfen in allen 161 ihrer Mitgliedstaaten ermöglichen wird, Programme nach Maßgabe des CSI Modells zu entwickeln. In 2004 haben die Europäische Union und die USA eine Vereinbarung unterzeichnet, die eine rasche Expansion des CSI in alle Häfen der Europäischen Union, die die relevanten Anforderungen erfüllen, und ein Arbeitsprogramm für die Implementierung der folgenden Maßnahmen vorsieht: (i) die Entwicklung von Standards für Risikomanagement-Techniken; (ii) benötigte Information zur Identifizierung von risikoreichen von den Parteien eingeführten Ladungen und (iii) Industriepartnerschaftsprogramme. Da die Schiffe der Rickmers Gruppe regelmäßig Häfen in den USA anlaufen, unterliegt die Rickmers Gruppe bereits den Anforderungen des CSI Regimes.

Die Nichteinhaltung der vorerwähnten Regularien könnte die Rickmers Gruppe einer erhöhten Haftung aussetzen, den verfügbaren Versicherungsschutz für ihre betroffenen Schiffe reduzieren und dazu führen, dass ihren Schiffen der Zugang zu bestimmten Häfen versagt wird oder ihre Beschlagnahme dort erfolgt.

The main objective of the SOLAS Convention is to specify minimum standards for the construction, equipment and operation of ships to ensure their safety.

Flag States are responsible for ensuring that ships under their flag comply with its requirements and a number of certificates are prescribed in the SOLAS Convention as proof that this has been done. The Convention's provisions also allow contracting governments to inspect ships of other contracting states visiting their ports if there are clear grounds for believing that the ship and its equipment do not substantially comply with the requirements of the Convention - this procedure is known as port state control.

Responsibility for the enforcement of IMO Conventions is primarily left to the flag states. However, in accordance with some IMO Conventions, e.g. the SOLAS Convention, port state authorities are empowered to verify the compliance with international IMO requirements of foreign vessels visiting their ports. Regional port state control initiatives (for example, the Paris Memorandum of Understanding, or the "Paris MOU," for the European coastal line and the North Atlantic basin), set and enforce harmonised inspection procedures designed in particular to target substandard vessels.

The IMO continues to review and introduce new regulations. It cannot accurately be predicted what additional regulations, if any, may be passed by the IMO and what effect such regulations might have on Rickmers Group's operations.

Increasingly, various States and regions are adopting additional, unilateral requirements for the operation of vessels in their territorial waters. These regulations apply to Rickmers Group's vessels when they are in the waters of such States or regions and can add to the costs of operating and maintaining those vessels as well as increasing the potential liabilities for spills or releases of oil or other materials or violations of the applicable requirements.

In view of the growing threats posed by terrorist activities, amendments were made to the SOLAS Convention dealing specifically with maritime security, most of which are contained in the International Ship and Port Facility Security Code ("**ISPS Code**") and impose various detailed security obligations on vessels and port authorities. Among the various requirements are on-board installation of automatic information systems to enhance vessel-to-vessel and vessel-to-shore communications, on-board installation of ship security alert systems, the development of vessel security plans, and compliance with flag state security certification requirements.

The international maritime industry is also subject to increasing security and customs inspections and related procedures in countries of origin, destination, and transshipment of cargo as a result of, inter alia, increased fear of terrorism, illegal immigration and movement of narcotics. For example, the U.S. Bureau of Customs and Border Protection, an agency of the Department of Homeland Security in 2002 launched the Container Security Initiative ("**CSI**") with the purpose of increasing security for container cargo shipped to the U.S. The CSI consists of four core elements: (i) using intelligence and automated information to identify and target containers that pose a risk of terrorism; (ii) pre-screening those containers that pose a risk at the port of departure before they arrive at U.S. ports, (iii) using detection technology to quickly pre-screen containers that pose a risk, and (iv) using smarter, tamper-evident containers. In June 2002, the World Customs Organization passed a resolution that will enable ports in all 161 of its member states to begin to develop programs along the CSI model. In 2004, the European Union and the U.S. signed an agreement that provides for the prompt expansion of the CSI to all European Union ports that meet relevant requirements and sets out a work programme for the implementation of the following measures: (i) the development of standards for risk management techniques; (ii) information required to identify high-risk shipments imported by the parties and (iii) industry partnership programmes. As Rickmers Group's vessels call at U.S. ports on a regular basis, it is already subject to the U.S. CSI regime.

Failure to comply with the above-mentioned regulations may subject Rickmers Group to increased liability, may decrease available insurance coverage for the affected vessels and may result in a denial of access to, or detention in, certain ports.

Haftungsregime für die internationale Beförderung von Gütern

Die Haftung eines maritimen Beförderers in Bezug auf die Beförderung von Gütern auf See wird zusätzlich zu den jeweiligen nationalen Gesetzgebungen durch diverse internationale Abkommen geregelt, die sich mit maritimen Haftungsfragen im Hinblick auf die Beförderung von Gütern befassen, wie die Haager Regeln von 1924, die Haag-Visby Regeln von 1968 und die Hamburger Regeln von 1978. In diesem Kontext sind die Haager Regeln und die Haag-Visby Regeln von besonderer Bedeutung für das maritime Haftungsregime und entweder eine oder beide wurden durch die meisten Staaten ratifiziert und finden Anwendung auf mehr als 90% des Welthandels auf See. Die Hamburger Regeln, die durch ein Abkommen der Vereinten Nationen in 1978 entwickelt wurden, wurden nicht großflächig aufgenommen und keine wesentliche Handelsnation ist Partei dieses Abkommens.

Im Dezember 2008 hat die Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (*United Nations Commission on International Trade Law* - “**UNCITRAL**”) ein neues Abkommen betreffend die Beförderung von Gütern auf See und insbesondere betreffend die Haftung für den Verlust oder die Beschädigung von Ladung verabschiedet, namentlich das Abkommen betreffend Verträge über die internationale Güterbeförderung ganz oder teilweise zur See (*Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* - “**Rotterdammer Regeln**”). Obwohl die Rotterdammer Regeln ein neues Rechtsregime für die internationale maritime Beförderung von Gütern statuieren, werden sie nicht in Kraft treten bis ein Jahr nach ihrer Ratifizierung durch 20 Staaten. Gegenwärtig gibt es 24 Unterzeichnerstaaten, aber lediglich zwei Staaten haben die Rotterdammer Regeln bisher ratifiziert. Sollten die Rotterdammer Regeln in Zukunft in Kraft treten, könnte die Rickmers-Linie als Beförderer im Vergleich zu den jetzigen Haager/Haag-Visby Regeln einer gesteigerten Haftung unter dem neuen Regime ausgesetzt sein. Diese könnten Erhöhungen der Haftungsgrenzen, Haftung für Verspätungen und für Navigationsfehler sowie erhöhte Versicherungsprämien für die Rickmers Gruppe mit sich bringen.

In Deutschland, welches gegenwärtig nicht die Rotterdammer Regeln unterzeichnet oder ratifiziert hat, wird eine Reform des Seehandelsrechts in naher Zukunft in Kraft treten. Dem Gesetz zur Reform des deutschen Seehandelsrechts wurde am 13. Dezember 2012 durch den Bundestag und am 1. Februar 2013 durch den Bundesrat zugestimmt. Es trat am 25. April 2013 in Kraft. Dieses Gesetz enthält eine umfassende Reform der seehandelsbezogenen Abschnitte des Handelsgesetzbuches, einschließlich bestimmter Vorschriften, die sich mit maritimer Haftung befassen. Bestimmte Haftungsausschlüsse (z.B. bei Feuer oder nautischem Verschulden), die unter der früheren Rechtslage in Deutschland bestanden, wurden abgeschafft und finden grundsätzlich keine Anwendung, es sei denn, sie werden durch die Parteien vertraglich vereinbart. Das neue Gesetz erleichtert ferner die Hemmung der Verjährung im Falle von behaupteten Ansprüchen gegen den Frachtführer.

Seearbeitsübereinkommen und Umsetzung in nationales Recht

Das Seearbeitsübereinkommen 2006 (*Maritime Labour Convention* - “**MLC**”) der Internationalen Arbeitsorganisation enthält umfassende Rechte und Schutzvorschriften für Seeleute bei der Arbeit durch die Schaffung neuer Arbeitsstandards. Das MLC wurde durch die erforderliche Anzahl an Mitgliedsstaaten ratifiziert und wird am 20. August 2013 in Kraft treten.

Das MLC bezweckt die Statuierung von Mindestanforderungen im Hinblick auf fast alle Aspekte der Arbeitsbedingungen von Seeleuten, einschließlich der Anstellungsbedingungen, der Arbeits- und Ruhezeiten, Unterkunft, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung und Catering, Gesundheitsschutz, medizinische Versorgung, Sozialfürsorge. Es verlangt von Crewing Agencies ferner die Einholung von Zertifizierungen und ändert die bestehenden Vorschriften hinsichtlich des Abschlusses von Heuerverträgen mit Seeleuten.

Jeder Staat hat die Aufgabe, sicherzustellen, dass Schiffe unter seiner Flagge mit den “angemessenen Arbeitsanforderungen”, wie in dem Abkommen vorgesehen, übereinstimmen. Um Inspektionen von Schiffen zu erleichtern, obliegt jedem Flaggenstaat ferner die Zertifizierung seiner Schiffe, mit der die Übereinstimmung mit den Anforderungen zu den Arbeitsbedingungen bestätigt wird. Das Abkommen erlaubt die Durchführung von Inspektionen durch andere Staaten, bekannt als Hafenstaatskontrolle. Zudem gibt es einen Mechanismus zur Aufnahme von Beschwerden der Seeleute sowie einen Berichtsmechanismus, der Versäumnisse unabhängig vom Standort des Schiffes entdeckt.

In Deutschland beispielsweise wird das MLC durch das Seearbeitsgesetz in nationales Recht umgesetzt, dessen Inkrafttreten für Juli 2013 erwartet wird.

Liability Regime for the International Carriage of Goods

Liability of a maritime carrier in relation to the carriage of goods by sea is governed, in addition to the respective national laws, by various international treaties in place, which deal with maritime liability issues in relation to the carriage of goods, such as the Hague Rules of 1924, the Hague-Visby Rules of 1968 and the Hamburg Rules of 1978. In this context, the Hague Rules and the Hague-Visby Rules are of particular importance to the maritime liability regime and either one or both have been ratified by most countries and apply to more than 90% of world trade by sea. The Hamburg Rules which were developed in a United Nations Convention in 1978 have not been taken up widely and no major trading nations are party to this convention.

In December 2008, the United Nations Commission on International Trade Law (“**UNCITRAL**”) adopted a new convention on carriage of goods by sea and in particular liability for the loss of or damage to cargo, the Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (“**Rotterdam Rules**”). Although the Rotterdam Rules establish a new legal regime for the international maritime carriage of goods, they will not come into force until one year after ratification by 20 countries. At present, there are 24 signatories, but only two States have ratified the Rotterdam Rules. Should the Rotterdam Rules come into effect in the future, Rickmers-Linie as a carrier of cargo could face increased liability under the new regime in comparison with the current Hague/Hague Visby rules, including the increase of liability limits, liability for delay and liability in the case of errors in navigation, and Rickmers Group could be subject to increased insurance premiums.

In Germany, where the Rotterdam Rules have currently not been signed or ratified, a revision of the German maritime law has recently come into force. The Statute regarding the Revision of the German Maritime Law, adopted by the Federal Parliament (Bundestag) on 13 December 2012 and consented to by the Federal Council (Bundesrat) on 1 February 2013, entered into force on 25 April 2013. This law provides for a complete revision of the maritime trade-related sections of the German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch*), including certain provisions dealing with maritime liability. Certain exclusions of liability (e.g. in case of fire or nautical error) previously contained in German law have been abolished and generally do not apply unless agreed upon by the contractual parties. The new law further facilitates the suspension of statutory limitation periods in case of alleged claims against a carrier.

Maritime Labour Convention and Implementation into national law

The International Labour Organisation's Maritime Labour Convention (“**MLC**”) of 2006 provides comprehensive rights and protection at work for seafarers by establishing new labour standards. The MLC has been ratified by the required number of member states and will come into force on 20 August 2013.

The MLC aims at establishing minimum requirements for almost all aspects of working conditions for seafarers including conditions of employment, hours of work and rest, accommodation, recreational facilities, food and catering, health protection, medical care, welfare and social security protection. It further requires crewing agencies to obtain certifications and amends the existing provisions regarding the conclusion of articles of agreement with seafarers.

Each State is tasked with ensuring that vessels flying its flag meet the “decent work” requirements as set out in the convention. To facilitate inspections of vessels, each flag State is further tasked with certifying that those vessels comply with the requirements relating to labour conditions. The convention allows for inspections to be carried out by other countries, known as port state control. There is also a mechanism which records seafarers’ complaints as well as a reporting mechanism which spots failures no matter where a vessel travels.

In Germany for example, the MLC will be implemented into national law by the Seafarer Labour Act, which is expected to come into force in July 2013.

Das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten

Das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten der IMO von 1978, wie in 1995 wesentlich reformiert und in 2010 nochmals geändert (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* - "**STCW Übereinkommen**") richtet sein Augenmerk auf die menschlichen Faktoren in der maritimen Sicherheit und schreibt Mindestanforderungen für Ausbildung, Zertifizierung und Wachdienst von Seeleuten auf internationaler Ebene vor.

Von den Parteien des Übereinkommen wird erwartet, dass sie der IMO detaillierte Informationen im Hinblick auf administrative Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung des STCW Übereinkommens, Ausbildung und Trainingskurse, Zertifizierungsverfahren und andere Faktoren zur Verfügung stellen. Während auch die Hafenstaatskontrollen agieren, um die Regelüberwachung zu gewährleisten, liegt die Implementierung des STCW Übereinkommens primär in der Verantwortung der Flaggenstaaten. Die Einhaltung des STCW Übereinkommens wird in regelmäßigen Abständen durch die IMO und das Maritime Safety Committee ("**MSC**") überwacht, welches eine Liste der "bestätigten Parteien" (sogenannte "weiße Liste") führt, die eine Auflistung der Staaten enthält, die das reformierte STCW Übereinkommen ordnungsgemäß umgesetzt haben.

Das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969

Das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (*International Convention on Tonnage Measurement of Ships*), verabschiedet von der IMO in 1969, schafft ein allgemeingültiges Tonnage-Meßsystem. In vielen Fällen bildet die Schiffstonnage die Basis für Hafengebühren und andere Gebühren, Schiffsbesetzungsvorschriften, Sicherheitsbestimmungen und Registrierungsgebühren. Das Übereinkommen sieht Bruttotonnage und Nettotonnage vor und beides wird unterschiedlich kalkuliert.

Wettbewerbsrecht

Die Rickmers Gruppe unterliegt den Wettbewerbsgesetzen unterschiedlicher Jurisdiktionen unter Einschluss der Wettbewerbsgesetze der Vereinigten Staaten, in denen der Rickmers-Linie Geschäftsbereich tätig ist. Linienreederei, einschließlich Rickmers-Linie, unterliegen auch den Wettbewerbsregeln gemäß Artikel 101 und 102 des Vertrages von Rom (*Treaty of Rome*), wie geändert durch den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (*Treaty on the Functioning of the European Union*). Operative Kooperationen in der Linienschiffahrtsindustrie („Vessel Sharing Agreements“ oder „Konsortien“) sind gruppenweise freigestellt von gewissen Verboten des Artikel 101 durch die Verordnung (EG) Nr. 906/2009 (anwendbar bis 25. April 2015).

Diese Verordnung, die hauptsächlich Containerlinienreedereien betrifft (bezüglich Konferenzen, Slot Charter Agreements etc.), erlaubt unter bestimmten Bedingungen gemeinsame operative Kooperationen zwischen Wettbewerbern mit Ausnahme von Preisfestsetzungen.

Am 26. September 2008 hat die Europäische Kommission die Leitlinien für die Anwendung von Artikel 81 EG-Vertrag auf Seeverkehrsdienstleistungen (*Guidelines on the application of Article 81 of the EC Treaty to maritime transport services*) verabschiedet. Der anfängliche Hauptzweck dieser Leitlinien war die Vereinfachung des Übergangs von einem spezifischen zu einem generellen Wettbewerbsregime für den maritimen Transport nach der Aufhebung einer Ausnahme für Linienkonferenzen (d.h. Vereinbarungen zwischen Linienreedereien über Preise und andere Transportbedingungen) von den Kartellregelungen in 2006. Dieses Ziel wurde nunmehr erreicht und infolgedessen werden die Leitlinien, die für einen Zeitraum von fünf Jahren gelten sollten, am 26. September 2013 auslaufen und nicht mehr verlängert werden. Dieser Auslauf ist im Einklang mit der generellen Vorgehensweise der Europäischen Kommission, sektorspezifische Kartellregelungen allmählich abzubauen.

Tonnagesteuer

Gewisse Einschiffsgesellschaften der Rickmers Gruppe haben im Hinblick auf ihre eigenen Schiffe zur deutschen Tonnagesteuer optiert.

Um in den Anwendungsbereich des deutschen Tonnagesteuerregimes zu gelangen, müssen gewisse Anforderungen erfüllt sein. Unter anderem muss der Ort der tatsächlichen Geschäftsführung der Einschiffsgesellschaft in Deutschland sein, das im internationalen Verkehr betriebene Schiff vorrangig in einem deutschem Schiffsregister eingetragen sein und die Bereederung muss von Deutschland aus erfolgen. Die Optierung zur Tonnagesteuer bedarf eines Antrages und ist für einen Zeitraum von 10 Jahren bindend.

Die gleiche 10-Jahresfrist gilt, sofern im Hinblick auf ein Schiff kein Antrag zur Optierung zur Tonnagesteuer gestellt wird. Bereederungsgebühren und andere schiffahrtsbezogene Einnahmen, die unter die Tonnagesteuer fallen, können

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

The IMO's International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers of 1978 as substantially revised in 1995 and further amended in 2010 ("**STCW Convention**") focuses on human factors in maritime safety and prescribes minimum requirements on training, certification and watchkeeping for seafarers on an international level.

Parties to the Convention are required to provide detailed information to the IMO concerning administrative measures taken to ensure compliance with the STCW Convention, education and training courses, certification procedures and other factors. Whilst port State control also acts to ensure compliance, the implementation of the STCW Convention primarily falls within the responsibility of the flag States. The parties' compliance with the STCW Convention is monitored on a regular basis by the IMO and the Maritime Safety Committee ("**MSC**"), which keeps a list of the "confirmed parties" (so-called "white list"), specifying the countries assessed to be properly implementing the revised STCW Convention.

The International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969

The International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, adopted by the IMO in 1969, establishes a universal tonnage measurement system. In many cases the vessel's tonnage forms the basis for port and other dues, manning regulations, safety rules and registration fees. The convention provides for gross and net tonnages, both of which are calculated independently.

Competition laws

Rickmers Group is subject to the competition laws of various jurisdictions, including the competition laws of the United States, in which its Rickmers-Linie business segment operates. Liner operators, including Rickmers-Linie, are also subject to the competition rules set forth in Articles 101 and 102 of the Treaty of Rome, as amended by the Treaty on the Functioning of the European Union. Operational cooperations in the liner shipping industry („Vessel Sharing Agreements“ or „Consortia“) are block exempted from certain prohibitions of Article 101 by Regulation EC 906/2009 (applying until 25 April 2015).

This Regulation, which mainly affects container liner shipping companies (relative to conferences, slot charter agreements, etc.), under certain conditions, permits common operational cooperation amongst competitors with the exception of price-fixing.

On 26 September 2008 the European Commission adopted "Guidelines on the application of Article 81 of the EC Treaty to maritime transport services". The main initial purpose of these Guidelines was to facilitate the transition from a specific to a general competition regime for maritime transport after the repeal in 2006 of an exemption of antitrust rules for liner conferences (i.e. agreements between liner shipping companies on prices and other conditions of carriage). This objective has now been achieved and, accordingly, the Guidelines, which were supposed for a term of five years, expire on 26 September 2013 and will not be prolonged. This lapse is in line with the European Commission's general policy of phasing out sector-specific antitrust rules.

Tonnage Tax

Certain ship owning companies of Rickmers Group have elected to opt for the German tonnage tax regime in relation to their owned vessels.

To qualify for the German tonnage tax regime, certain requirements have to be met. Amongst others, the place of effective management of the ship company must be in Germany, the internationally trading vessel is to be predominantly registered in a German ship register and the shipmanagement must be carried out from Germany. A tonnage tax application is required, which is binding for a period of 10 years.

unter bestimmten Voraussetzungen steuerbefreit sein. Vergleichbare Steuerregimes bestehen in einigen anderen europäischen Staaten. Unter dem deutschen Tonnagesteuerregime wird das zu versteuernde Einkommen unter Verweis auf die Tonnage (Schiffskapazität) des relevanten Schiffes ermittelt, unabhängig von den tatsächlichen Einkünften des Schiffes. Gewinne werden auf Basis der Nettotonnage des Schiffes, multipliziert mit den Betriebstagen des Schiffes, ermittelt.

Stille Reserven, die im Zeitpunkt des Wechsels von der herkömmlichen Gewinnermittlungsmethode zu der Tonnagebesteuerung bestehen, müssen in einem besonderen Verzeichnis erfasst werden. Diese stillen Reserven müssen bei einem Wechsel von der Tonnagebesteuerung zu der herkömmlichen Gewinnermittlungsmethode, im Fall eines Verkaufs des Schiffes oder wenn es nicht mehr unmittelbar dem Betrieb dient oder bei Verkauf von Anteilen an der Einschiffsgesellschaft steuerwirksam aufgelöst werden. Das Tonnagesteuerregime erlaubt nicht die Verrechnung mit Verlusten oder den Abzug von betriebsbedingten Kosten. Sofern Schiffe Gewinne erwirtschaften führt das Tonnagesteuerregime zu einem sehr geringen Gewinn und daher zu einer geringen Steuerschuld. Andererseits ist das Tonnagesteuerregime nachteilig, wenn Schiffe Verluste erwirtschaften, da hier eine Verrechnung mit Verlusten oder mit Betriebsausgaben nicht möglich ist.

Es gibt politische Forderungen, die verlangen, einen Mindestanteil der deutschen Handelsflotte unter die deutsche oder eine EU Flagge zu bringen, um im Gegenzug das deutsche Tonnagesteuerregime zu erhalten. Die politischen Diskussionen dauern derzeit noch an.

Versicherungssteuer auf Schiffspools

In 2012 hat das Bundeszentralamt für Steuern einige deutsche Schiffspools als steuerpflichtige Versicherungsleistung eingestuft und entsprechende Steuerbescheide verschickt. Diese Schiffspools sollten 19% auf den Nettobetrag der relevanten Versicherungsprämie zahlen, und zwar rückwirkend für einen Zeitraum von sieben Jahren. Gemäß Ansicht des Bundeszentralamts für Steuern unterliegen Schiffspools, die als Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit gemäß § 2 Versicherungssteuergesetz einzuordnen sind, der Versicherungssteuer. Im Hinblick auf Pools, die mit dem Zweck geschaffen wurden, Chartereinnahmen von einer Gruppe von Schiffen zu poolen (Erlöspools), könnte die geforderte Steuerzahlung mit rückwirkendem Effekt eine erheblich nachteilige Auswirkung auf die finanzielle Situation der betroffenen deutschen Schifffahrtsunternehmen, einschließlich gewisser Unternehmen innerhalb der Rickmers Gruppe, haben.

Gemäß im April 2013 veröffentlichter Information hat die Bundesregierung den Beschluss gefasst, die relevanten gesetzlichen Grundlagen anzupassen, um klarzustellen, dass Schiffspools bis Ende des Jahres 2015 nicht der Versicherungssteuerpflicht unterfallen. Schiffseigner sind daher angehalten, innerhalb dieser Karenzzeit ihre Schiffspools so zu strukturieren, dass das Anfallen von Versicherungssteuer vermieden wird. Die angekündigte Gesetzesänderung war bis zu dem Datum dieses Prospekts nicht umgesetzt.

The same binding 10-year period applies if no application for the tonnage tax regime is made in respect of a vessel. Shipmanagement fees and other shipping related fees, which fall under the tonnage tax, can be tax-exempted under certain circumstances. Comparable tax regimes exist in several other European countries. Under the German tonnage tax regime, the taxable profit is calculated by reference to the tonnage (ship capacity) of the relevant vessel, irrespective of the actual income of the vessel. Profits are calculated based on the net tonnage per vessel times the operative days of such vessel.

Hidden reserves, which exist at the time of a change from the general method to calculate net income into the tonnage tax system, if any, must be recorded in a special account (*Besonderes Verzeichnis*). This reserve has to be dissolved tax-effectively after a change from the tonnage tax regime to the general income determination method, in the case of a sale of the vessel or termination of its operation or a sale of partnership interests in the ship owning company. The tonnage tax regime does not allow the loss offsetting or the deduction of operating expenses. If vessels are profit operating, the tonnage tax regime leads to very low profit and therefore to low tax burdens. On the other side, if vessels are loss operating, tonnage tax regime is disadvantageous, since losses and operating expenses cannot be offset.

Political demands have been raised, requesting a minimum quota of the German merchant fleet to be brought under German or European Union flag in exchange for maintaining the German tonnage tax regime. The political discussions are still ongoing.

Insurance Tax on Ship Pools

In 2012, the German Federal Central Tax Office (*Bundeszentralamt für Steuern*) found several German ship pools to be liable for insurance tax and issued corresponding tax statements. These ship pools were charged to pay 19% on the net amount of the relevant insurance premium with retroactive effect to the past seven years. According to the Federal Central Tax Office, ship pools, which qualify as mutual insurance associations (*Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit*) pursuant to Section 2 of the German Insurance Tax Act (*Versicherungssteuergesetz*), shall be subject to insurance tax. With respect to pools, which have been established for the purpose of pooling charter earnings of a group of vessels, the request for tax payments with retroactive effect could have a materially adverse impact on the financial situation of the affected German shipping companies, including certain companies within the Rickmers Group.

According to information published in April 2013, the German government has decided to change the relevant law in order to establish that these ship pools will not be subjected to insurance tax until the end of 2015. Ship owners are now requested to restructure their ship pools within the given grace period to avoid the incurrence of insurance taxes. As of the date of this Prospectus, the announced amendment of the law had not been implemented.

VERWALTUNGS,- GESCHÄFTSFÜHRUNGS- UND AUFSICHTSORGANE

Die Organe der Emittentin sind ihr Komplementär Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg, vertreten durch ihre Geschäftsführung (management board), und die Gesellschafterversammlung.

Geschäftsführung (Executive Board)

Die Geschäftsführung der Emittentin besteht aus drei Personen und wird von den Geschäftsführern ihres Komplementärs Verwaltung Rickmers Holding GmbH gebildet.

Die Geschäftsführer der Rickmers Holding sind für die Geschäftsführung der Emittentin verantwortlich. Ihre Leitungsaufgabe umfasst die Festlegung der Unternehmensziele, die strategische Ausrichtung des Konzerns, die Konzernsteuerung sowie die Unternehmensplanung und die Konzernfinanzierung. Die Geschäftsführung informiert den Beirat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, einschließlich der Geschäftsentwicklung und Strategieumsetzung, der Planung, der Finanz- und Ertragslage sowie über das Risikomanagement. Sie sorgt für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien im Konzern. Der CEO koordiniert die Zusammenarbeit mit dem Beirat und tauscht sich regelmäßig mit dem Vorsitzenden des Beirates aus.

Geschäftsführer der Verwaltung Rickmers Holding GmbH sind:

- *Bertram R.C. Rickmers (Vorsitzender)*

Bertram R.-C. Rickmers ist Vorsitzender und Eigentümer der Rickmers Holding. Zum 31. Dezember 2012 hielt er 100% der Unternehmensanteile. Die Rickmers Familie blickt auf eine 179-jährige Tradition in der Schifffahrt zurück. Bertram R.-C. Rickmers gründete 1982 MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, die Keimzelle der heutigen Rickmers Gruppe. Mit der Wiederbelebung der Rickmers Reederei im Jahr 1985, dem Rückkauf der Rickmers-Linie von Hapag-Lloyd und der Eingliederung in den Konzern im Jahr 2000 vervollständigte er die aktuellen Reederei- und Schiffsmanagementtätigkeiten des Konzerns. Herr Rickmers hat ein Studium der Volkswirtschaftslehre an der Universität Freiburg abgeschlossen. Bertram R.C. Rickmers ist alleiniger Kommanditist der Emittentin.

- *Ronald D. Widdows (CEO)*

Ronald D. Widdows ist seit 1. April 2012 CEO der Rickmers Holding und der Rickmers-Linie. Er verfügt über eine mehr als 40-jährige Erfahrung in der Schifffahrt, davon 31 Jahre bei American President Lines und Neptune Orient Lines. Zuletzt war Widdows President und CEO der Neptune Orient Lines. Derzeit ist er außerdem Chairman des World Shipping Council in Washington D.C. und Mitglied des Advisory Board des International Transport Forum, Paris.

Herrn Widdows obliegt die strategische, operative und kaufmännische Gesamtverantwortung des Konzerns. Ferner zeichnet er für den Bereich Corporate Communications verantwortlich.

- *Dr Ignace Van Meenen (Deputy CEO & CFO)*

Dr. Ignace Van Meenen kam im Oktober 2011 als CFO zur Rickmers Gruppe; seit 1. April 2012 ist er zudem Deputy CEO. Darüber hinaus ist er Aufsichtsratsmitglied von Rickmers Maritime in Singapur. Nach dem Studium der Rechtswissenschaften in Gent und Osnabrück begann Dr. Van Meenen seine Karriere in verschiedenen Positionen im Bereich Finanzen bei der Deutschen Bank AG in Deutschland und Amerika. Danach übernahm er Führungspositionen als Finanzdirektor und CFO bei der RAG AG, einem führenden Bergbau- und Chemiekonzern, dem internationalen Medienunternehmen RTL Group S.A. und dem Immobilienkonzern DIC und dessen Private Equity-Fonds DIC Capital Partners.

Dr. Van Meenen ist für die Bereiche Accounting & Controlling, Corporate Finance, Human Resources, IT, Legal Affairs, M&A, Tax und Treasury & Risk verantwortlich.

Die persönlich haftende Gesellschafterin der Emittentin und ihre Geschäftsführer sind berechtigt, Verträge im Namen der Emittentin mit sich selbst oder mit sich selbst im Namen eines Dritten abzuschließen.

Die Geschäftsführer können über die Geschäftsanschrift der Emittentin kontaktiert werden.

ADMINISTRATIVE, MANAGEMENT, AND SUPERVISORY BODIES

The governing bodies of the Issuer are its general partner (*persönlich haftender Gesellschafter*), Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg, represented by its management board, and the general meeting of shareholders.

Management

The Issuer is managed by a three-person Executive Board comprising the managing directors of its general partner Verwaltung Rickmers Holding GmbH.

The Executive Board of Rickmers Holding is responsible for the management of the company. Its responsibilities include determining company goals, defining the strategic direction of the Group, managing the Group, corporate planning and Group financing. The Executive Board regularly reports to the Advisory Board in a timely and comprehensive manner on all issues relevant to the company, including business developments, the implementation of strategy, planning, cash flows and financial performance, and risk management. It ensures compliance with statutory provisions and internal Group regulations. The Chief Executive Officer coordinates cooperation with the Advisory Board and regularly consults with the Chairman of the Advisory Board.

Verwaltung Rickmers Holding GmbH's management board comprises the following members:

- *Bertram R.C. Rickmers (Chairman)*

Bertram R.C. Rickmers is the Chairman and owner of Rickmers Holding. As of 31 December 2012, he held 100% of the company's shares. The Rickmers family can look back on 179 years' tradition in shipping. Bertram R.C. Rickmers set up MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG in 1982, the nucleus of the present-day Rickmers Group. With the revitalisation of Rickmers Reederei in 1985, the repurchase of Rickmers-Linie from Hapag-Lloyd and its introduction into the Group in 2000, he completed the current shipping and shipmanagement activities of the Group. Mr Rickmers has a degree in economics from the University of Freiburg. Bertram R.C. Rickmers is also the sole limited partner of the Issuer.

- *Ronald D. Widdows (CEO)*

Ronald D. Widdows has been CEO of Rickmers Holding and Rickmers-Linie since 1 April 2012. He has more than 40 years' experience in shipping, 31 of these years at American President Lines and Neptune Orient Lines, most recently as President and CEO of Neptune Orient Lines. Currently he is also Chairman of the World Shipping Council in Washington D.C. and member of the Advisory Board of the International Transport Forum in Paris.

Responsibilities of Mr Widdows include the overall strategic, operational and commercial responsibility of the Group and corporate communications.

- *Dr Ignace Van Meenen (Deputy CEO & CFO)*

Dr Ignace Van Meenen joined Rickmers Group as Chief Financial Officer in October 2011, as was appointed as Deputy CEO effective 1 April 2012. He is also a member of the Supervisory Board of Rickmers Maritime in Singapore. After studying law in Ghent and Osnabrück, Dr Van Meenen started his career at Deutsche Bank AG where he held various positions in the finance sector in Germany and the USA. Later, he held leading management positions as finance director and CFO at the mining and chemical group RAG AG, the international media company RTL Group S.A. and the real estate group DIC and its private equity fund DIC Capital Partners.

Responsibilities of Dr Van Meenen include Accounting & Controlling, Corporate Finance, Human Resources, IT, Legal Affairs, M&A, Tax, Treasury & Risk.

The general partner of the Issuer and its managing directors are entitled to enter into agreements on behalf of the Issuer with themselves or with themselves on behalf of a third person.

The managing directors may be reached at the business address of the Issuer.

Extended Board Committee / Senior Management

Der Deputy CFO, der Chief Treasury & Risk Officer, die Global Heads der drei Geschäftsbereiche (Rickmers Reederei (Maritime Assets), Rickmers Shipmanagement (Maritime Services) und Rickmers-Linie) und der COO der Rickmers-Linie bilden das Extended Board Committee der Rickmers Gruppe, das die Geschäftsführung im Hinblick auf das Tagesgeschäft und die strategische Ausrichtung der Rickmers Gruppe unterstützt.

Das Extended Board Committee der Rickmers Gruppe setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- *Prof. Dr. Mark-Ken Erdmann (Deputy CFO)*

Prof. Dr. Mark-Ken Erdmann ist seit 1. Juli 2012 hauptamtlich Deputy CFO der Rickmers Gruppe und in dieser Funktion u. a. für die Unternehmensbereiche Mergers & Acquisitions, Controlling, Accounting & Reporting, Tax, Legal Affairs, Human Resources, Organisation sowie IT zuständig. Zuvor war er als CEO von Bertelsmann Business Consulting, CIO des Corporate Centre sowie als Senior Vice President im Bereich Corporate Financial Reporting der Bertelsmann SE & Co. KGaA tätig und hat zuletzt an den Konzern-CEO berichtet. Er verfügt über eine langjährige Erfahrung auf dem Gebiet der Transformation von kapitalmarktorientierten Familienunternehmen. Begonnen hat er seine Karriere nach seinem Studium der Wirtschaftswissenschaften bei der Ernst & Young AG im Bereich Assurance & Advisory Business Services. Seit 2007 ist er nach Executive-Education-Stationen am INSEAD und an der Harvard Business School zudem Gastprofessor im MBA-Programm an der Leipzig Graduate School of Management (HHL) sowie seit 2010 als Mitglied des Aufsichtsrats der Just Software AG, Hamburg, tätig.

- *Frank Bünte (Chief Treasury & Risk Officer/ Head of Capital Markets)*

Seit 2011 ist Frank Bünte Teil des Managements der Rickmers Gruppe und leitet den Bereich Treasury & Risk. Seit 1. April 2012 verantwortet er auch den Bereich Kapitalmarkt, in dem die Rickmers Gruppe die Kapitalversorgung der Geschäftsbereiche bündelt. Zuvor war er in verschiedenen Positionen im Kreditbereich bei der HSH Nordbank tätig, wo er zuletzt die Leitung des Inlands-Schiffsfinanzierungsbereich inne hatte.

- *Holger Strack (Global Head Maritime Assets)*

Nach einer Ausbildung zum Industriekaufmann kam Holger Strack 1997 zur Rickmers Reederei und durchlief dort verschiedene Abteilungen und Positionen im Accounting und Treasury. Seit 2010 ist er Managing Director der Rickmers Reederei. Seit 2011 verantwortet er den neu geschaffenen Geschäftsbereich Maritime Assets.

- *Björn Sprotte (Global Head Maritime Services)*

Björn Sprotte kam im Mai 2000 als nautischer Offizier zu Rickmers. Nach seiner Karriere auf See bekleidete er verschiedene Führungspositionen in den technischen und kaufmännischen Abteilungen der Rickmers Reederei und der Rickmers Shipmanagement. Seit 2012 ist er Geschäftsführer der Rickmers Shipmanagement (Singapore). Seit 10. Januar 2013 führt Björn Sprotte als Global Head den Geschäftsbereich Maritime Services und ist auch Geschäftsführer der Rickmers Shipmanagement in Hamburg.

- *Rüdiger Gerhardt (Global Head Rickmers-Linie)*

Im Jahr 1978 begann Rüdiger Gerhardt seine Ausbildung bei der Rickmers-Linie. Er absolvierte anschließend verschiedene Stationen im Unternehmen mit den Schwerpunkten Finanzen, Controlling und Personal. Seit 2011 ist er Global Head für den Geschäftsbereich Rickmers-Linie und Managing Director der Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG.

- *Ulrich Ulrichs (COO Rickmers-Linie)*

Ulrich Ulrichs kam im Jahr 2005 als General Manager Line Management zur Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG und wurde im Jahr 2008 Director dieses Bereichs. Ab 1. Juli 2011 war er Deputy Managing Director der Rickmers-Linie und übernahm im Juli 2012 die Position des Chief Operating Officer und Managing Director.

Extended Board Committee / Senior Management

The Deputy CFO, the Chief Treasury & Risk Officer, the Global Heads of the three business segments (Rickmers Reederei (Maritime Assets), Rickmers Shipmanagement (Maritime Services) and Rickmers-Linie) and the Chief Operating Officer of Rickmers-Linie make up the Extended Board Committee of Rickmers Group which supports the Executive Board in the daily management as well as the strategic direction of Rickmers Group.

The Extended Board Committee of the Rickmers Group consists of:

- *Prof. Dr. Mark-Ken Erdmann (Deputy CFO)*

Prof. Dr. Mark-Ken Erdmann was appointed full-time Deputy CFO of Rickmers Group effective 1 July 2012. In this function he is responsible, among other things, for the corporate divisions Mergers & Acquisitions, Controlling, Accounting & Reporting, Tax, Legal Affairs, Human Resources, Organisation and IT. He was previously CEO of Bertelsmann Business Consulting, CIO of the Corporate Centre and Senior Vice President for Corporate Financial Reporting at Bertelsmann SE & Co. KGaA, latterly reporting to the Group CEO and has long-standing expertise in transforming capital markets oriented family owned companies. After graduating in economics, he began his career at Ernst & Young AG in the assurance and advisory business services division. Following executive education sojourns at INSEAD and the Harvard Business School, he has been visiting lecturer for e.g. the MBA programme at the Leipzig Graduate School of Management (HHL) since 2007 and has been a member of the Supervisory Board of Just Software AG since 2010.

- *Frank Bünte (Chief Treasury & Risk Officer/ Head of Capital Markets)*

Frank Bünte has been part of the management of the Rickmers Group since 2011 and is head of the Treasury & Risk department. As from 1 April 2012, he is responsible for the Capital Markets division, where the Rickmers Group concentrates its expertise in securing funding for its business segments. Previously, Frank Bünte held various positions in the lending department of HSH Nordbank, where he was latterly responsible for the domestic shipping market.

- *Holger Strack (Global Head Maritime Assets)*

After an apprenticeship as an industrial clerk, Holger Strack joined Rickmers Reederei in 1997 and worked in various departments and positions in accounting and treasury. He has been Managing Director of Rickmers Reederei since 2010 and has been in charge of the newly created business segment Maritime Assets since 2011.

- *Björn Sprotte (Global Head Maritime Services)*

Björn Sprotte joined Rickmers in May 2000 as nautical officer. Following his career at sea, he held various management positions in the technical and commercial departments at Rickmers Reederei and in Rickmers Shipmanagement. In 2012 he was appointed Managing Director of Rickmers Shipmanagement (Singapore). On 10 January 2013 Björn Sprotte also was named Global Head of the Maritime Services business segment and Managing Director of Rickmers Shipmanagement in Hamburg.

- *Rüdiger Gerhardt (Global Head Rickmers-Linie)*

Rüdiger Gerhardt began his training with Rickmers-Linie in 1978. Subsequently, he held various positions within the company in the areas of finance, controlling and personnel. In 2011 he was appointed Global Head of Rickmers-Linie and became Managing Director of Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG.

- *Ulrich Ulrichs (COO Rickmers-Linie)*

Ulrich Ulrichs joined Rickmers-Linie in 2005 and took over responsibility as General Manager Line Management, becoming a Director in 2008. From 1 July 2011, Mr Ulrichs has been Deputy Managing Director of Rickmers-Linie. In July 2012 he was appointed Chief Operating Officer and Managing Director.

Beirat

Die Rickmers Holding hat einen Beirat. Der Beirat berät die Geschäftsführung in strategischen Fragen sowie bei wichtigen Geschäftsvorfällen, hat jedoch keine Entscheidungs- und Aufsichtsbefugnis gemäß dem Gesellschaftsvertrag der Emittentin. Geschäftsführung und Beirat arbeiten eng und vertrauensvoll zusammen. Grundsätzliche Fragen der Unternehmensstrategie und ihrer Umsetzung werden gemeinsam besprochen und beraten.

Der Beirat setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- **Bertram R.C. Rickmers (Vorsitzender)**
- **Claus-Günther Budelmann (Stellvertretender Vorsitzender)**
Claus-Günther Budelmann wurde nach einer Banklehre und diversen Stationen im Bankhaus Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG, Hamburg, 1981 Generalbevollmächtigter der Bank. Von 1988 bis 2009 war er persönlich haftender Gesellschafter der Bank. Claus-Günther Budelmann ist Mitglied in verschiedenen Beiräten.
- **Jost Hellmann**
Jost Hellmann ist studierter Jurist. Ab 1982 verantwortete er den Aufbau von internationalen Standorten der Hellmann Gruppe. Seit 1989 ist er Managing Partner der mittlerweile unter Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG firmierenden Gruppe aus Osnabrück. Jost Hellmann ist Mitglied in verschiedenen Beiräten.
- **Flemming R. Jacobs**
Flemming R. Jacobs war von 1960 bis 1999 in verschiedenen Ländern und Positionen bei A. P. Moller Maersk, zuletzt von 1997 bis 1999 als Partner und CEO von Maersk Tankers, tätig. Von 1999 bis 2003 war er Group President and Chief Executive Officer und Director der Containerreederei Neptune Orient Lines, Ltd. und CEO von American President Line (APL). Derzeit ist er Aufsichtsrats- und Beiratsmitglied in einigen Unternehmen.

Potenzielle Interessenkonflikte

Herr Bertram R.C. Rickmers ist gegenwärtig alleiniger Kommanditist der Rickmers Holding und kontrolliert daher sowohl die Emittentin als auch die Rickmers Gruppe. Die persönlich haftende Gesellschafterin (Komplementärin) der Rickmers Holding ist eine 100%-ige Tochtergesellschaft der Emittentin. Herr Rickmers hält zudem Anteile an anderen Gesellschaften, die in der Schifffahrtsindustrie tätig sind, im wesentlichen Schiffseignergesellschaften, in deren Geschäftsführung Herr Rickmers allerdings nicht tätig ist. Die Interessen des alleinigen Kommanditisten der Rickmers Gruppe könnten mit den Interessen der Inhaber der Schuldverschreibungen in Konflikt stehen, insbesondere dann, wenn die Rickmers Gruppe in finanzielle Schwierigkeiten gerät oder ihre Verbindlichkeiten bei Fälligkeit nicht erfüllen kann. Die Rickmers Holding ist nicht in der Lage, potentielle Interessenkonflikte auf der Ebene ihres alleinigen Kommanditisten zu lösen. Mit Ausnahme dieser potentiellen Interessenskonflikte, bestehen auf Ebene der Mitglieder der Geschäftsführung der Emittentin keine potentiellen Interessenkonflikte zwischen den privaten Interessen und sonstigen Verpflichtungen der Mitglieder der Geschäftsführung und ihren Beziehungen zur Rickmers Gruppe.

Corporate Governance

Da die Emittentin keine börsennotierte Gesellschaft ist, ist sie nicht verpflichtet, eine jährliche Erklärung gemäß § 161 Aktiengesetz dahingehend abzugeben, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex (der „**Kodex**“) entsprochen wurde. Die Einhaltung des Kodex ist auch für nicht börsennotierte Gesellschaften empfohlen. Die Emittentin richtet sich nicht nach dieser Empfehlung und ist nicht den Empfehlungen des Kodex gefolgt. Dennoch erachtet sie ihre Corporate Governance als einen wichtigen Aspekt und ist der Auffassung, dass sie den meisten Empfehlungen des Kodex Rechnung trägt.

Advisory Board

Rickmers Holding has established an Advisory Board. The Advisory Board advises the Executive Board on strategic issues and important business transactions but has no decision making or supervision authorities under the Issuer's articles of association. The Executive Board and the Advisory Board have a close and mutually trusting working relationship. Fundamental issues of corporate strategy and their implementation are openly discussed and deliberated at joint meetings.

The Advisory Board consists of:

- *Bertram R.C. Rickmers (Chairman)*
- *Claus-Günther Budelmann (Deputy Chairman)*

After his banking training and holding diverse positions at Bankhaus Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG, Hamburg, Claus-Günther Budelmann was made General Manager of the bank in 1981. From 1988 to 2009 he was a general partner in the bank. Claus-Günther Budelmann is a member of various advisory boards.

- *Jost Hellmann*

Jost Hellmann is a law graduate. From 1982 he was responsible for setting up the international branches of the Hellmann Group. Since 1989 he has been Managing Partner of the Osnabrück-based group of companies Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG. Jost Hellmann is a member of several advisory boards.

- *Flemming R. Jacobs*

From 1960 to 1999 Flemming R. Jacobs worked for A.P. Moller-Maersk in various countries and posts, most recently from 1997 to 1999 as partner and CEO of Maersk Tankers. From 1999 to 2003 he was Group President and Chief Executive Officer and Director of the container liner shipping company Neptune Orient Lines, Ltd. and CEO of American President Lines (APL). He is currently a member of the supervisory and advisory boards of several companies.

Potential Conflicts of Interests

Mr. Bertram R.C. Rickmers is currently the sole limited partner (*Kommanditist*) of Rickmers Holding and thereby controlling the Issuer and Rickmers Group. The general partner (*Komplementär*) of Rickmers Holding is a wholly-owned subsidiary of the Issuer. Mr. Rickmers also holds interests in other companies active in the maritime industry, mainly ship holding companies in the management of which Mr. Rickmers is, however, not involved. The interests of Rickmers Group's the sole limited partner could conflict with the interests of the Noteholders, particularly if Rickmers Group encounters financial difficulties or if it is unable to pay its debts when due. Rickmers Holding has no means to resolve potential conflicts of interest on the level of its sole limited partner. Except for these potential conflicts of interests the members of the management of the Issuer have no potential conflicts between their duties in relation to Rickmers Group and their private interests and other duties.

Corporate Governance

Because the Issuer is not a listed company, it is not obliged to prepare and publish an annual declaration pursuant to Section 161 Corporation Act (*Aktiengesetz*) regarding the recommendations of the "Government Commission of the German Corporate Governance Code" (*Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex*) (the "Code"). Compliance with the Code is recommended also for non-listed companies. The Issuer does not follow this recommendation and did not comply with the recommendations of the Code, although it regards corporate governance an important issue and believes that it complies with most of the recommendations of the Code.

AUSGEWÄHLTE FINANZINFORMATIONEN

Die nachfolgenden Tabellen zeigen ausgewählte Finanzinformationen der Rickmers Holding, die dem Konzernabschluss der Emittentin zu den Stichtagen 31. Dezember 2011 und 31. Dezember 2012 entnommen wurden (die „**Konzernabschlüsse**“). Die Konzernabschlüsse der Rickmers Holding zum 31. Dezember 2011 und 2012 wurden nach den Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) aufgestellt. PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft, Hamburg, hat die Konzernabschlüsse 2011 und 2012 geprüft und jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Die untenstehende Zusammenfassung der Finanzinformationen sollte stets in Zusammenhang mit den geprüften Konzernabschlüssen der Emittentin für die Jahre 2011 und 2012 gelesen werden. Die vollständigen Konzernabschlüsse der Jahre 2011 und 2012 finden sich auf Seite F-1 ff. dieses Prospekts.

Die untenstehenden pro-forma Finanzinformationen für das zum 31. Dezember 2011 endende Geschäftsjahr reflektiert den erweiterten Konsolidierungskreis der Rickmers Holding im Geschäftsjahr 2012 um Rickmers Maritime, ein börsennotierter Schifffahrtstrust in Singapur („**Rickmers Maritime**“). In der Hauptversammlung von Rickmers Maritime am 23. April 2012 erreichte die Rickmers Gruppe zum dritten Mal in Folge einen Stimmrechtsanteil von mehr als 70% weshalb trotz der Minderheitsbeteiligung in Höhe von 33,1 Prozent von einer nachhaltigen Stimmrechtsmehrheit und einer dadurch begründeten De-facto-Kontrolle über Rickmers Maritime, ab diesem Stichtag auszugehen ist.

Vor diesem Hintergrund wurde bezüglich der Rickmers Maritime Untergruppe im Jahr 2012 von der at-equity-Konsolidierung zur Vollkonsolidierung übergegangen. Eine Vergleichbarkeit der geprüften Jahresabschlüsse 2011 und 2012 ist mit Blick auf die signifikanten Änderungen des Konsolidierungsumfangs nicht gegeben. Für die Zwecke der pro-forma Finanzinformation wurde daher unterstellt, dass der Übergang von der at-equity-Konsolidierung zur Vollkonsolidierung von Rickmers Maritime bereits 23. April 2011 stattgefunden hat.

Einige der Abschlusszahlen wurden kaufmännisch gerundet. Daher kann es bei einigen Summen oder Zwischensummen oder bei anderen Daten zu Unstimmigkeiten mit nicht gerundeten Daten kommen. Ebenso können gerundete Daten aus den Konzernabschlüssen und Summen oder Zwischensummen, die in diesem Prospekt Verwendung finden, abweichen.

Ausgewählte Positionen der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember		
	2012	2011	2011
		Pro-Forma	as reported
		HGB (TEUR)	
	(geprüft)	(geprüft)	(geprüft)
Umsatzerlöse	618.287	574.299	517.897
Sonstige betriebliche Erträge	86.435	29.258	26.757
Materialaufwand	-308.114	-270.352	-267.734
Personalaufwand	-74.453	-67.788	-67.788
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-72.042	-64.070	-63.837
EBITDA¹	244.360	203.049	152.622
EBIT²	114.664	90.508	70.531
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag	22.459	13.805	14.370

¹ EBITDA ist definiert als Umsatzerlöse, Sonstige betriebliche Erträge, Erträge aus Beteiligungen sowie Ergebnis aus assoziierten Unternehmen abzüglich Materialaufwand, Personalaufwand, Sonstige betriebliche Aufwendungen sowie Sonstige Steuern. Die hier verwendete Definition des EBITDA ist nicht vergleichbar mit der Definition des EBITDA, die bei anderen Unternehmen verwendet wird. EBITDA ist keine einheitlich verwendete Größe und nicht durch gesetzliche Bestimmungen (z.B. HGB) festgelegt.

² EBIT ist definiert als EBITDA abzüglich Abschreibungen auf das Anlage- und Umlaufvermögen sowie Wertberichtigungen auf das Umlaufvermögen und Finanzanlagen zuzüglich Zuschreibungen auf das Anlage- und Umlaufvermögen sowie Zuschreibungen auf das Finanzanlagevermögen. Die hier verwendete Definition des EBIT ist nicht vergleichbar mit der Definition des EBIT, die bei anderen Unternehmen verwendet wird. EBIT ist keine einheitlich verwendete Größe und nicht durch gesetzliche Bestimmungen (z.B. HGB) festgelegt.

SELECTED FINANCIAL INFORMATION

The following tables present selected consolidated financial information of Rickmers Holding which has been derived from the audited consolidated financial statements of the Issuer as at and for the financial years ended 31 December 2012 and 2011 (the “**Group Financial Statements**”). The Group Financial Statements were prepared in accordance with German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch*, “HGB”). PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, has audited the Issuer’s consolidated financial statements for the years ended 31 December 2012 and 2011 and has issued an unqualified auditor’s report (*uneingeschränkter Bestätigungsvermerk*) in each case.

The summary of financial information presented below should be read, in particular, in conjunction with the audited consolidated financial statements of the Issuer for the years ended 31 December 2012 and 2011 which can be found on pages F-1 et seq. of this Prospectus.

The pro-forma financial information for the financial year ended 31 December 2011 presented below reflects the expansion of the scope of consolidation of Rickmers Holding in the financial year 2012 to include Rickmers Maritime, a publicly listed shipping business trust in Singapore. At Rickmers Maritime’s annual general meeting held 23 April 2012, Rickmers Group for the third time in a row attained more than 70% share of the voting rights. Consequently, despite its minority interest of 33.1%, voting power of Rickmers Group is deemed sustainable, thus enabling Rickmers Group to exert de facto control over Rickmers Maritime. Against this backdrop, a transition from at-equity consolidation to full consolidation was carried out for the Rickmers Maritime subgroup in 2012. In the light of the significant changes to the scope of consolidation due to this change, it is not possible to compare the audited consolidated financial statements 2011 with the 2012 financial statements. For purposes of the pro-forma financial information it was therefore assumed that the transition from at-equity consolidation to full consolidation for Rickmers Maritime had already taken place on 23 April 2011.

Some of the financial data was subject to rounding adjustments that were carried out according to established commercial standards. As a result, totals or sub-totals in tables and other data in this Prospectus which have not been rounded may differ from information that has been rounded. Furthermore, rounded financial data may diverge from totals or sub-totals in tables or other sections in this Prospectus.

Selected Consolidated Income Statement Data	Year ended 31 December		
	2012	2011 Pro-Forma	2011 as reported
	HGB (EUR thousand)		
	(audited)	(audited)	(audited)
Revenues	618,287	574,299	517,897
Other operating income	86,435	29,258	26,757
Cost of materials	-308,114	-270,352	-267,734
Personnel expenses	-74,453	-67,788	-67,788
Other operating expenses	-72,042	-64,070	-63,837
EBITDA ¹	244,360	203,049	152,622
EBIT ²	114,664	90,508	70,531
Group net income/net loss for the year	22,459	13,805	14,370

¹ EBITDA is defined as revenues including other operating income, income from investment and result from associated companies less cost of materials, personnel expenses, other operating expenses and other operating tax. EBITDA used here is not comparable to EBITDA disclosed by other companies, as this figure is not uniformly defined. There is no German GAAP definition for this indicator.

² EBIT is defined as EBITDA including depreciation of intangible and tangible assets, impairment of current assets, impairment of financial assets, income from write up of current assets, income from write up of intangible and tangible assets and financial assets. EBIT used here is not comparable to EBIT disclosed by other companies, as this figure is not uniformly defined. There is no German GAAP definition for this indicator.

Ausgewählte Positionen der Konzernbilanz
Auf den 31. Dezember

	2012	2011 Pro-Forma	2011 as reported
	(geprüft)	HGB (TEUR) (geprüft)	(geprüft)
Anlagevermögen	2.529.544	2.741.853	1.782.594
- davon Seeschiffe.....	2.526.045	2.708.242	1.748.982
Finanzanlagen	22.504	34.254	110.284
Umlaufvermögen	194.709	204.279	158.519
Eigenkapital	719.512	753.142	313.922
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	8.063	8.063	8.063
Rückstellungen	73.259	87.706	82.155
Verbindlichkeiten	1.956.105	2.133.362	1.650.795
- davon ggü. Kreditinstituten	1.841.897	2.020.332	1.541.797
Bilanzsumme	2.765.012	2.988.993	2.059.984

Ausgewählte Positionen der Konzernkapitalflussrechnung
Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember

	2012	2011 Pro-Forma	2011 as reported
	(geprüft)	HGB (TEUR) (geprüft)	(geprüft)
Jahresergebnis	22.459	13.805	14.370
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit ¹	111.267	159.998	134.839
Cashflow aus der Investitionstätigkeit ..	21.556	-303.821	-303.821
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-148.929	88.013	108.517
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-16.106	-55.810	-60.465
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	51.470	65.982	65.982
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	73.124	94.160	51.470

¹Der Rückgang des Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit zwischen 2011 (pro-forma) und 2012 ist im Wesentlichen auf die ausweisbedingte Umgliederung einer Forderung aus der Position Zunahme der Forderungen in den Cashflow aus Investitionstätigkeit bedingt.

Selected Consolidated Balance Sheet Data	As of 31 December		
	2012	2011 Pro-Forma	2011 as reported
	HGB (EUR thousand)		
	(audited)	(audited)	(audited)
Tangible assets	2,529,544	2,741,853	1,782,594
- thereof vessels	2,526,045	2,708,242	1,748,982
Financial fixed assets	22,504	34,254	110,284
Current assets	194,709	204,279	158,519
Shareholders' equity	719,512	753,142	313,922
Difference from capital consolidation.....	8,063	8,063	8,063
Provisions	73,259	87,706	82,155
Liabilities	1,956,105	2,133,362	1,650,795
- thereof liabilities to banks.....	1,841,897	2,020,332	1,541,797
Balance sheet total	2,765,012	2,988,993	2,059,984

Selected Consolidated Cash-flow Statement Data	As of and for the year ended 31 December		
	2012	2011 Pro-Forma	2011 as reported
	HGB (EUR thousand)		
	(audited)	(audited)	(audited)
Net income	22,459	13,805	14,370
Cash flow from operating activities ¹	111,267	159,998	134,839
Cash flow from investing activities	21,556	-303,821	-303,821
Cash flow from financing activities	-148,929	88,013	108,517
Net change in cash and cash equivalents ..	-16,106	-55,810	-60,465
Cash and cash equivalents at beginning of period	51,470	65,982	65,982
Cash and cash equivalents at end of period	73,124	94,160	51,470

¹The decline of the Cash flow from operating activities between 2011 (Pro-Forma) and 2012 is mainly due to a reclassification of the change in receivables to the Cash flow from investing activities.

**Weitere konsolidierte
Finanzkennzahlen**

Zum 31. Dezember bzw. Zeitraum 1.1. – 31.12.

	2012	2011 Pro-Forma HGB	2011
EBIT Interest Coverage¹	1,2	1,2	1,2
EBITDA Interest Coverage²	2,6	2,6	2,7
Brutto- Finanzverschuldung / EBITDA³	7,5	10,0	10,1
Netto- Finanzverschuldung / EBITDA⁴	7,2	9,5	10,3
Risk Bearing Capital⁵ ...	26%	25%	15%
Brutto- Finanzverschuldung / Kapital⁶	72%	73%	83%
EBITDA Marge⁷	40%	35%	30%
Vessel's value to loan⁸	1,4	1,3	1,1

Anleger sollten berücksichtigen, dass die hier verwendeten Finanzkennzahlen nicht standardisiert sind, nicht einheitlich verwendet werden und von anderen Unternehmen abweichend definiert werden können. Daher können sie zwischen verschiedenen Unternehmen erheblich abweichen. Deshalb sollte ein Vergleich der Emittentin und von anderen Unternehmen nicht allein auf diesen Finanzkennzahlen beruhen. Die Rickmers Gruppe geht davon aus, dass diese Finanzkennzahlen sinnvoll sind, um die Rickmers Gruppe zu bewerten. Jedoch sind die weiteren ausgewählten Finanzinformationen keine nach handelsrechtlichen Vorschriften anerkannten Finanzkennzahlen und sollten nicht als Ersatz für Kennzahlen nach deutschen handelsrechtlichen Vorschriften verwendet werden.

¹ EBIT dividiert durch Zinsen und ähnliche Aufwendungen

² EBITDA dividiert durch Zinsen und ähnliche Aufwendungen

³ Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten dividiert durch EBITDA

⁴ Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten minus Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten dividiert durch EBITDA

⁵ Haftkapital (Eigenkapital minus Saldo aus Steuerverbindlichkeiten und aktiven und passive latenten Steuern) dividiert durch bereinigte Bilanzsumme (Bilanzsumme minus Saldo aus Steuerverbindlichkeiten und aktiven und passive latenten Steuern)

⁶ Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten dividiert durch Kapital (Eigenkapital plus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten)

⁷ EBITDA dividiert durch Umsatzerlöse

⁸ Buchwert der Seeschiffe dividiert durch Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

**Further Selected
Consolidated Finan-
cial Information**

As of and for the year ended 31 December

	2012	2011 Pro-Forma	2011
		HGB	
EBIT Interest Cover- age ¹	1.2	1.2	1.2
EBITDA Interest Cov- erage ²	2.6	2.6	2.7
Total Debt / EBITDA ³	7.5	10.0	10.1
Total Net Debt / EBITDA ⁴	7.2	9.5	10.3
Risk Bearing Capital ⁵	26%	25%	15%
Total Debt / Capital ⁶	72%	73%	83%
EBITDA Mar- gin ⁷	40%	35%	30%
Vessel's value to loan ⁸	1.4	1.3	1.1

Investors should note that the financial figures presented in the above table are not standardized figures and are not used consistently, are calculated differently by other companies and may vary significantly from company to company. Therefore, a comparison of the Issuer with other companies should not be based solely on these financial figures. Rickmers Group believes that these internal measures are useful in evaluating Rickmers group's performance. However, the further selected consolidated financial information are not recognized as measures under German GAAP and should not be considered as substitutes for figures determined in accordance with German GAAP.

¹ EBIT divided by interest and similar expenses

² EBITDA divided by interest and similar expenses

³ Liabilities to banks divided by EBITDA

⁴ Liabilities to banks minus Cash and Cash equivalents divided by EBITDA

⁵ Liability Capital (the Equity minus tax accruals and deferrals) divided by modified total assets (the total assets minus tax accruals and deferrals)

⁶ Liabilities to banks divided by Capital (the Equity plus liabilities to banks)

⁷ EBITDA divided by revenues

⁸ Vessel's carrying amount divided by liabilities to banks

ANLEIHEBEDINGUNGEN

Im Folgenden ist der Text der Anleihebedingungen (die „**Anleihebedingungen**“) für die Schuldverschreibungen abgedruckt. Die endgültigen Anleihebedingungen für die Schuldverschreibungen werden Bestandteil der jeweiligen Globalurkunde.

Diese Anleihebedingungen sind in deutscher Sprache verbindlich.

§ 1 Währung, Form, Nennbetrag und Stückelung

- (a) Diese Anleihe der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg (die „**Emittentin**“) im Gesamtnennbetrag von bis zu EUR 200.000.000,00 (in Worten: zweihundert Millionen Euro (die „**Emissionswährung**“)), ist in auf den Inhaber lautende, untereinander gleichberechtigte Schuldverschreibungen (die „**Schuldverschreibungen**“) im Nennbetrag von jeweils EUR 1.000,00 eingeteilt.
- (b) Die Schuldverschreibungen werden für ihre gesamte Laufzeit zunächst durch eine vorläufige Inhaber-Globalschuldverschreibung (die „**Vorläufige Globalurkunde**“) ohne Zinsscheine verbrieft, die nicht früher als 40 Tage und nicht später als 180 Tage nach dem Begebungstag (wie nachstehend definiert) durch eine permanente Inhaber-Globalschuldverschreibung (die „**Permanente Globalurkunde**“, die Vorläufige Globalurkunde und die Permanente Globalurkunde gemeinsam die „**Globalurkunde**“) ohne Zinsscheine ausgetauscht wird. Ein solcher Austausch darf nur nach Vorlage von Bescheinigungen erfolgen, wonach der oder die wirtschaftlichen Eigentümer der durch die vorläufige Globalurkunde verbrieften Schuldverschreibungen keine U.S.-Personen (wie in der United States Treasury Regulation § 1.163- 5(c)(2)(i)(D) definiert) sind (ausgenommen bestimmte Finanzinstitute oder bestimmte Personen, die Schuldverschreibungen über solche Finanzinstitute halten), jeweils im Einklang mit den Regeln und Verfahren der Clearstream Banking Aktiengesellschaft, Eschborn („**Clearstream**“). Zinszahlungen auf durch eine vorläufige Globalurkunde verbrieft Schuldverschreibungen erfolgen erst nach Vorlage solcher Bescheinigungen. Eine gesonderte Bescheinigung ist für jede solche Zinszahlung erforderlich. Jede Bescheinigung, die am oder nach dem 40. Tag nach dem Tag der Ausgabe der durch die vorläufige Globalurkunde verbrieften Schuldverschreibungen eingeht, wird als ein Ersuchen behandelt werden, diese vorläufige Globalurkunde gemäß diesem Absatz (b) auszutauschen. Wertpapiere, die im Austausch für die vorläufige Globalurkunde geliefert werden, dürfen nur außerhalb der Vereinigten Staaten geliefert werden.
- (c) Die Vorläufige Globalurkunde und die Permanente Globalurkunde sind nur wirksam, wenn sie jeweils die eigenhändige Unterschrift eines Vertreters der Emittentin tragen. Die Globalurkunde wird bei der Clearstream hinterlegt. Der Anspruch der Anleihegläubiger auf Ausgabe einzelner Schuldverschreibungen oder Zinsscheine ist ausgeschlossen.
- (d) Den Anleihegläubigern stehen Miteigentumsanteile oder Rechte an der Globalurkunde zu, die nach Maßgabe des anwendbaren Rechts und der Regeln und Bestimmungen von Clearstream übertragen werden können.
- (e) Im Rahmen dieser Anleihebedingungen bezeichnet der Ausdruck „**Anleihegläubiger**“ den Inhaber eines Miteigentumsanteils oder Rechts an der Globalurkunde.

§ 2 Status der Schuldverschreibungen und Negativverpflichtung

- (a) **Status.** Die Schuldverschreibungen begründen nicht nachrangige und nicht besicherte Verbindlichkeiten der Emittentin, die untereinander und mit allen anderen gegenwärtigen und zukünftigen nicht besicherten und nicht nachrangigen Verbindlichkeiten der Emittentin gleichrangig sind, soweit diesen Verbindlichkeiten nicht durch zwingende gesetzliche Bestimmung ein Vorrang eingeräumt wird.

TERMS AND CONDITIONS OF THE NOTES

The following is the text of the terms and conditions of the notes (the “**Terms and Conditions**”) applicable to the Notes. The final Terms and Conditions of the Notes will be an integral part of the respective Global Notes.

The Terms and Conditions are written in the German and English language. The German text shall be the legally binding version. The English language translation is provided for convenience only.

§ 1 Currency, Form, Principal Amount and Denomination

- (a) This issue of Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg (the “**Issuer**”) in the aggregate principal amount of up to EUR 200,000,000.00 (in words: two hundred million Euros (the “**Issue Currency**”), is divided into notes (the “**Notes**”) payable to the bearer and ranking *pari passu* among themselves in the denomination of EUR 1,000.00 each.
- (b) The Notes will initially be represented for the whole life of the Notes by a temporary global bearer note (the “**Temporary Global Note**”) without interest coupons, which will be exchanged not earlier than 40 days and not later than 180 days after the Issue Date (as defined below) against a permanent global bearer note (the “**Permanent Global Note**”, the Temporary Global Note and the Permanent Global Note together the “**Global Note**”) without interest coupons. Such exchange shall only be made upon delivery of certifications to the effect that the beneficial owner or owners of the Notes represented by the Temporary Global Note is not a U.S. person (as defined in United States Treasury Regulation § 1.163- 5(c)(2)(i)(D)) (other than certain financial institutions or certain persons holding Notes through such financial institutions) in accordance with the rules and operating procedures of Clearstream Banking Aktiengesellschaft, Eschborn (“**Clearstream**”). Payments of interest on Notes represented by a Temporary Global Note will be made only after delivery of such certifications. A separate certification shall be required in respect of each such payment of interest. Any such certification received on or after the 40th day after the date of issue of the Notes represented by the Temporary Global Note will be treated as a request to exchange such Temporary Global Note pursuant to this subparagraph (b). Any securities delivered in exchange for the Temporary Global Note shall be delivered only outside of the United States.
- (c) The Temporary Global Note and the Permanent Global Note shall only be valid if each bears the handwritten signature of one representative of the Issuer. The Global Note will be deposited with Clearstream. The Noteholders have no right to require the issue of definitive Notes or interest coupons.
- (d) The Noteholders will receive co-ownership participations or rights in the Global Note, which are transferable in accordance with applicable law and the rules and regulations of Clearstream.
- (e) The term “**Noteholder**” in these Terms and Conditions refers to the holder of a co-ownership participation or right in the Global Note.

§ 2 Status of the Notes and Negative Pledge

- (a) **Status.** The Notes constitute unsubordinated and unsecured obligations of the Issuer, ranked *pari passu* without any preference among themselves and at least *pari passu* with all other unsubordinated and unsecured obligations of the Issuer, present and future save for certain mandatory exceptions provided by law.

- (b) **Negativverpflichtung.** Die Emittentin verpflichtet sich und hat dafür Sorge zu tragen, dass ihre Tochtergesellschaften, solange Schuldverschreibungen ausstehen, jedoch nur bis zu dem Zeitpunkt, an dem alle Beträge an Kapital und Zinsen der Hauptzahlstelle zur Verfügung gestellt worden sind, keine Grundpfandrechte, Pfandrechte, Belastungen oder sonstigen Sicherungsrechte (jedes solches Sicherungsrecht eine „**Sicherheit**“) in Bezug auf ihren gesamten oder einen Teil ihres Geschäftsbetriebes, Vermögen oder Einkünfte, jeweils gegenwärtig oder zukünftig, zur Sicherung von anderen Kapitalmarktverbindlichkeiten (wie nachstehend definiert) oder zur Sicherung einer von der Emittentin oder einer ihrer Tochtergesellschaften gewährten Garantie oder Freistellung bezüglich einer Kapitalmarktverbindlichkeit einer anderen Person zu bestellen oder fortbestehen zu lassen, ohne gleichzeitig oder zuvor alle unter den Schuldverschreibungen zahlbaren Beträge in gleicher Weise und in gleichem Rang zu besichern oder für alle unter den Schuldverschreibungen zahlbaren Beträge solch eine andere Sicherheit zu bestellen, die von einer unabhängigen, international anerkannten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als gleichwertig anerkannt wird. Diese Verpflichtung gilt jedoch nicht:
- (i) für Sicherheiten, die gesetzlich vorgeschrieben sind, oder die als Voraussetzung für staatliche Genehmigungen verlangt werden;
 - (ii) für zum Zeitpunkt des Erwerbs von Vermögensgegenständen (einschließlich Anteilen an Unternehmen) durch die Emittentin bereits an den erworbenen Vermögensgegenständen bestehende Sicherheiten, soweit solche Sicherheiten nicht im Zusammenhang mit dem Erwerb oder in Erwartung des Erwerbs des jeweiligen Vermögensgegenstands bestellt wurden und der durch die Sicherheit besicherte Betrag nicht nach Erwerb des betreffenden Vermögensgegenstands erhöht wird;
 - (iii) für Sicherheiten, die von einer Tochtergesellschaft der Emittentin an ihren gegenwärtigen oder zukünftigen Ansprüchen gegenüber der Emittentin oder einer ihrer Tochtergesellschaften bestellt werden, die der Tochtergesellschaft aufgrund der Weiterleitung des Erlöses aus dem Verkauf oder der Ausgabe von Kapitalmarktverbindlichkeiten gegen die Emittentin oder eine ihrer Tochtergesellschaften zustehen, sofern die bestellten Sicherheiten der Besicherung von Verpflichtungen der betreffenden Tochtergesellschaft aus den jeweiligen Kapitalmarktverbindlichkeiten dienen;
 - (iv) für Sicherheiten, die an Vermögensgegenständen bestellt werden, an denen vor dieser Bestellung bereits Sicherungsrechte für bestehende und im Zusammenhang mit dieser Sicherheitenbestellung abgelöste Finanzverbindlichkeiten der Emittentin oder einer ihrer Tochtergesellschaften bestanden.

Im Sinne dieser Anleihebedingungen bedeutet:

„**Kapitalmarktverbindlichkeit**“ jede gegenwärtige oder zukünftige Verbindlichkeit hinsichtlich der Rückzahlung geliehener Geldbeträge (einschließlich Zinsen und sonstiger damit verbundener Kosten) in Form von besicherten oder unbesicherten Schuldverschreibungen, Anleihen oder sonstigen Wertpapieren, die an einer Börse oder in einem anderen anerkannten Wertpapier- oder außerbörslichen Markt zugelassen sind, notiert oder gehandelt werden oder zugelassen, notiert oder gehandelt werden können sowie Schuldscheindarlehen unter deutschem Recht.

„**Finanzverbindlichkeit**“ bezeichnet (i) Verpflichtungen aus der Aufnahme von Darlehen und (ii) Verpflichtungen unter Schuldverschreibungen, Schuldscheinen oder ähnlichen Schuldtiteln.

„**Tochtergesellschaft**“ bezeichnet ein Tochterunternehmen der Emittentin im Sinne des § 290 HGB.

Ein nach diesem § 2(b) zu leistendes Sicherungsrecht kann auch zugunsten der Person eines Treuhänders der Anleihegläubiger bestellt werden.

- (b) **Negative Pledge.** The Issuer undertakes, so long as any of the Notes are outstanding, but only up to the time all amounts of principal and interest have been placed at the disposal of the Principal Paying Agent, not to create or permit to subsist, and to procure that none of its Subsidiaries will create or permit to subsist, any mortgage, lien, pledge, charge or other security interest (each such right a “**Security**”) over the whole or any part of its undertakings, assets or revenues, present or future, to secure any Capital Market Indebtedness (as defined below) or to secure any guarantee or indemnity given by the Issuer or any of its subsidiaries in respect of any Capital Market Indebtedness of any other person, without, at the same time or prior thereto, securing all amounts payable under the Notes either with equal and rateable Security or providing all amounts payable under the Notes such other Security as shall be approved by an independent accounting firm of internationally recognised standing as being equivalent security, provided, however, that this undertaking shall not apply with respect to:
- (i) any Security which is provided for by law or which has been required as a condition precedent for public permissions;
 - (ii) any Security existing on assets (including shares in companies) at the time of the acquisition thereof by the Issuer, provided that such Security was not created in connection with or in contemplation of such acquisition and that the amount secured by such Security is not increased subsequently to the acquisition of the relevant assets;
 - (iii) any Security which is provided by any Subsidiary of the Issuer with respect to any claims of such Subsidiary against the Issuer or any of its Subsidiaries which exist as a result of the transfer of the proceeds from the sale or the issue by the Subsidiary of any Capital Market Indebtedness, provided that any such Security serves to secure obligations under such Capital Market Indebtedness of the relevant Subsidiary;
 - (iv) any Security created over assets, which, prior to such creation, already served as Security for existing Financial Indebtedness of the Issuer or any of its Subsidiaries which was replaced in the course of creating the Security.

For the purposes of these Terms and Conditions:

“**Capital Market Indebtedness**” shall mean any present or future obligation for the repayment of borrowed monies (including interest and other costs in connection therewith) which is in the form of, or represented or evidenced by bonds, notes, debentures, loan stock or other securities which are, or are capable of being, quoted, listed, dealt in or traded on any stock exchange, or other recognised over-the-counter or securities market as well as certificates of indebtedness governed by German law.

“**Financial Indebtedness**” shall mean (i) indebtedness for borrowed money and (ii) obligations evidenced by bonds, debentures, notes or other similar instruments.

“**Subsidiary**” means any subsidiary of the Issuer within the meaning of § 290 of the German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch*, HGB).

A security pursuant to this § 2(b) may also be provided to a trustee of the noteholders.

§ 3 Verzinsung

- (a) Die Schuldverschreibungen werden ab dem 11. Juni 2013 (einschließlich) (der „**Begebungstag**“) bezogen auf ihren Nennbetrag mit [●]% jährlich verzinst. Die Zinsen sind jährlich nachträglich jeweils am 11. Juni eines jeden Jahres (jeweils ein „**Zinszahlungstag**“ und der Zeitraum ab dem Begebungstag (einschließlich) bis zum ersten Zinszahlungstag (ausschließlich) und danach von jedem Zinszahlungstag (einschließlich) bis zum nächstfolgenden Zinszahlungstag (ausschließlich) jeweils eine „**Zinsperiode**“) zahlbar. Die erste Zinszahlung ist am 11. Juni 2014 fällig.
- (b) Die Verzinsung der Schuldverschreibungen endet mit Beginn des Tages, an dem sie zur Rückzahlung fällig werden, oder, sollte die Emittentin eine Zahlung aus diesen Schuldverschreibungen bei Fälligkeit nicht leisten, mit Beginn des Tages der tatsächlichen Zahlung. Der Zinssatz erhöht sich in diesem Fall um 5% per annum.
- (c) Sind Zinsen im Hinblick auf einen Zeitraum zu berechnen, der kürzer als eine Zinsperiode ist, so werden sie berechnet auf der Grundlage der Anzahl der tatsächlichen verstrichenen Tage im relevanten Zeitraum (gerechnet vom letzten Zinszahlungstag (einschließlich)) dividiert durch die tatsächliche Anzahl der Tage der Zinsperiode (365 Tage bzw. 366 Tage im Falle eines Schaltjahrs) (Actual/Actual).

§ 4 Fälligkeit, Rückzahlung, vorzeitige Rückzahlung nach Wahl der Emittentin oder der Anleihegläubiger sowie Rückkauf

- (a) Die Schuldverschreibungen werden am 11. Juni 2018 (der „**Fälligkeitstermin**“) zum Nennbetrag zurückgezahlt. Eine vorzeitige Rückzahlung findet außer in den nachstehend genannten Fällen nicht statt.
- (b) **Vorzeitige Rückzahlung aus steuerlichen Gründen.** Sollte die Emittentin zu irgendeinem Zeitpunkt in der Zukunft aufgrund einer Änderung des in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechts oder seiner amtlichen Anwendung verpflichtet sein oder zu dem nächstfolgenden Zahlungstermin für Kapital oder Zinsen verpflichtet werden, die in § 6(a) genannten Zusätzlichen Beträge zu zahlen, und diese Verpflichtung nicht durch das Ergreifen vernünftiger, der Emittentin zur Verfügung stehender Maßnahmen vermeiden können, so ist die Emittentin mit einer Frist von wenigstens 30 Tagen und höchstens 60 Tagen berechtigt, durch Bekanntmachung gemäß § 14 die Schuldverschreibungen insgesamt zur vorzeitigen Rückzahlung zum Vorzeitigen Rückzahlungsbetrag zuzüglich aufgelaufener Zinsen zu kündigen.

Eine Kündigung gemäß diesem § 4(b) darf allerdings nicht (i) früher als 90 Tage vor dem frühestmöglichen Termin erfolgen, an dem die Emittentin verpflichtet wäre, solche Zusätzlichen Beträge zu zahlen, falls eine Zahlung auf die Schuldverschreibungen dann fällig sein würde, oder (ii) erfolgen, wenn zu dem Zeitpunkt, zu dem die Kündigung erfolgt, die Verpflichtung zur Zahlung von Zusätzlichen Beträgen nicht mehr wirksam ist.

Eine solche Kündigung ist unwiderruflich und muss den für die Rückzahlung festgelegten Termin nennen sowie eine zusammenfassende Erklärung enthalten, welche die das Rückzahlungsrecht der Emittentin begründenden Umstände darlegt.

Der „**Vorzeitige Rückzahlungsbetrag**“ beträgt 100% des Nennbetrags je Schuldverschreibung.

§ 3 Interest

- (a) The Notes will bear interest on their principal amount at a rate of [●]% per annum as from 11 June 2013 (the “**Issue Date**”). Interest is payable annually in arrears on 11 June of each year (each an “**Interest Payment Date**” and the period from the Issue Date (inclusive) up to the first Interest Payment Date (exclusive) and thereafter as from any Interest Payment Date (inclusive) up to the next following Interest Payment Date (exclusive) being an “**Interest Period**”). The first interest payment will be due on 11 June 2014.
- (b) The Notes shall cease to bear interest from the beginning of the day they are due for redemption, or, in case the Issuer fails to make any payment under the Notes when due, from the beginning of the day on which such payment is made. In such case, the rate of interest shall be increased by 5% per annum.
- (c) Where interest is to be calculated in respect of a period which is shorter than an Interest Period the interest will be calculated on the basis of the actual number of days elapsed in the relevant period (from and including the most recent Interest Payment Date) divided by the actual number of days of the Interest Period (365 days and 366 days, respectively, in case of a leap year) (Actual/Actual).

§ 4 Maturity, Redemption, Early Redemption at the Option of the Issuer or the Noteholders, and Repurchase

- (a) The Notes will be redeemed at par on 11 June 2018 (the “**Redemption Date**”). There will be no early redemption except in the following cases.
- (b) **Early Redemption for Tax Reasons.** If at any future time as a result of a change of the laws applicable in the Federal Republic of Germany or a change in their official application, the Issuer is required, or at the time of the next succeeding payment due in respect of principal or interest will be required, to pay additional amounts as provided in this § 6(a), and such obligation cannot be avoided taking reasonable measures available to the Issuer, the Issuer will be entitled, upon not less than 30 days' and not more than 60 days' notice to be given by publication in accordance with § 14, prior to the Redemption Date to redeem all Notes at the Early Redemption Amount plus accrued interest.

No notice of redemption pursuant to this § 4(b) shall be given (i) earlier than 90 days prior to the earliest date on which the Issuer would be obligated to pay such Additional Amounts if a payment in respect of the Notes was then due, or (ii) if at the time such notice is given, such obligation to pay such Additional Amounts does not remain in effect.

Any such notice shall be irrevocable and must specify the date fixed for redemption and must set forth a statement in summary form of the facts constituting the basis for the right of the Issuer so to redeem.

The “**Early Redemption Amount**” means 100% of the principal amount of each Note.

- (c) **Vorzeitige Rückzahlung nach Wahl der Anleihegläubiger bei einem Kontrollwechsel.** Wenn ein Kontrollwechsel (wie nachfolgend definiert) eintritt, ist jeder Anleihegläubiger berechtigt, von der Emittentin die Rückzahlung oder, nach Wahl der Emittentin, den Ankauf seiner Schuldverschreibungen durch die Emittentin (oder auf ihre Veranlassung durch einen Dritten) zum Vorzeitigen Rückzahlungsbetrag insgesamt oder teilweise zu verlangen (die „**Put Option**“). Eine solche Ausübung der Put Option wird jedoch nur dann wirksam, wenn innerhalb des Rückzahlungszeitraums (wie nachstehend definiert) Anleihegläubiger von Schuldverschreibungen im Nennbetrag von mindestens 20% des Gesamtnennbetrages der zu diesem Zeitpunkt noch insgesamt ausstehenden Schuldverschreibungen von der Put Option Gebrauch gemacht haben. Die Put Option ist wie nachfolgend unter § 4(d) beschrieben auszuüben.

Ein „**Kontrollwechsel**“ liegt vor, wenn eines der folgenden Ereignisse eintritt:

- (i) die Emittentin erlangt Kenntnis davon, dass eine Dritte Person oder gemeinsam handelnde Dritte Personen im Sinne von § 2 Abs. 5 Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) (jeweils ein „**Erwerber**“) der rechtliche oder wirtschaftliche Eigentümer von mehr als 50% der Stimmrechte der Emittentin geworden ist; oder
- (ii) die Verschmelzung der Emittentin mit einer oder auf eine Dritte Person (wie nachfolgend definiert) oder die Verschmelzung einer Dritten Person mit oder auf die Emittentin, oder der Verkauf aller oder im Wesentlichen aller Vermögensgegenstände (konsolidiert betrachtet) der Emittentin an eine Dritte Person. Dies gilt nicht für Verschmelzungen oder Verkäufe im Zusammenhang mit Rechtsgeschäften, in deren Folge (A) im Falle einer Verschmelzung die Inhaber von 100% der Stimmrechte der Emittentin wenigstens die Mehrheit der Stimmrechte an dem überlebenden Rechtsträger unmittelbar nach einer solchen Verschmelzung halten und (B) im Fall des Verkaufs von allen oder im Wesentlichen allen Vermögensgegenständen der erwerbende Rechtsträger eine Tochtergesellschaft der Emittentin ist oder wird und Garantin bezüglich der Schuldverschreibungen wird.

Als Kontrollwechsel ist es nicht anzusehen, wenn sich nach der Zulassung der Anteile der Emittentin zum Handel an einem regulierten Markt einer deutschen Wertpapierbörse oder einem vergleichbaren Marktsegment einer ausländischen Wertpapierbörse weniger als 50% der Stimmrechte an der Emittentin im Eigentum einer Holdinggesellschaft der Emittentin befinden. Als Kontrollwechsel ist es ebenfalls nicht anzusehen, wenn Anteile an der Emittentin im Wege der Erbfolge oder der vorweggenommenen Erbfolge übergehen.

„**Dritte Person**“ im Sinne dieses § 4(c)(i) und (ii) ist jede Person außer einer Verbundenen Person der Emittentin (wie nachstehend definiert), einer Verbundenen Person oder eines Verwandten im Sinne des § 1589 Abs. 1 BGB des gegenwärtigen alleinigen Kommanditisten.

„**Verbundene Person**“ bezeichnet jede Tochtergesellschaft oder ein Mutterunternehmen im Sinne des § 271 Absatz (2) HGB einer Person sowie jede andere Tochtergesellschaft dieses Mutterunternehmens.

Wenn ein Kontrollwechsel eintritt, wird die Emittentin unverzüglich nachdem sie hiervon Kenntnis erlangt den Anleihegläubigern Mitteilung vom Kontrollwechsel gemäß § 14(a) machen (die „**Put-Rückzahlungsmittteilung**“), in der die Umstände des Kontrollwechsels sowie das Verfahren für die Ausübung der in diesem § 4(c) genannten Put Option angegeben sind.

- (d) Die Ausübung der Put Option gemäß § 4(c) muss durch den Anleihegläubiger innerhalb eines Zeitraums (der „**Put-Rückzahlungszeitraum**“) von 30 Tagen, nachdem die Put-Rückzahlungsmittteilung veröffentlicht wurde, schriftlich gegenüber der depotführenden Stelle des Anleihegläubigers erklärt werden (die „**Put-Ausübungserklärung**“). Die Emittentin wird nach ihrer Wahl die maßgebliche(n) Schuldverschreibung(en) 7 Tage nach Ablauf des Rückzahlungszeitraums (der „**Put-Rückzahlungstag**“) zurückzahlen oder erwerben (bzw. erwerben lassen), soweit sie nicht bereits vorher zurückgezahlt oder erworben und entwertet wurde(n). Die Abwicklung erfolgt über Clearstream. Eine einmal gegebene Put-Ausübungserklärung ist für den Anleihegläubiger unwiderruflich.

- (c) **Early Redemption at the Option of the Noteholders upon a Change of Control.** If a Change of Control (as defined below) occurs, each Noteholder shall have the right to require the Issuer to redeem or, at the Issuer's option, purchase (or procure the purchase by a third party of) in whole or in part his Notes at the Early Redemption Amount (the "**Put Option**"). An exercise of the Put Option shall, however, only become valid if during the Put Period (as defined below) Noteholders of Notes with a Principal Amount of at least 20% of the aggregate Principal Amount of the Notes then outstanding have exercised the Put Option. The Put Option shall be exercised as set out below under § 4(d).

"**Change of Control**" means the occurrence of any of the following events:

- (i) the Issuer becomes aware that any Third Person or group of Third Persons acting in concert within the meaning of § 2 (5) of the German Securities Acquisition and Takeover Act (Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz, WpÜG) (each an "**Acquirer**") has become the legal or beneficial owner of more than 50% of the voting rights of the Issuer; or
- (ii) the merger of the Issuer with or into a Third Person (as defined below) or the merger of a Third Person with or into the Issuer, or the sale of all or substantially all of the assets (determined on a consolidated basis) of the Issuer to a Third Person, other than in a transaction following which (A) in the case of a merger holders that represented 100% of the voting rights of the Issuer own directly or indirectly at least a majority of the voting rights of the surviving person immediately after such merger and (B) in the case of a sale of all or substantially all of the assets, each transferee becomes a guarantor in respect of the Notes and is or becomes a subsidiary of the Issuer.

It shall not be deemed as a Change of Control, however, if following the admission of the Issuer's shares to trading on the regulated market of a German stock exchange or an equivalent market segment of a foreign stock exchange less than 50% of the voting rights of the Issuer are owned by a holding company of the Issuer. It shall also not be qualified as a Change of Control, if shares of the issuer or any other participating interest will be transferred by testate or legal or anticipated legal succession.

"**Third Person**" shall for the purpose of this § 4(c)(i) and (ii) mean any person other than an Affiliated Company of the Issuer (as defined below), an Affiliated Company or relatives within the meaning of section 1589 para. 1 German Civil Code (BGB) of the current sole limited partner of the Issuer.

"**Affiliated Company**" means in respect to any person, a Subsidiary of that person or a parent company within the meaning of § 271 (2) German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch*, HGB) of that person or any other Subsidiary of that parent company.

If a Change of Control occurs, then the Issuer shall, without undue delay, after becoming aware thereof, give notice of the Change of Control (a "**Put Event Notice**") to the Noteholders in accordance with § 14(a) specifying the nature of the Change of Control and the procedure for exercising the Put Option contained in this § 4(c).

- (d) The exercise of the Put Option pursuant to § 4(c), must be declared by the Noteholder within 30 days after a Put Event Notice has been published (the "**Put Period**") to the Depositary Bank of such Noteholder in writing (a "**Put Notice**"). The Issuer shall redeem or, at its option, purchase (or procure the purchase of) the relevant Note(s) on the date (the "**Put Redemption Date**") seven days after the expiration of the Put Period unless previously redeemed or purchased and cancelled. Payment in respect of any Note so delivered will be made in accordance with the customary procedures through Clearstream. A Put Notice, once given, shall be irrevocable.

- (e) Die Emittentin kann jederzeit und zu jedem Preis im Markt oder auf andere Weise Schuldverschreibungen ankaufen.

§ 5 Zahlungen, Hinterlegung bei Gericht

- (a) Die Emittentin verpflichtet sich, Kapital und Zinsen auf die Schuldverschreibungen bei Fälligkeit in Euro zu zahlen. Die Zahlung von Kapital und Zinsen erfolgt, vorbehaltlich geltender steuerrechtlicher und sonstiger gesetzlicher Regelungen und Vorschriften, über die Hauptzahlstelle zur Weiterleitung an Clearstream oder nach dessen Weisung zur Gutschrift für die jeweiligen Kontoinhaber.

Die Zahlung an Clearstream oder nach dessen Weisung befreit die Emittentin in Höhe der geleisteten Zahlung von ihren entsprechenden Verbindlichkeiten aus den Schuldverschreibungen.

- (b) Falls eine Zahlung auf Kapital oder Zinsen einer Schuldverschreibung an einem Tag zu leisten ist, der kein Geschäftstag ist, so erfolgt die Zahlung am nächstfolgenden Geschäftstag. In diesem Fall steht den betreffenden Anleihegläubigern weder eine Zahlung noch ein Anspruch auf Verzugszinsen oder eine andere Entschädigung wegen dieser Verzögerung zu.
- (c) **“Geschäftstag“** im Sinne dieser Anleihebedingungen ist jeder Tag (außer einem Samstag oder Sonntag), an dem (i) das Trans-European Automated Real-time Gross settlement Express Transfer System 2 (TARGET) und (ii) Clearstream geöffnet sind und Zahlungen weiterleiten.
- (d) Bezugnahmen in diesen Anleihebedingungen auf Kapital der Schuldverschreibungen schließen, soweit anwendbar, die folgenden Beträge ein: den Rückzahlungsbetrag der Schuldverschreibungen, den Vorzeitigen Rückzahlungsbetrag (wie in § 4(b) definiert) sowie jeden Aufschlag sowie sonstige auf oder in Bezug auf die Schuldverschreibungen zahlbaren Beträge.
- (e) Die Emittentin ist berechtigt, alle auf die Schuldverschreibungen zahlbaren Beträge, auf die Anleihegläubiger keinen Anspruch erhoben haben, bei dem Amtsgericht Hamburg zu hinterlegen. Soweit die Emittentin auf das Recht zur Rücknahme der hinterlegten Beträge verzichtet, erlöschen die betreffenden Ansprüche der Anleihegläubiger gegen die Emittentin.

§ 6 Steuern

- (a) Sämtliche in Bezug auf die Schuldverschreibungen zu zahlenden Beträge werden ohne Abzug oder Einbehalt von oder wegen gegenwärtiger oder zukünftiger Steuern oder sonstiger Abgaben jedweder Art gezahlt, die durch oder für die Bundesrepublik Deutschland oder für deren Rechnung oder von oder für Rechnung einer dort zur Steuererhebung ermächtigten Gebietskörperschaft oder Behörde durch Abzug oder Einbehalt an der Quelle auferlegt oder erhoben werden, es sei denn, ein solcher Abzug oder Einbehalt ist gesetzlich vorgeschrieben.

In diesem Fall wird die Emittentin diejenigen zusätzlichen Beträge (die **„Zusätzlichen Beträge“**) zahlen, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass der nach einem solchen Abzug oder Einbehalt verbleibende Nettobetrag denjenigen Beträgen entspricht, die ohne solchen Abzug oder Einbehalt zu zahlen gewesen wären.

- (b) Zusätzliche Beträge gemäß § 6(a) sind nicht zahlbar wegen Steuern oder Abgaben, die:
 - (i) von einer als Depotbank oder Inkassobeauftragter des Anleihegläubigers handelnden Person oder sonst auf andere Weise zu entrichten sind als dadurch, dass die Emittentin aus den von ihr zu leistenden Zahlungen von Kapital oder Zinsen einen Abzug oder Einbehalt vornimmt;
 - (ii) durch den Anleihegläubiger wegen einer anderen gegenwärtigen oder früheren persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zur Bundesrepublik Deutschland zu zahlen sind als der bloßen Tatsache, dass Zahlungen auf die Schuldverschreibungen aus Quellen in der Bundesrepublik Deutschland stammen (oder für Zwecke der Besteuerung so behandelt werden) oder dort besichert sind;

- (e) The Issuer may at any time purchase Notes in the market or otherwise.

§ 5 Payments, Depositing in Court

- (a) The Issuer undertakes to pay, as and when due, principal and interest on the Notes in Euros. Payment of principal and interest on the Notes shall be made, subject to applicable fiscal and other laws and regulations, through the Principal Paying Agent for on-payment to Clearstream or to its order for credit to the respective account holders.

Payments to Clearstream or to its order shall to the extent of amounts so paid constitute the discharge of the Issuer from its corresponding liabilities under the Terms and Conditions of the Notes.

- (b) If any payment of principal or interest with respect to a Note is to be effected on a day other than a Business Day, payment will be effected on the next following Business Day. In this case, the relevant Noteholders will neither be entitled to any payment claim nor to any interest claim or other compensation with respect to such delay.
- (c) In these Terms and Conditions, "**Business Day**" means a day (other than a Saturday or Sunday) on which (i) the Trans-European Automated Real-time Gross settlement Express Transfer System 2 (TARGET) and (ii) Clearstream are operating and settle payments.
- (d) References in these Terms and Conditions to principal in respect of the Notes shall be deemed to include, as applicable: the Final Redemption Amount of the Notes; the Early Redemption Amount (as defined in § 4(b)); and any premium and any other amounts which may be payable under or in respect of the Notes.
- (e) The Issuer may deposit with the local court (*Amtsgericht*) in Hamburg any amounts payable on the Notes not claimed by Noteholders. To the extent that the Issuer waives its right to withdraw such deposited amounts, the relevant claims of the Noteholders against the Issuer shall cease.

§ 6 Taxes

- (a) All amounts payable under the Notes will be paid without deduction or withholding for or on account of any present or future taxes or duties of whatever nature imposed or levied by way of deduction or withholding at source by or on behalf of the Federal Republic of Germany or by or on behalf of any political subdivision or authority thereof or therein having power to tax, unless such deduction or withholding is required by law.

In such event the Issuer will pay such additional amounts (the "**Additional Amounts**") as may be necessary in order that the net amounts after such deduction or withholding will equal the amounts that would have been payable if no such deduction or withholding had been made.

- (b) No Additional Amounts will be payable pursuant to § 6(a) with respect to taxes or duties which:
 - (i) are payable by any person acting as custodian bank or collecting agent on behalf of a Noteholder, or otherwise in any manner which does not constitute a deduction or withholding by the Issuer from payments of principal or interest made by it;
 - (ii) are payable by reason of the Noteholder having, or having had, another personal or business connection with the Federal Republic of Germany than the mere fact that payments in respect of the Notes are, or for purposes of taxation are deemed to be, derived from sources in, or are secured in, the Federal Republic of Germany;

- (iii) aufgrund (A) einer Richtlinie oder Verordnung der Europäischen Union betreffend die Besteuerung von Zinserträgen oder (B) einer zwischenstaatlichen Vereinbarung über deren Besteuerung, an der die Bundesrepublik Deutschland oder die Europäische Union beteiligt ist, oder (C) einer gesetzlichen Vorschrift, die diese Richtlinie, Verordnung oder Vereinbarung umsetzt oder befolgt, abzuziehen oder einzubehalten sind;
- (iv) aufgrund einer Rechtsänderung zu zahlen sind, welche später als 30 Tage nach Fälligkeit der betreffenden Zahlung von Kapital oder Zinsen oder, wenn dies später erfolgt, ordnungsgemäßer Bereitstellung aller fälligen Beträge und einer diesbezüglichen Bekanntmachung gemäß § 14 wirksam wird; oder
- (v) im Fall der Ausgabe von Einzelurkunden von einer Zahlstelle abgezogen oder einbehalten werden, wenn eine andere Zahlstelle in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union die Zahlung ohne einen solchen Abzug oder Einbehalt hätte leisten können.

Die gegenwärtig in der Bundesrepublik Deutschland erhobene Kapitalertragsteuer und der darauf jeweils anfallende Solidaritätszuschlag sind keine Steuer oder sonstige Abgabe im oben genannten Sinn, für die zusätzliche Beträge seitens der Emittentin zu zahlen wären.

§ 7 Kündigungsrecht der Anleihegläubiger

- (a) Jeder Anleihegläubiger ist berechtigt, seine Schuldverschreibungen zur Rückzahlung fällig zu stellen und deren sofortige Tilgung zum Nennbetrag zuzüglich aufgelaufener Zinsen zu verlangen, falls
 - (i) die Emittentin Kapital oder Zinsen nicht innerhalb von 14 Tagen nach dem betreffenden Fälligkeitstag zahlt;
 - (ii) die Emittentin irgendeine andere Verpflichtung aus den Schuldverschreibungen nicht ordnungsgemäß erfüllt und die Unterlassung, sofern sie nicht unheilbar ist, länger als 30 Tage fort dauert, nachdem die Hauptzahlstelle hierüber eine Benachrichtigung von einem Anleihegläubiger erhalten und die Emittentin entsprechend benachrichtigt hat, gerechnet ab dem Tag des Zugangs der Benachrichtigung bei der Emittentin;
 - (iii) die Emittentin oder eine Wesentliche Tochtergesellschaft schriftlich erklärt, dass sie ihre Schulden bei Fälligkeit nicht zahlen kann (*Zahlungseinstellung*);
 - (iv) (i) eine oder mehrere bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen der Emittentin oder einer Wesentlichen Tochtergesellschaft im Zusammenhang mit einer Kredit- oder sonstigen Geldaufnahme infolge einer Nichtleistung (unabhängig davon, wie eine solche definiert ist) in Höhe eines Gesamtbetrags von mindestens EUR 100.000.000,00 oder dessen Gegenwert in einer anderen Währung vorzeitig fällig (oder fällig gestellt) werden und der Grund für die vorzeitige Fälligkeit oder Fälligestellung nicht innerhalb von 60 Tagen entfällt, oder (ii) eine solche Zahlungsverpflichtung innerhalb von 60 Tagen nach Fälligkeit bzw. nach Ablauf einer etwaigen Nachfrist (relevant ist der spätere von beiden Zeitpunkten) nicht erfüllt wird, oder (iii) eine oder mehrere zur Besicherung bestehender oder zukünftiger Zahlungsverpflichtungen der Emittentin oder einer Tochtergesellschaft aus Kredit- oder sonstigen Geldaufnahmen eingeräumte Sicherheit (wie oben definiert) von einem oder mehreren Gläubigern der Emittentin oder einer Tochtergesellschaft für einen Gesamtbetrag von mindestens EUR 100.000.000,00 oder dessen Gegenwert in einer anderen Währung verwertet werden oder eine solche Verwertung eingeleitet wird und dadurch die Fähigkeit der Emittentin zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus dieser Anleihe maßgeblich beeinträchtigt wird oder beeinträchtigt werden könnte (*Drittverzug*);

- (iii) are deducted or withheld pursuant to (A) any European Union Directive or Regulation concerning the taxation of interest income, or (B) any international treaty or understanding relating to such taxation and to which the Federal Republic of Germany or the European Union is a party, or (C) any provision of law implementing, or complying with, or introduced to conform with, such Directive, Regulation, treaty or understanding;
- (iv) are payable by reason of a change in law that becomes effective more than 30 days after the relevant payment of principal or interest becomes due, or, if this occurs later, after all due amounts have been duly provided for and a notice to that effect has been published in accordance with § 14; or
- (v) in the case of the issuance of definitive notes, are withheld or deducted by a Paying Agent, if the payment could have been made by another paying agent in a Member State of the European Union without such deduction or withholding.

The withholding tax (*Kapitalertragsteuer*) currently levied in the Federal Republic of Germany and the solidarity surcharge (*Solidaritätszuschlag*) imposed thereon do not constitute a tax or duty as described above in respect of which additional Amounts would be payable by the Issuer.

§ 7 Events of Default

- (a) Each Noteholder will be entitled to declare his Notes due and demand immediate redemption of his Notes at the Principal Amount plus accrued interest, if
 - (i) the Issuer fails to provide principal or interest within 14 days from the relevant due date;
 - (ii) the Issuer fails to duly perform any other obligation arising from the Notes and such default, except where such default is incapable of remedy, continues unremedied for more than 30 days after the Principal Paying Agent has received notice thereof from a Noteholder and has informed the Issuer accordingly, counted from the day of receipt of the notice by the Issuer;
 - (iii) the Issuer or a Material Subsidiary states in writing that it is unable to pay its debts as they become due (*Cessation of payment*);
 - (iv) (i) one or more present or future payment obligations of the Issuer or any of its Subsidiaries (as defined above) in respect of monies borrowed or raised becomes (or is declared) due and payable prior to its stated maturity for reason of the occurrence of a default (howsoever defined) in an aggregate amount of at least EUR 100,000,000.00 or the equivalent in another currency and the reason for the monies becoming due or payable does not lapse within 60 days, or (ii) any such payment obligation is not met within 60 days after being due or, as the case may be, within an applicable grace period (whereby the later of such dates shall be decisive), or (iii) one or more Security (as defined above) provided by the Issuer to secure present or future payment obligations of the Issuer or any of its Subsidiaries in respect of moneys borrowed or raised is realised or enforced by one or more creditor of the Issuer or any of its Subsidiaries in an aggregate amount of at least EUR 100,000,000.00 or the equivalent in another currency or such realisation or enforcement is initiated in way that materially adversely affects or could materially adversely affect the Issuer's ability to fulfil its obligations under the Notes (*Cross Default*);

- (v) (A) ein Insolvenzverfahren über das Vermögen der Emittentin oder einer Wesentlichen Tochtergesellschaft eröffnet wird, oder (B) die Emittentin oder eine Wesentliche Tochtergesellschaft ein solches Verfahren einleitet oder beantragt oder eine allgemeine Schuldenregelung zu Gunsten ihrer Gläubiger anbietet oder trifft, oder (C) ein Dritter ein Insolvenzverfahren gegen die Emittentin oder eine Wesentliche Tochtergesellschaft beantragt und ein solches Verfahren nicht innerhalb einer Frist von 30 Tagen aufgehoben oder ausgesetzt worden ist, es sei denn es wird mangels Masse abgewiesen oder eingestellt.
- (vi) die Emittentin ihre Geschäftstätigkeit ganz einstellt oder ihr gesamtes oder wesentliche Teile ihres Vermögens an Dritte (außer der Emittentin oder eine ihrer jeweiligen Tochtergesellschaften) abgibt und dadurch der Wert des Vermögens der Emittentin (auf Konzernebene) wesentlich vermindert wird. Eine solche wesentliche Wertminderung wird im Falle einer Veräußerung von Vermögen angenommen, wenn der Wert der veräußerten Vermögensgegenstände 50% der konsolidierten Bilanzsumme der Emittentin übersteigt;
- (vii) die Emittentin oder eine Wesentliche Tochtergesellschaft in Liquidation tritt, es sei denn, dies geschieht im Zusammenhang mit einer Verschmelzung oder einer anderen Form des Zusammenschlusses mit einer anderen Gesellschaft oder im Zusammenhang mit einer Umwandlung und die andere oder neue Gesellschaft übernimmt im Wesentlichen alle Aktiva und Passiva der Emittentin oder der Wesentlichen Tochtergesellschaft, einschließlich aller Verpflichtungen der Emittentin im Zusammenhang mit den Schuldverschreibungen;

„**Wesentliche Tochtergesellschaft**“ bezeichnet eine Tochtergesellschaft der Emittentin, (i) deren Umsatzerlöse 10% der konsolidierten Umsatzerlöse der Emittentin übersteigen oder (ii) deren Bilanzsumme 10% der konsolidierten Bilanzsumme der Emittentin übersteigt, wobei die Schwelle jeweils anhand der Daten in dem jeweils letzten geprüften oder, im Fall von Halbjahreskonzernabschlüssen, ungeprüften Konzernabschluss der Emittentin nach den angewandten Bilanzierungsregeln (HGB oder IFRS) und in dem jeweils letzten geprüften (soweit verfügbar) oder (soweit nicht verfügbar) ungeprüften nicht konsolidierten Abschluss der betreffenden Tochtergesellschaft zu ermitteln ist.

- (b) Nach Eintritt eines Kündigungsgrundes im Sinne der vorstehenden § 7(a) (iii) bis (vii) wird die Emittentin innerhalb von 14 Tagen, oder die Zahlstelle unverzüglich nach Kenntnis vom Eintritt eines solchen Kündigungsgrundes, eine Mitteilung gemäß § 14 veröffentlichen.
- (c) Das Kündigungsrecht erlischt, falls der Kündigungsgrund vor Ausübung des Rechts geheilt wurde.
- (d) Eine Benachrichtigung oder Kündigung gemäß § 7(a) ist durch den Anleihegläubiger entweder (i) schriftlich in deutscher oder englischer Sprache gegenüber der Emittentin zu erklären und zusammen mit dem Nachweis in Form einer Bescheinigung der Depotbank gemäß § 15(d)(a) oder in einer anderen geeigneten Weise, dass der Benachrichtigende zum Zeitpunkt der Benachrichtigung Anleihegläubiger ist, persönlich oder durch eingeschriebenen Brief an die Emittentin zu übermitteln oder (ii) bei seiner Depotbank zur Weiterleitung an die Emittentin über Clearstream zu erklären. Eine Benachrichtigung oder Kündigung wird jeweils mit Zugang bei der Emittentin wirksam.

§ 8 Beschränkung der Verschuldung

- (a) **Beschränkung.** Vorbehaltlich der Ausnahmen unter § 8 (b) wird die Emittentin solange Schuldverschreibungen ausstehen, jedoch nur bis zu dem Zeitpunkt, an dem alle Beträge an Kapital und Zinsen der Hauptzahlstelle zur Verfügung gestellt worden sind, keine zusätzlichen Finanzverbindlichkeiten (wie in § 2(b) definiert) eingehen und hat dafür Sorge zu tragen, dass ihre Tochtergesellschaften (wie in § 2(b) definiert) keine zusätzlichen Finanzverbindlichkeiten eingehen, sofern der Leverage (wie nachfolgend definiert) bei Eingehung der zusätzlichen Finanzverbindlichkeiten (unter Hinzurechnung der zusätzlichen Finanzverbindlichkeiten bei der Berechnung) mehr als 9 (neun) betragen würde.

- (v) (A) the Issuer's or a Material Subsidiary's assets have been subjected to an insolvency proceeding, or (B) the Issuer or a Material Subsidiary applies for or institutes such proceedings or offers or makes an arrangement for the benefit of its creditors generally, or (C) a third party applies for insolvency proceedings against the Issuer or a Material Subsidiary and such proceedings are not discharged or stayed within 30 days, unless such proceeding is dismissed due to insufficient assets.
- (vi) the Issuer ceases its business operations in whole or sells or transfers its assets in whole or a material part thereof to a third party (except for the Issuer and any of its subsidiaries) and this causes a substantial reduction of the value of the assets of the Issuer (on a consolidated basis). In the event of a sale of assets such a substantial reduction shall be assumed if the value of the assets sold exceeds 50% of the consolidated total assets and liabilities of the Issuer;
- (vii) the Issuer or a Material Subsidiary is wound up, unless this is effected in connection with a merger or another form of amalgamation with another company or in connection with a restructuring, and the other or the new company effectively assumes substantially all of the assets and liabilities of the Issuer or the Material Subsidiary, including all obligations of the Issuer arising in connection with the Notes;

“Material Subsidiary” means a Subsidiary of the Issuer (i) whose revenues exceed 10% of the consolidated revenues of the Issuer or (ii) whose total assets and liabilities exceed 10% of the consolidated total assets and liabilities of the Issuer, where each threshold shall be calculated on the basis of the last audited or, in case of half yearly accounts, unaudited consolidated financial statements of the Issuer in accordance with applicable accounting standards (HGB or IFRS) and in the last audited (if available) or (if unavailable) unaudited unconsolidated financial statements of the Subsidiary.

- (b) Upon the occurrence of an event which gives rise to the rights of the Noteholders to declare their Notes due and demand immediate redemption thereof pursuant to § 7(a) (iii) bis (vii) above, the Issuer shall publish a notice in accordance with § 14 within 14 days of the occurrence of a termination event or the Paying Agent upon knowledge of the occurrence of such termination event.
- (c) The right to declare the Notes due and demand immediate redemption shall cease if the reason for the termination has been rectified before the exercise of the termination right.
- (d) A notification or termination pursuant to § 7(a) has to be effected by the Noteholder either (i) in writing in the German or English language vis-à-vis the Issuer together with a special confirmation of the Depositary Bank in accordance with § 15(d)(a) hereof or in any other adequate manner evidencing that the notifying person is a Noteholder as per the notification, to be delivered personally or by registered mail to the Issuer or (ii) has to be declared vis-à-vis his Depositary Bank for communication to the Issuer via Clearstream. A notification or termination will become effective upon receipt thereof by the Issuer.

§ 8 Limitation on Indebtedness

- (a) **Limitation.** Subject to the exceptions set out under § 8 (b), the Issuer will not, and will procure that none of its Subsidiaries (as defined in § 2(b)) will, so long as any of the Notes are outstanding, but only up to the time until all amounts of principal and interest have been placed at the disposal of the Principal Paying Agent, incur any additional Financial Indebtedness (as defined in § 2(b)) if upon the incurrence of such additional Financial Indebtedness (by adding the additional Financial Indebtedness incurred for purposes of the calculation) the Leverage (as defined below) would be higher than 9 (nine).

Als Eingehen einer Finanzverbindlichkeit ist es auch anzusehen, wenn die Emittentin oder eine Tochtergesellschaft der Emittentin oder ihr bzw. deren Rechtsnachfolger als Folge der Verschmelzung der Emittentin bzw. der Tochtergesellschaft mit einer oder auf eine Dritte Person (wie in § 4 (c) definiert) oder die Verschmelzung einer Dritten Person mit oder auf die Emittentin bzw. eine ihrer Tochtergesellschaften Finanzverbindlichkeiten im Wege der Gesamtrechtsnachfolge erwirbt.

(b) **Ausnahmen.** Die Emittentin und ihre Tochtergesellschaften dürfen unbeschadet des Leverage folgende Finanzverbindlichkeiten eingehen:

- (i) Finanzverbindlichkeiten der Emittentin gegenüber ihren Tochtergesellschaften oder Finanzverbindlichkeiten ihrer Tochtergesellschaften gegenüber der Emittentin oder einer Tochtergesellschaft der Emittentin;
- (ii) Finanzverbindlichkeiten unter diesen Schuldverschreibungen (einschließlich einer Aufstockung des Gesamtnennbetrages dieser Schuldverschreibungen im Sinne von § 12 um bis zu 1/3 ihres ursprünglichen Gesamtnennbetrages zum Begebungstag) und andere Finanzverbindlichkeiten als die unter (i) und (iii) genannten, die zum Begebungstag bestehen;
- (iii) Finanzverbindlichkeiten einer Tochtergesellschaft der Emittentin, die zu dem Zeitpunkt eingegangen und ausstehend waren, zu dem die Emittentin diese Tochtergesellschaft nach dem Begebungstag erworben hat oder diese Tochtergesellschaft auf andere Weise eine Tochtergesellschaft geworden ist;
- (iv) Finanzverbindlichkeiten der Emittentin und ihrer Tochtergesellschaften mit einer Laufzeit von weniger als einem Jahr unter Finanzierungsleasing, grundpfandrechtlich besicherten Krediten, Kaufpreisverbindlichkeiten oder ähnlichen Verbindlichkeiten bezüglich Grundbesitz oder anderer Vermögenswerte bis zu einem Gesamtbetrag von EUR 50.000.000,00;
- (v) im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs begründete Finanzverbindlichkeiten der Emittentin und ihrer Tochtergesellschaften unter Vergütungsansprüchen von Arbeitnehmern, Eigenversicherungen, Erfüllungs-, Sicherungs- und ähnlichen Bürgschaften sowie Garantien und Erfüllungsgarantien;
- (vi) Finanzverbindlichkeiten, die dadurch im gewöhnlichen Geschäftsbetrieb entstehen, dass eine Bank oder ein sonstiges Finanzinstitut einen nicht durch ausreichende Guthaben oder Kreditlinien gedeckten Scheck, Wechsel oder ein vergleichbares Papier einlöst, vorausgesetzt dass solch eine Finanzverbindlichkeit innerhalb von sieben Tagen nach ihrer Begründung beglichen wird;
- (vii) erhaltene Anzahlungen von Kunden für Vermögensgegenstände und Dienstleistungen und eingeräumte Zahlungsziele im gewöhnlichen Geschäftsbetrieb;
- (viii) Finanzverbindlichkeiten unter Cash-Pooling Vereinbarungen und Hedging Vereinbarungen (Zins- und Währungsrisiken, Commodityrisiken) im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs; und
- (ix) jede Refinanzierungsverbindlichkeit (wie nachstehend definiert), die zur Refinanzierung einer unter (i), (ii), (iii) oder (ix) erlaubten Finanzverbindlichkeit begründet wird.

(c) **Definitionen.** Für die Zwecke dieses § 8 gelten folgende Definitionen:

„**Berechnungszeitpunkt**“ bezeichnet jeden Tag an dem neue Finanzverbindlichkeiten eingegangen werden sollen.

„**Berechnungszeitraum**“ bezeichnet jeweils das letzte Geschäftsjahr (endend zum 31. Dezember eines jeden Kalenderjahres) der Emittentin.

It shall also be qualified as incurrence of Financial Indebtedness if the Issuer or a Subsidiary of the Issuer (or its respective legal successor), as a result of the merger of the Issuer or its Subsidiary with or into a Third Person (as defined in § 4 (c)) or the merger of a Third Person with or into the Issuer or its Subsidiary, incurs Financial Indebtedness by way of universal succession.

(b) **Exceptions.** Irrespective of the Leverage the Issuer and its Subsidiaries are permitted to incur the following Financial Indebtedness:

- (i) Financial Indebtedness of the Issuer owing to any of its Subsidiaries or Financial Indebtedness of any of its Subsidiaries owing to the Issuer or any Subsidiary of the Issuer;
- (ii) Financial Indebtedness under these Notes (including any increase of the aggregate principal amount of the Notes within the meaning of § 12 by up to 1/3 of the initial aggregate principal amount as at the Issue Date) and any Financial Indebtedness (other than the Financial Indebtedness under (i) and (iii)) outstanding on the Issue Date;
- (iii) Financial Indebtedness of a Subsidiary of the Issuer incurred and outstanding on the date on which such Subsidiary was directly or indirectly acquired by the Issuer after the Issue Date or on the date it otherwise becomes a Subsidiary;
- (iv) Financial Indebtedness with a term of less than one year of the Issuer and its Subsidiaries represented by capital lease obligations, mortgage financings, purchase money obligations or other similar indebtedness with respect to assets or property not to exceed in the aggregate EUR 50,000,000.00;
- (v) Financial Indebtedness of the Issuer and its subsidiaries incurred in respect of worker's compensation claims, self-insurance obligations, completion, surety and similar bonds and completion guarantees provided by the Issuer and its subsidiaries in the ordinary course of business;
- (vi) Financial Indebtedness arising from honouring by a bank or other financial institutions of a check, draft or similar instrument drawn against insufficient funds or credit lines in the ordinary course of business provided that such Financial Indebtedness is disbursed within seven days of incurrence
- (vii) advance payments received from customers for assets and services purchased and credit periods in the ordinary course of business;
- (viii) Financial Indebtedness under cash pooling arrangements and hedging arrangements (currency risks, interest rate risks, commodity price risks) in the ordinary course of business; and
- (ix) any Refinancing Indebtedness (as defined below) incurred with respect to the refinancing of any Financial Indebtedness permitted under (i), (ii), (iii) oder (ix).

(c) **Definitions.** For the purpose of this § 8 the following definitions shall apply:

„**Determination Date**” means any date on which financial indebtedness is to be incurred

„**Calculation Period**” means in each case the most recent financial year (ending on 31 December of each calendar year) of the Issuer

„IFRS“ bezeichnet die Internationalen Rechnungslegungsgrundsätze nach der IAS Verordnung 1606/2002 soweit diese auf die jeweiligen Konzernabschlüsse anwendbar sind.

“**Konsolidiertes EBITDA**” bezeichnet für einen Berechnungszeitraum das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen der Emittentin auf konsolidierter Basis für diesen Berechnungszeitraum wie sie im Konzernabschluss nach den jeweils angewandten Bilanzierungsregeln (HGB oder IFRS) der Emittentin (jeweils ein „Abschluss“) für diesen Berechnungszeitraum enthalten sind.

“**Konsolidierte Netto-Verschuldung**” bezeichnet die gesamten zinstragenden Verbindlichkeiten der Emittentin gegenüber Kreditinstituten auf konsolidierter Basis abzüglich Kassenbestand und Guthaben bei Finanzinstitutionen zum Ende des letzten Berechnungszeitraums wie sie im letzten Abschluss enthalten sind.

“**Leverage**” bedeutet zu jedem Berechnungszeitpunkt (x) den Gesamtbetrag der Konsolidierten Netto-Verschuldung geteilt durch (y) das Konsolidierte EBITDA für den letzten Berechnungszeitraum der Emittentin, der vor dem Berechnungszeitpunkt endet und für den ein Abschluss vorliegt,

„**Refinanzierungsverbindlichkeit**“ bezeichnet jede Finanzverbindlichkeit, durch die eine Finanzverbindlichkeit im Einklang mit diesen Anleihebedingungen refinanziert wird, vorausgesetzt dass:

- (i) eine solche Refinanzierungsverbindlichkeit nicht früher fällig wird als die refinanzierte Finanzverbindlichkeit fällig geworden wäre; und
 - (ii) eine solche Refinanzierungsverbindlichkeit einen Gesamtnennbetrag (oder falls mit Disagio begeben, einen Gesamtausgabebetrag) hat, der dem ausstehenden oder zugesagten Gesamtnennbetrag (oder falls mit Disagio begeben, dem insgesamt aufgelaufenen Wert) der refinanzierten Finanzverbindlichkeit (zuzüglich Gebühren und Kosten sowie einschließlich Prämien) entspricht oder diesen unterschreitet.
- (d) **Berichtspflicht.** Die Emittentin wird jeweils in ihrem mit dem jährlichen Konzernabschluss veröffentlichten Konzernlagebericht Angaben zum Konsolidierten EBITDA und zur Konsolidierten Netto-Verschuldung jeweils zum letzten Tag des Berichtszeitraums machen, die eine Berechnung des Leverage für den jeweiligen Berichtszeitraum ermöglichen. Die vorstehend genannten Konzernabschlüsse werden jeweils auf der Basis der angewandten Bilanzierungsregeln (HGB oder IFRS) erstellt.

§ 9 Beschränkung von Ausschüttungen an Gesellschafter

Die Emittentin verpflichtet sich, solange Schuldverschreibungen ausstehen, jedoch nur bis zu dem Zeitpunkt, an dem alle Beträge an Kapital und Zinsen der Hauptzahlstelle zur Verfügung gestellt worden sind, keine Dividende auszuschütten oder ihr Kapital herabzusetzen oder sonstige Ausschüttungen in jedweder Form an ihre Gesellschafter vorzunehmen, mit Ausnahme von

- (i) Ausschüttungen, die erforderlich sind, um Steuerzahlungen im Hinblick auf die Einkommensteuer aus gewerblichen Einkünften abzudecken, zu deren Zahlung die Gesellschafter der Emittentin verpflichtet sind, und
- (ii) Ausschüttungen an die Gesellschafter der Emittentin bis zu einem Betrag in Höhe von EUR 10.000.000,00 pro Jahr oder, sofern der im Konzernabschluss der Emittentin nach den jeweils angewandten Bilanzierungsregeln (HGB oder IFRS) ausgewiesene Konzernjahresüberschuss EUR 25.000.000,00 erreicht oder übersteigt, Ausschüttungen an alle Gesellschafter in Höhe von insgesamt bis zu 50 % (fünfzig Prozent) des ausgewiesenen Jahresüberschusses.

„**IFRS**“ means the international accounting standards within the meaning of IAS Regulation 1606/2002 to the extent applicable to the relevant consolidated financial statements.

“**Consolidated EBITDA**” means for any Calculation Period the earnings before interest, taxes, depreciation and amortisation of the Issuer on a consolidated basis for that Calculation Period as shown in the consolidated financial statements pursuant to the applicable accounting standards (HGB or IFRS) (each a “Financial Statement”) for that Calculation Period.

“**Consolidated Net Debt**” means the total interest bearing debt of the Issuer owed to financial institutions on a consolidated basis less cash and cash equivalents as at the end of the most recent Calculation Period as shown in the latest Financial Statement

“**Leverage**” means as of any Determination Date (x) the aggregate amount of the Consolidated Net Debt divided by (y) the Consolidated EBITDA for the last Calculation Period of the Issuer ending prior to such Determination Date for which a Financial Statement exists.

„**Refinancing Indebtedness**“ means any Financial Indebtedness that refinances any Financial Indebtedness in compliance with these Terms and Conditions, provided, however:

- (i) such Refinancing Indebtedness has a stated maturity no earlier than the stated maturity of the Financial Indebtedness being refinanced
 - (ii) such Refinancing Indebtedness has an aggregate principal amount (or if issued with an original issue discount, an aggregate issue price) that is equal to or less than the aggregate principal amount (or if incurred with an original issue discount, the aggregate accreted value) then outstanding or committed (plus fees and expenses, including any premiums) under the Financial Indebtedness being refinanced.
- (d) **Reporting.** The Issuer will report in each of its group reports published with the annual financial statements on the Consolidated EBITDA and the Consolidated Net Debt as of the last day of the reporting period in a manner which allows for the calculation of the Leverage for the relevant reporting period. The consolidated financial statements shall be prepared in accordance with applicable accounting standards (HGB or IFRS).

§ 9 Limitation on Distributions to Shareholders

The Issuer undertakes, so long as any of the Notes are outstanding, but only up to the time until all amounts of principal and interest have been placed at the disposal of the Principal Paying Agent, not to distribute any dividends or reduce its share capital or make any other distributions in whatever form except for

- (i) distributions necessary to meet any tax payments required to be made by the shareholders of the Issuer of their income taxes on their commercial income (gewerbliche Einkünfte); and
- (ii) distributions to the Issuer’s shareholders of up to EUR 10,000,000.00 per annum or, if the consolidated net income as shown in the consolidated financial statements of the Issuer in accordance with the applicable accounting standards (HGB or IFRS) reaches or exceeds EUR 25,000,000.00, distributions to the Issuer’s shareholders of up to 50% (fifty per cent.) of the reported net income.

§ 10 Vorlegungsfrist, Verjährung

Die Vorlegungsfrist gemäß § 801 Absatz 1 Satz 1 BGB für die Schuldverschreibungen beträgt zehn Jahre. Die Verjährungsfrist für Ansprüche aus den Schuldverschreibungen, die innerhalb der Vorlegungsfrist zur Zahlung vorgelegt wurden, beträgt zwei Jahre von dem Ende der betreffenden Vorlegungsfrist an.

§ 11 Zahlstellen

- (a) Die Bankhaus Neelmeyer AG, Bremen in ihrer Eigenschaft als Hauptzahlstelle und jede an ihre Stelle tretende Hauptzahlstelle werden in diesen Anleihebedingungen auch als „**Hauptzahlstelle**“ bezeichnet. Die Hauptzahlstelle behält sich das Recht vor, jederzeit ihre bezeichneten Geschäftsstellen durch eine andere Geschäftsstelle in derselben Stadt zu ersetzen.
- (b) Die Emittentin wird dafür Sorge tragen, dass stets eine Hauptzahlstelle vorhanden ist. Die Emittentin ist berechtigt, andere Banken von internationalem Standing als Hauptzahlstelle zu bestellen. Die Emittentin ist weiterhin berechtigt, die Bestellung einer Bank zur Hauptzahlstelle zu widerrufen. Im Falle einer solchen Abberufung oder falls die bestellte Bank nicht mehr als Hauptzahlstelle tätig werden kann oder will, bestellt die Emittentin eine andere Bank von internationalem Standing als Hauptzahlstelle. Eine solche Bestellung oder ein solcher Widerruf der Bestellung ist gemäß § 14 oder, falls dies nicht möglich sein sollte, durch eine öffentliche Bekanntmachung in sonstiger Weise bekannt zu machen.
- (c) Die Hauptzahlstelle haftet dafür, dass sie Erklärungen abgibt, nicht abgibt oder entgegennimmt oder Handlungen vornimmt oder unterlässt, nur, wenn und soweit sie die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns verletzt hat. Alle Bestimmungen und Berechnungen durch die Hauptzahlstelle erfolgen in Abstimmung mit der Emittentin und sind, soweit nicht ein offenkundiger Fehler vorliegt, in jeder Hinsicht endgültig und für die Emittentin und alle Anleihegläubiger bindend.
- (d) Die Hauptzahlstelle ist in dieser Funktion ausschließlich Beauftragte der Emittentin. Zwischen der Hauptzahlstelle und den Anleihegläubigern besteht kein Auftrags- oder Treuhandverhältnis.
- (e) Die Hauptzahlstelle ist von den Beschränkungen des § 181 BGB und etwaigen gleichartigen Beschränkungen des anwendbaren Rechts anderer Länder befreit.

§ 12 Begebung weiterer Schuldverschreibungen

Die Emittentin behält sich vor, jederzeit ohne Zustimmung der Anleihegläubiger weitere Schuldverschreibungen mit im wesentlichen gleicher Ausstattung wie die Schuldverschreibungen (gegebenenfalls mit Ausnahme des Begebungstages, des Verzinsungsbeginns und/oder des Ausgabepreises) in der Weise zu begeben, dass sie mit den Schuldverschreibungen zu einer einheitlichen Serie von Schuldverschreibungen konsolidiert werden können und ihren Gesamtnennbetrag erhöhen. Der Begriff „**Schuldverschreibung**“ umfasst im Falle einer solchen Konsolidierung auch solche zusätzlich begebenen Schuldverschreibungen. Die Begebung weiterer Schuldverschreibungen, die mit den Schuldverschreibungen keine Einheit bilden und die über andere Ausstattungsmerkmale verfügen, sowie die Begebung von anderen Schuldtiteln bleiben der Emittentin unbenommen.

§ 10 Presentation Period, Prescription

The period for presentation of the Notes (§ 801 paragraph 1 sentence 1 German Civil Code) will be ten years. The period of limitation for claims under the Notes presented during the period for presentation will be two years calculated from the expiration of the relevant presentation period.

§ 11 Paying Agents

- (a) Bankhaus Neelmeyer AG, Bremen in its capacity as Principal Paying Agent and any successor Principal Paying Agent are also referred to in these Terms and Conditions as “**Principal Paying Agent**”. The Principal Paying Agent reserves the right at any time to change its specified offices to some other office in the same city.
- (b) The Issuer will procure that there will at all times be a Principal Paying Agent. The Issuer is entitled to appoint banks of international standing as Principal Paying Agent. Furthermore, the Issuer is entitled to terminate the appointment of the Principal Paying Agent. In the event of such termination or such bank being unable or unwilling to continue to act as Principal Paying, the Issuer will appoint another bank of international standing as Principal Paying Agent. Such appointment or termination will be published without undue delay in accordance with § 14, or, should this not be possible, be published in another way.
- (c) The Principal Paying Agent will be held responsible for giving, failing to give, or accepting a declaration, or for acting or failing to act, only if, and insofar as, it fails to act with the diligence of a conscientious businessman. All determinations and calculations made by the Principal Paying Agent will be made in conjunction with the Issuer and will, in the absence of manifest error, be conclusive in all respects and binding upon the Issuer and all Noteholders.
- (d) The Principal Paying Agent acting in such capacity, acts only as agents of the Issuer. There is no agency or fiduciary relationship between the Principal Paying Agent and the Noteholders.
- (e) The Principal Paying Agent is hereby granted exemption from the restrictions of § 181 German Civil Code and any similar restrictions of the applicable laws of any other country.

§ 12 Further Issues

The Issuer reserves the right to issue from time to time, without the consent of the Noteholders, additional notes with substantially identical terms as the Notes (as the case may be, except for the issue date, interest commencement date and/or issue price), in a manner that the same can be consolidated to form a single Series of Notes and increase the aggregate principal amount of the Notes. The term “**Note**” will, in the event of such consolidation, also comprise such additionally issued Notes. The Issuer shall, however, not be limited in issuing additional notes, which are not consolidated with the Notes and which provide for different terms, as well as in issuing any other debt securities.

§ 13 **Änderung der Anleihebedingungen durch Beschluss der Anleihegläubiger; Gemeinsamer Vertreter**

- (a) **Änderung der Anleihebedingungen.** Die Anleihebedingungen können durch die Emittentin mit Zustimmung der Anleihegläubiger aufgrund Mehrheitsbeschlusses nach Maßgabe der §§ 5 ff. des Gesetzes über Schuldverschreibungen aus Gesamtemissionen („SchVG“) in seiner jeweiligen gültigen Fassung geändert werden. Die Anleihegläubiger können insbesondere einer Änderung wesentlicher Inhalte der Anleihebedingungen, einschließlich der in § 5 Absatz 3 SchVG vorgesehenen Maßnahmen, mit den in dem nachstehenden § 13(b) genannten Mehrheiten zustimmen. Ein ordnungsgemäß gefasster Mehrheitsbeschluss ist für alle Anleihegläubiger verbindlich. Ein Mehrheitsbeschluss der Anleihegläubiger, der nicht gleiche Bedingungen für alle Anleihegläubiger vorsieht, ist unwirksam, es sei denn die benachteiligten Anleihegläubiger stimmen ihrer Benachteiligung ausdrücklich zu.
- (b) **Qualifizierte Mehrheit.** Vorbehaltlich des nachstehenden Satzes und der Erreichung der erforderlichen Beschlussfähigkeit, beschließen die Anleihegläubiger mit der einfachen Mehrheit der an der Abstimmung teilnehmenden Stimmrechte. Beschlüsse, durch welche der wesentliche Inhalt der Anleihebedingungen, insbesondere in den Fällen des § 5 Absatz 3 Nummern 1 bis 9 SchVG, geändert wird, bedürfen zu ihrer Wirksamkeit einer Mehrheit von mindestens 75% der an der Abstimmung teilnehmenden Stimmrechte (eine „Qualifizierte Mehrheit“).
- (c) **Beschlussfassung.** Beschlüsse der Anleihegläubiger werden entweder in einer Gläubigerversammlung nach § 13(c)(i) oder im Wege der Abstimmung ohne Versammlung nach § 13(c)(ii) getroffen.
- (i) Beschlüsse der Anleihegläubiger im Rahmen einer Gläubigerversammlung werden nach §§ 9 ff. SchVG getroffen. Anleihegläubiger, deren Schuldverschreibungen zusammen 5% des jeweils ausstehenden Gesamtnennbetrags der Schuldverschreibungen erreichen, können schriftlich die Durchführung einer Gläubigerversammlung nach Maßgabe von § 9 SchVG verlangen. Die Einberufung der Gläubigerversammlung regelt die weiteren Einzelheiten der Beschlussfassung und der Abstimmung. Mit der Einberufung der Gläubigerversammlung werden in der Tagesordnung die Beschlussgegenstände sowie die Vorschläge zur Beschlussfassung den Anleihegläubigern bekannt gegeben. Für die Teilnahme an der Gläubigerversammlung oder die Ausübung der Stimmrechte ist eine Anmeldung der Anleihegläubiger vor der Versammlung erforderlich. Die Anmeldung muss unter der in der Einberufung mitgeteilten Adresse spätestens am dritten Kalendertag vor der Gläubigerversammlung zugehen.
- (ii) Beschlüsse der Anleihegläubiger im Wege der Abstimmung ohne Versammlung werden nach § 18 SchVG getroffen. Anleihegläubiger, deren Schuldverschreibungen zusammen 5% des jeweils ausstehenden Gesamtnennbetrags der Schuldverschreibungen erreichen, können schriftlich die Durchführung einer Abstimmung ohne Versammlung nach Maßgabe von § 9 i.V.m. § 18 SchVG verlangen. Die Aufforderung zur Stimmabgabe durch den Abstimmungsleiter regelt die weiteren Einzelheiten der Beschlussfassung und der Abstimmung. Mit der Aufforderung zur Stimmabgabe werden die Beschlussgegenstände sowie die Vorschläge zur Beschlussfassung den Anleihegläubigern bekannt gegeben.
- (d) **Stimmrecht.** An Abstimmungen der Anleihegläubiger nimmt jeder Gläubiger nach Maßgabe des Nennwerts oder des rechnerischen Anteils seiner Berechtigung an den ausstehenden Schuldverschreibungen teil. Das Stimmrecht ruht, solange die Anteile der Emittentin oder einem mit ihr verbundenen Unternehmen (§ 271 Absatz (2) Handelsgesetzbuch) zustehen oder für Rechnung der Emittentin oder eines mit ihr verbundenen Unternehmens gehalten werden. Die Emittentin darf Schuldverschreibungen, deren Stimmrechte ruhen, einem anderen nicht zu dem Zweck überlassen, die Stimmrechte an ihrer Stelle auszuüben; dies gilt auch für ein mit der Emittentin verbundenes Unternehmen. Niemand darf das Stimmrecht zu dem in Satz 3 erster Halbsatz bezeichneten Zweck ausüben.

§ 13 Amendments to the Terms and Conditions by resolution of the Noteholders; Joint Representative

- (a) **Amendments to the Terms and Conditions.** The Issuer may amend the Terms and Conditions with consent by a majority resolution of the Noteholders pursuant to § 5 et seq. of the German Act on Issues of Debt Securities (Gesetz über Schuldverschreibungen aus Gesamtemissionen – “SchVG”), as amended from time to time. In particular, the Noteholders may consent to amendments which materially change the substance of the Terms and Conditions, including such measures as provided for under § 5(3) of the SchVG, by resolutions passed by such majority of the votes of the Noteholders as stated under § 13(b) below. A duly passed majority resolution shall be binding upon all Noteholders. Resolutions which do not provide for identical conditions for all Noteholders are void, unless Noteholders who are disadvantaged have expressly consented to their being treated disadvantageously.
- (b) **Qualified Majority.** Except as provided by the following sentence and provided that the quorum requirements are being met, the Noteholders may pass resolutions by simple majority of the voting rights participating in the vote. Resolutions which materially change the substance of the Terms and Conditions, in particular in the cases of § 5(3) numbers 1 through 9 of the SchVG, may only be passed by a majority of at least 75% of the voting rights participating in the vote (a “Qualified Majority”).
- (c) **Passing of Resolutions.** Resolutions of the Noteholders shall be made either in a Noteholder’s meeting in accordance with § 13(c)(i) or by means of a vote without a meeting (Abstimmung ohne Versammlung) in accordance § 13(c)(ii).
- (i) Resolutions of the Noteholders in a Noteholder’s meeting shall be made in accordance with § 9 et seq. of the SchVG. Noteholders holding Notes in the total amount of 5% of the outstanding principal amount of the Notes may request, in writing, to convene a Noteholders’ meeting pursuant to § 9 of the SchVG. The convening notice of a Noteholders’ meeting will provide the further details relating to the resolutions and the voting procedure. The subject matter of the vote as well as the proposed resolutions will be notified to Noteholders in the agenda of the meeting. The attendance at the Noteholders’ meeting or the exercise of voting rights requires a registration of the Noteholders prior to the meeting. Any such registration must be received at the address stated in the convening notice by no later than the third calendar day preceding the Noteholders’ meeting.
- (ii) Resolutions of the Noteholders by means of a voting not requiring a physical meeting (Abstimmung ohne Versammlung) shall be made in accordance § 18 of the SchVG. Noteholders holding Notes in the total amount of 5% of the outstanding principal amount of the Notes may request, in writing, the holding of a vote without a meeting pursuant to § 9 in connection with § 18 of the SchVG. The request for voting as submitted by the chairman (Abstimmungsleiter) will provide the further details relating to the resolutions and the voting procedure. The subject matter of the vote as well as the proposed resolutions shall be notified to Noteholders together with the request for voting.
- (d) **Voting Right.** Each Noteholder participating in any vote shall cast votes in accordance with the nominal amount or the notional share of its entitlement to the outstanding Notes. As long as the entitlement to the Notes lies with, or the Notes are held for the account of, the Issuer or any of its affiliates (§ 271(2) of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch)), the right to vote in respect of such Notes shall be suspended. The Issuer may not transfer Notes, of which the voting rights are so suspended, to another person for the purpose of exercising such voting rights in the place of the Issuer; this shall also apply to any affiliate of the Issuer. No person shall be permitted to exercise such voting right for the purpose stipulated in sentence 3, first half sentence, herein above.

- (e) **Nachweise.** Anleihegläubiger haben die Berechtigung zur Teilnahme an der Abstimmung zum Zeitpunkt der Stimmabgabe durch besonderen Nachweis der Depotbank gemäß § 15(d) und die Vorlage eines Sperrvermerks der Depotbank zugunsten der Zahlstelle als Hinterlegungsstelle für den Abstimmungszeitraum nachzuweisen.
- (f) **Gemeinsamer Vertreter.** Die Anleihegläubiger können durch Mehrheitsbeschluss zur Wahrung ihrer Rechte nach Maßgabe des SchVG einen gemeinsamen Vertreter für alle Gläubiger (der „**Gemeinsame Vertreter**“) bestellen.
 - (i) Der Gemeinsame Vertreter hat die Aufgaben und Befugnisse, welche ihm durch Gesetz oder von den Anleihegläubigern durch Mehrheitsbeschluss eingeräumt wurden. Er hat die Weisungen der Anleihegläubiger zu befolgen. Soweit er zur Geltendmachung von Rechten der Anleihegläubiger ermächtigt ist, sind die einzelnen Anleihegläubiger zur selbständigen Geltendmachung dieser Rechte nicht befugt, es sei denn der Mehrheitsbeschluss sieht dies ausdrücklich vor. Über seine Tätigkeit hat der Gemeinsame Vertreter den Anleihegläubigern zu berichten. Die Bestellung eines Gemeinsamen Vertreters bedarf einer Qualifizierten Mehrheit, wenn er ermächtigt wird, wesentlichen Änderungen der Anleihebedingungen gemäß § 13(b) zuzustimmen.
 - (ii) Der Gemeinsame Vertreter kann von den Anleihegläubigern jederzeit ohne Angabe von Gründen abberufen werden. Der Gemeinsame Vertreter kann von der Emittentin verlangen, alle Auskünfte zu erteilen, die zur Erfüllung der ihm übertragenen Aufgaben erforderlich sind. Die durch die Bestellung eines Gemeinsamen Vertreters entstehenden Kosten und Aufwendungen, einschließlich einer angemessenen Vergütung des Gemeinsamen Vertreters, trägt die Emittentin.
 - (iii) Der Gemeinsame Vertreter haftet den Anleihegläubigern als Gesamtgläubiger für die ordnungsgemäße Erfüllung seiner Aufgaben; bei seiner Tätigkeit hat er die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden. Die Haftung des Gemeinsamen Vertreters kann durch Beschluss der Gläubiger beschränkt werden. Über die Geltendmachung von Ersatzansprüchen der Anleihegläubiger gegen den Gemeinsamen Vertreter entscheiden die Anleihegläubiger.
- (g) **Bekanntmachungen:** Bekanntmachungen betreffend diesen § 13 erfolgen gemäß den §§ 5 ff. SchVG sowie nach § 14.

§ 14 Bekanntmachungen

- (a) Die Schuldverschreibungen betreffende Bekanntmachungen werden im Bundesanzeiger und auf der Webseite der Emittentin unter www.rickmers.com/investors veröffentlicht. Eine Mitteilung gilt mit dem Tag ihrer Veröffentlichung (oder bei mehreren Mitteilungen mit dem Tage der ersten Veröffentlichung) als erfolgt.
- (b) Sofern die Regularien der Börse, an der die Schuldverschreibungen notiert sind, dies zulassen, ist die Emittentin berechtigt, Bekanntmachungen auch durch eine Mitteilung an Clearstream zur Weiterleitung an die Anleihegläubiger oder durch eine schriftliche Mitteilung direkt an die Anleihegläubiger zu bewirken. Bekanntmachungen über Clearstream gelten sieben Tage nach der Mitteilung an Clearstream, direkte Mitteilungen an die Anleihegläubiger mit ihrem Zugang als bewirkt.

§ 15 Schlussbestimmungen

- (a) Form und Inhalt der Schuldverschreibungen sowie die Rechte und Pflichten der Anleihegläubiger, der Emittentin, und der Hauptzahlstelle bestimmen sich in jeder Hinsicht nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland.

- (e) **Proof of Eligibility.** Noteholders must demonstrate their eligibility to participate in the vote at the time of voting by means of a special confirmation of the Depository Bank in accordance with § 15(d) hereof and by submission of a blocking instruction by the Depository Bank for the benefit of the Paying Agent as depository (Hinterlegungsstelle) for the voting period.
- (f) **Joint Representative.** The Noteholders may by majority resolution appoint a common representative (the “Common Representative”) in accordance with the SchVG to exercise the Noteholders’ rights on behalf of all Noteholders.
 - (i) The Common Representative shall have the duties and powers provided by law or granted by majority resolution of the Noteholders. The Common Representative shall comply with the instructions of the Noteholders. To the extent that the Common Representative has been authorised to assert certain rights of the Noteholders, the Noteholders shall not be entitled to assert such rights themselves, unless explicitly provided for in the relevant majority resolution. The Common Representative shall provide reports to the Noteholders on its activities., The appointment of a Common Representative may only be passed by a Qualified Majority if such Common Representative is to be authorised to consent to a material change in the substance of the Terms and Conditions as set out in § 13(b) hereof.
 - (ii) The Common Representative may be removed from office at any time by the Noteholders without specifying any reasons. The Common Representative may demand from the Issuer to furnish all information required for the performance of the duties entrusted to it. The Issuer shall bear the costs and expenses arising from the appointment of a Common Representative, including reasonable remuneration of the Common Representative
 - (iii) The Common Representative shall be liable for the performance of its duties towards the Noteholders who shall be joint and several creditors (Gesamtgläubiger); in the performance of its duties it shall act with the diligence and care of a prudent business manager. The liability of the Common Representative may be limited by a resolution passed by the Noteholders. The Noteholders shall decide upon the assertion of claims for compensation of the Noteholders against the Common Representative.
- (g) **Notices:** Any notices concerning this § 13 shall be made in accordance with § 5 et seq. of the SchVG and § 14.

§ 14 Notices

- (a) Notices relating to the Notes will be published in the Federal Gazette (Bundesanzeiger) and on the Issuer’s website on www.rickmers.com/investors. A notice will be deemed to be made on the day of its publication (or in the case of more than one publication on the day of the first publication).
- (b) The Issuer shall also be entitled to make notifications to Clearstream for communication by Clearstream to the Noteholders or directly to the Noteholders provided this complies with the rules of the stock exchange on which the Notes are listed. Notifications vis à vis Clearstream will be deemed to be effected seven days after the notification to Clearstream, direct notifications of the Noteholders will be deemed to be effected upon their receipt.

§ 15 Final Provisions

- (a) The form and content of the Notes and the rights and duties of the Noteholders, the Issuer and the Principal Paying Agent shall in all respects be governed by the laws of the Federal Republic of Germany.

(b) Erfüllungsort ist Hamburg.

(c) Gerichtsstand ist Frankfurt am Main.

Für Entscheidungen gemäß § 9 Absatz 2, § 13 Absatz 3 und § 18 Absatz 2 SchVG in Verbindung mit § 9 Abs. 3 SchVG ist das Amtsgericht Hamburg zuständig. Für Entscheidungen über die Anfechtung von Beschlüssen der Anleihegläubiger ist gemäß § 20 Absatz 3 SchVG das Landgericht Hamburg ausschließlich zuständig.

(d) Jeder Anleihegläubiger kann in Rechtsstreitigkeiten gegen die Emittentin oder in Rechtsstreitigkeiten, an denen der Anleihegläubiger und die Emittentin beteiligt sind, im eigenen Namen seine Rechte aus den von ihm gehaltenen Schuldverschreibungen geltend machen unter Vorlage (a) einer Bescheinigung seiner Depotbank, die (i) den vollen Namen und die volle Anschrift des Anleihegläubigers enthält, (ii) den Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen angibt, die am Tag der Ausstellung dieser Bescheinigung dem bei dieser Depotbank bestehenden Depot des Anleihegläubigers gutgeschrieben sind, und (iii) bestätigt, dass die Depotbank Clearstream die Angaben gemäß (i) und (ii) schriftlich mitgeteilt hat und einen Bestätigungsvermerk der Clearstream sowie des betreffenden Clearstream-Kontoinhabers trägt, sowie (b) einer von einem Vertretungsberechtigten der Clearstream beglaubigten Ablichtung der Globalurkunde. Im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ist „**Depotbank**“ ein Bank- oder sonstiges Finanzinstitut (einschließlich Clearstream, Clearstream Luxemburg und Euroclear), das eine Genehmigung für das Wertpapier-Depotgeschäft hat und bei dem der Anleihegläubiger Schuldverschreibungen im Depot verwahren lässt.

(e) Für die Kraftloserklärung abhanden gekommener oder vernichteter Schuldverschreibungen sind ausschließlich die Gerichte der Bundesrepublik Deutschland zuständig.

(f) Die deutsche Version dieser Anleihebedingungen ist bindend.

(b) Place of performance is Hamburg.

(c) Place of jurisdiction shall be Frankfurt am Main.

The local court (Amtsgericht) in Hamburg will have jurisdiction for all judgments pursuant to § 9(2), § 13(3) and § 18(2) SchVG in accordance with § 9(3) SchVG. The regional court (Landgericht) Hamburg will have exclusive jurisdiction for all judgments over contested resolutions by Noteholders in accordance with § 20(3) SchVG.

(d) Any Noteholder may in any proceedings against the Issuer or to which the Noteholder and the Issuer are parties protect and enforce in its own name its rights arising under its Notes by submitting the following documents: (a) a certificate issued by its Depository Bank (i) stating the full name and address of the Noteholder, (ii) specifying an aggregate principal amount of Notes credited on the date of such statement to such Noteholders' securities deposit account maintained with such Depository Bank and (iii) confirming that the Depository Bank has given a written notice to Clearstream containing the information pursuant to (i) and (ii) and bearing acknowledgement of Clearstream and the relevant Clearstream-accountholder as well as (b) a copy of the Global Certificate certified by a duly authorised officer of Clearstream as being a true copy. For purposes of the foregoing, "Depository Bank" means any bank or other financial institution authorised to engage in securities deposit business with which the Noteholder maintains a securities deposit account in respect of any Notes, and includes Clearstream, Clearstream Luxembourg and Euroclear.

(e) The courts of the Federal Republic of Germany shall have exclusive jurisdiction over the annulment of lost or destroyed Notes.

(f) The German version of these Terms and Conditions shall be binding.

ZUSAMMENFASSUNG DER REGELUNGEN ÜBER DIE BESCHLUSSFASSUNG DER ANLEIHEGLÄUBIGER AUßERHALB VON GLÄUBIGERVERSAMMLUNGEN

Die Anleihegläubiger der Schuldverschreibungen können gemäß den Anleihebedingungen im Wege eines Beschlusses durch Abstimmung außerhalb von Gläubigerversammlungen Änderungen der Anleihebedingungen zustimmen oder andere die Schuldverschreibungen betreffenden Angelegenheiten mit bindender Wirkung gegenüber allen Anleihegläubigern beschließen. Jeder ordnungsgemäß gefasste Beschluss der Anleihegläubiger bindet jeden Anleihegläubiger der Schuldverschreibungen unabhängig davon, ob der Anleihegläubiger an der Beschlussfassung teilgenommen und ob der Anleihegläubiger für oder gegen den Beschluss gestimmt hat.

Nachfolgend werden einige der gesetzlichen Bestimmungen über die Aufforderung zur Stimmabgabe und die Abstimmung, die Beschlussfassung und die Bekanntmachung von Beschlüssen sowie die Durchführung und die Anfechtung von Beschlüssen vor deutschen Gerichten zusammengefasst.

Besondere Regelungen über Abstimmung ohne Versammlung

Die Abstimmung wird von einem Abstimmungsleiter (der „**Abstimmungsleiter**“) geleitet. Abstimmungsleiter ist (i) ein von der Emittentin beauftragter Notar, oder (ii) sofern ein gemeinsamer Vertreter der Anleihegläubiger (der „**gemeinsame Vertreter**“) bestellt wurde, der gemeinsame Vertreter der Anleihegläubiger, wenn dieser zu der Abstimmung aufgefordert hat, oder (iii) eine vom zuständigen Gericht bestimmte Person. In der Aufforderung zur Stimmabgabe ist der Zeitraum anzugeben, innerhalb dessen die Anleihegläubiger ihre Stimmen abgeben können. Der Zeitraum beträgt mindestens 72 Stunden. Während des Abstimmungszeitraums können die Anleihegläubiger ihre Stimme gegenüber dem Abstimmungsleiter in Textform abgeben. In der Aufforderung muss im Einzelnen angegeben werden, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit die Stimmen gezählt werden. Der Abstimmungsleiter stellt die Berechtigung zur Stimmabgabe anhand der von den Anleihegläubigern eingereichten Nachweise fest und erstellt ein Verzeichnis der stimmberechtigten Anleihegläubiger. Wird die Beschlussfähigkeit nicht festgestellt, kann der Abstimmungsleiter eine Gläubigerversammlung einberufen. Jeder Anleihegläubiger, der an der Abstimmung teilgenommen hat, kann binnen eines Jahres nach Ablauf des Abstimmungszeitraums von der Emittentin eine Abschrift der Niederschrift nebst Anlagen verlangen. Jeder Anleihegläubiger, der an der Abstimmung teilgenommen hat, kann gegen das Ergebnis schriftlich Widerspruch innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntmachung der Beschlüsse erheben. Über den Widerspruch entscheidet der Abstimmungsleiter. Hilft er dem Widerspruch ab, hat er das Ergebnis unverzüglich bekannt zu geben. Hilft der Abstimmungsleiter dem Widerspruch nicht ab, hat er dies dem widersprechenden Anleihegläubiger unverzüglich schriftlich mitzuteilen. Die Emittentin hat die Kosten einer Abstimmung ohne Versammlung zu tragen und, sofern das Gericht eine Gläubigerversammlung einberufen hat, einen Abstimmungsleiter berufen oder abberufen hat, auch die Kosten dieses Verfahrens.

Regelungen über die Gläubigerversammlung, die auf die Abstimmung ohne Versammlung entsprechend anzuwenden sind

Auf die Abstimmung ohne Versammlung sind zudem die Vorschriften über die Einberufung und Durchführung der Anleihegläubigerversammlung entsprechend anzuwenden. Nachfolgend werden einige dieser Regelungen zusammengefasst dargestellt. Die Anleihegläubigerversammlung wird von der Emittentin oder von dem gemeinsamen Vertreter der Anleihegläubiger einberufen. Sie ist einzuberufen, wenn Anleihegläubiger, deren Schuldverschreibungen zusammen mindestens 5% der ausstehenden Schuldverschreibungen erreichen, dies mit schriftlicher Begründung in den gesetzlich zugelassenen Fällen verlangen. Die Gläubigerversammlung ist mindestens 14 Tage vor dem Tag der Versammlung einzuberufen. Die Teilnahme und Ausübung der Stimmrechte kann von der vorherigen Registrierung der Anleihegläubiger abhängig gemacht werden. Die Einberufung legt fest, wie die Berechtigung zur Teilnahme an und zur Abstimmung bei der Gläubigerversammlung nachzuweisen ist. Die Gläubigerversammlung soll bei einer deutschen Emittentin am Sitz der Emittentin stattfinden, kann aber auch bei Schuldverschreibungen, die an einer Wertpapierbörse innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zum Handel zugelassen sind, am Sitz dieser Wertpapierbörse stattfinden. Die Einberufung ist öffentlich bekannt zu machen und soll die Tagesordnung enthalten, in der zu jedem Gegenstand, über den ein Beschluss gefasst werden soll, ein Vorschlag zur Beschlussfassung aufzunehmen ist. Jeder Anleihegläubiger kann sich in der Gläubigerversammlung durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Die Gläubigerversammlung ist beschlussfähig, wenn die Anwesenden wertmäßig mindestens die Hälfte der ausstehenden Schuldverschreibungen vertreten.

SUMMARY OF RULES REGARDING RESOLUTIONS OF HOLDERS

Pursuant to the Terms and Conditions of the Notes, the Noteholders of each of the Notes may agree to amend the Terms and Conditions of the Notes or decide on other matters relating to the Notes with binding effect on all Noteholders by way of resolution to be passed by taking votes without a meeting. Any such resolution duly adopted by resolution of the Noteholders shall be binding on each Noteholder, irrespective of whether such Noteholder took part in the vote and whether such Noteholder voted in favour or against such resolution.

The following is a brief summary of some of the statutory rules regarding the solicitation and conduct of the voting, the passing and publication of resolutions as well as their implementation and challenge before German courts.

Specific Rules regarding Votes without Meeting

The voting shall be conducted by the voting administrator (the “**Chairperson**”). The Chairperson shall be (i) a notary public appointed by the Issuer, (ii) where a common representative of the Noteholders (the “**Noteholders’ Representative**”) has been appointed, the Noteholders’ Representative if the vote was solicited by the Noteholders’ Representative, or (iii) a person appointed by the competent court. The notice soliciting the Noteholders’ votes shall set out the period within which votes may be cast. Such period shall be at least 72 hours. During such voting period, the Noteholders may cast their votes to the Chairperson. The notice shall also set out in detail the conditions to be met for the votes to be valid. The Chairperson shall ascertain each Noteholder’s entitlement to cast a vote based on evidence provided by such Noteholder and shall prepare a list of the Holders entitled to vote. If it is established that no quorum exists, the Chairperson may convene a meeting of the Noteholders. Within one year following the end of the voting period, each Noteholder participating in the vote may request a copy of the minutes of such vote and any annexes thereto from the Issuer. Each Noteholder participating in the vote may object in writing to the result of the vote within two weeks following the publication of the resolutions passed. The objection shall be decided upon by the Chairperson. If the Chairperson remedies the objection, the Chairperson shall promptly publish the result. If the Chairperson does not remedy the objection, the Chairperson shall promptly inform the objecting Noteholder in writing. The Issuer shall bear the costs of the vote and, if the court has convened a meeting or appointed or removed the Chairperson, also the costs of such proceedings.

Rules regarding Noteholders’ Meetings applicable to Votes without Meeting

In addition, the statutory rules applicable to the convening and conduct of note holders’ meetings will apply mutatis mutandis to any vote without a meeting. The following summarises some of such rules. Meetings of noteholders may be convened by the Issuer or the Noteholders’ Representative, if any. Meetings of noteholders must be convened if one or more noteholders holding 5% or more of the outstanding notes so require for specified reasons permitted by statute. Meetings shall be convened at least 14 days prior to the date of the meeting. Attendance and exercise of voting rights at the meeting may be made subject to prior registration of noteholders. The convening notice will specify the evidence required for attendance and voting at the meeting. The venue of the noteholders’ meeting in respect of a German issuer is the place of the issuer’s registered office, provided, however, that where the relevant notes are listed on a stock exchange within the European Union or the European Economic Area, the meeting may be held at the place of such stock exchange. The convening notice shall be made publicly available together with the agenda of the meeting setting out the proposals for resolution. Each noteholder may be represented by proxy. The quorum for any noteholders’ meeting will be one or more persons representing by value at least 50% of the outstanding notes.

Wird in der Gläubigerversammlung keine Beschlussfähigkeit festgestellt, kann eine zweite Versammlung, in der keine Beschlussfähigkeit erforderlich ist, einberufen werden; für Beschlüsse, zu deren Wirksamkeit eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist, müssen die Anwesenden mindestens 25% der ausstehenden Schuldverschreibungen vertreten. Sämtliche von den Anleihegläubigern gefassten Beschlüsse müssen ordnungsgemäß öffentlich bekannt gegeben werden. Beschlüsse, durch die die Anleihebedingungen von Schuldverschreibungen, die durch eine oder mehrere Globalurkunden verbrieft werden, geändert oder ergänzt werden, sind in der Weise zu vollziehen, dass die maßgebliche(n) Globalurkunde(n) ergänzt oder geändert wird (werden). Ist über das Vermögen der Emittentin in Deutschland das Insolvenzverfahren eröffnet worden, ist ein gemeinsamer Vertreter, sofern er bestellt wurde, für alle Anleihegläubiger allein berechtigt und verpflichtet, die Rechte der Anleihegläubiger im Insolvenzverfahren geltend zu machen. Die Beschlüsse der Anleihegläubiger unterliegen der Insolvenzordnung. Verstößt ein Beschluss gegen das Gesetz oder die Anleihebedingungen können die Anleihegläubiger einen solchen Beschluss im Wege der Klage anfechten. Eine solche Klage ist binnen eines Monats nach Bekanntmachung des Beschlusses beim zuständigen Gericht zu beantragen.

If it is established that no quorum exists, a second meeting may be convened at which no quorum will be required, provided that where a resolution may only be adopted by a qualified majority, the quorum will be one or more persons representing at least 25% of the outstanding notes. All resolutions passed by the noteholders must be properly published. Resolutions which amend or supplement the terms and conditions of notes certificated by one or more global notes are to be implemented by supplementing or amending the relevant global note(s). In insolvency proceedings instituted in Germany against the Issuer, the Noteholders' Representative, if appointed, is obliged and exclusively entitled to assert the Note holders' rights under the Notes. Any resolutions passed by the note holders are subject to the provisions of the German Insolvency Code (*Insolvenzordnung*). If a resolution constitutes a breach of the statute or the terms and conditions of the Notes, Noteholders may bring an action to challenge such resolution. Such action must be filed with the competent court within one month following the publication of the relevant resolution.

ANGEBOT, ZEICHNUNG UND VERKAUF DER SCHULDVERSCHREIBUNGEN

Angebot

Die Emittentin bietet bis zu EUR 200.000.000 [●]% Schuldverschreibungen fällig zum 11. Juni 2018 (das „**Angebot**“). Die Schuldverschreibungen begründen nicht nachrangige und nicht besicherte Verbindlichkeiten der Emittentin, die untereinander und mit allen anderen nicht besicherten und nicht nachrangigen Verbindlichkeiten der Emittentin gleichrangig sind, soweit diesen Verbindlichkeiten nicht durch zwingende gesetzliche Bestimmung ein Vorrang eingeräumt wird.

Das Angebot setzt sich zusammen aus:

- (i) einem öffentlichen Angebot in der Bundesrepublik Deutschland, dem Großherzogtum Luxemburg und der Republik Österreich über die Zeichnungsfunktionalität (die „**Zeichnungsfunktionalität**“) der Frankfurter Wertpapierbörse im XETRA-Handelssystem oder einem Ersatzhandelssystem für die Sammlung und Abwicklung von Zeichnungsaufträgen, welches ausschließlich durch die Emittentin durchgeführt wird (das „**Öffentliche Angebot über die Zeichnungsfunktionalität**“), und
- (ii) einem öffentlichen Angebot in der Bundesrepublik Deutschland, dem Großherzogtum Luxemburg und der Republik Österreich mittels Zeichnung über das auf der Internetseite der Emittentin (www.rickmers.com/investors) eingerichtete Zeichnungsportal (das „**Zeichnungsportal**“), welches ausschließlich durch die Emittentin durchgeführt wird (das „**Öffentliche Angebot über das Zeichnungsportal**“), sowie
- (iii) einer Privatplatzierung an qualifizierte Anleger in der Bundesrepublik Deutschland und in bestimmten weiteren Staaten mit Ausnahme der Vereinigten Staaten von Amerika sowie von Kanada, Australien und Japan (die „**Privatplatzierung**“), die durch die Konsortialbanken gemäß den anwendbaren Ausnahmestimmungen für Privatplatzierungen durchgeführt wird.

Die Schuldverschreibungen werden ausschließlich von der Emittentin in Deutschland, Österreich und Luxemburg angeboten. Die Konsortialbanken werden nicht am öffentlichen Angebot teilnehmen.

Es gibt keine festgelegten Tranchen der Schuldverschreibungen für das öffentliche Angebot und die Privatplatzierung. Es gibt keine Mindest- oder Höchstbeträge für Zeichnungsangebote für die Schuldverschreibungen. Anleger können Zeichnungsangebote jeglicher Höhe beginnend ab dem Nennbetrag einer Schuldverschreibung abgeben.

Zeichnungsangebote über die Zeichnungsfunktionalität

Anleger, die Zeichnungsangebote für Schuldverschreibungen über die Zeichnungsfunktionalität stellen möchten, müssen diese über ihre jeweilige Depotbank während des Angebotszeitraums stellen. Dies setzt voraus, dass die Depotbank (i) als Handelsteilnehmer an der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen ist oder über einen an der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassenen Handelsteilnehmer Zugang zum Handel hat, (ii) einen XETRA-Anschluss hat, und (iii) zur Nutzung der XETRA-Zeichnungsbox auf der Grundlage der Nutzungsbedingungen der Frankfurter Wertpapierbörse berechtigt und in der Lage ist (die „**Handelsteilnehmer**“).

Der Handelsteilnehmer stellt für den Anleger auf dessen Aufforderung hin Zeichnungsangebote über die Zeichnungsbox. Close Brothers in ihrer Funktion als Orderbuchmanager sammelt die Kaufangebote der Handelsteilnehmer im Orderbuch, schließt das Orderbuch mindestens einmal täglich während des Angebotszeitraums (der Zeitabschnitt zwischen Beginn des Angebotszeitraums und der ersten Schließung bzw. zwischen jeder weiteren Schließung wird jeweils als „**Zeitraum**“ bezeichnet) und nimmt die in einem jeweiligen Angebotszeitraum eingegangenen Kaufangebote an. Nach Ende eines Zeitraums eingehende Kaufangebote werden in dem nachfolgenden Zeitraum berücksichtigt.

Durch die Annahme der Kaufangebote durch Close Brothers kommt ein Kaufvertrag über die Schuldverschreibungen, vorbehaltlich der auflösenden Bedingung, dass die Schuldverschreibungen nicht am Ausgabetag ausgegeben werden, zustande. Erfüllungstag ist der in den Anleihebedingungen genannte Ausgabetag, der gleichzeitig Wertstellungstag ist.

Anleger in Luxemburg und Österreich, deren Depotbank kein Handelsteilnehmer ist, können über ihre Depotbank einen Handelsteilnehmer (wie nachstehend definiert) anweisen, ein Zeichnungsangebot einzureichen und dieses nach Annahme durch die Zahlstelle gemeinsam mit der Depotbank des Anlegers auszuführen.

OFFER, SUBSCRIPTION AND SALE OF THE NOTES

The Offer

The Issuer offers up to EUR 200,000,000 [\bullet] % Notes due on 11 June 2018 (the “**Offer**”). The obligations under the Notes constitute unsubordinated and unsecured obligations of the Issuer ranking pari passu among themselves and pari passu with all other unsecured and unsubordinated obligations of the Issuer, unless such obligations are accorded priority under mandatory provisions of statutory law.

The Offer consists of

- an offer to the public in Germany, Austria and Luxembourg through the subscription functionality (the “**Subscription Functionality**”) that is provided by the subscription functionality of the Frankfurt Stock Exchange (*Frankfurter Wertpapierbörse*) in the XETRA-trading system or a substitute trading system for the collection and settlement of subscription offers, conducted solely by the Issuer (the “**Public Offering via the Subscription Functionality**”),, and
- a public offer in the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Austria by means of subscription via the subscription portal (the “**Subscription Portal**”) established on the Issuer's website (www.rickmers.com/investors), conducted solely by the Issuer (the “**Public Offering via the Subscription Portal**”, the Public Offering via the Subscription Functionality and the Public Offering via the Subscription Portal together the “**Public Offering**”); and
- a private placement to qualified investors in Germany and certain other countries outside the United States, Canada, Australia and Japan (the “**Private Placement**”) by the Managers in compliance with applicable private placement exemptions.

The Notes will be solely offered by the Issuer in Germany, Austria and Luxembourg. The Managers will not participate in the Public Offering.

There are no predetermined tranches of Notes for each of the Public Offering and the Private Placement. There is no minimum or maximum amount of subscription offers for Notes. Investors may submit subscription offers in any amount starting with the denomination of one Note.

Subscription via the Subscription Functionality

Investors who want to submit a subscription offer through the Subscription Functionality must submit a subscription application for the Notes to their respective depository bank during the Offer Period (as defined below). This requires that the depository bank (i) has been admitted as a trading participant to the Frankfurt Stock Exchange or has access to trading on the Frankfurt Stock Exchange via an accredited trading participant; (ii) is connected to XETRA and (iii) is authorised and able to use the XETRA - subscription functionality according to the terms and conditions for use of the Frankfurt Stock Exchange (the “**Trading Participant**”).

Upon the investor’s request, the Trading Participant submits a subscription offer on behalf of the investor via the Subscription Functionality. Close Brothers in its function as order book manager collects the purchase offers of the Trading Participants in the order book, closes the order book at least once daily during the Offer Period (the term between the commencement of the Offer Period and the first closure and in between each closure, each a “**Time Period**”) and accepts the purchase offers received in a relevant Time Period. Purchase offers received after the end of a Time Period will be considered in the following Time Period.

By way of acceptance of the purchase offers by Close Brothers a sales contract for the Notes is concluded, subject to the condition subsequent that the Notes are not issued on the Issue Date. Performance day is the Issue Date mentioned in the Terms and Conditions of the Notes which is also the value day.

Investors in Luxembourg and Austria whose depository bank is not a Trading Participant, may instruct a Trading Participant (as defined above) via their depository bank to submit a subscription offer and execute it after acceptance by the Paying Agent together with the depository bank of the investor.

Zeichnungsangebote über das Zeichnungsportal

Darüber hinaus haben Anleger die Möglichkeit, die Schuldverschreibungen online unter Nutzung eines über die Internetseite der Emittentin (www.rickmers.com/investors) zugänglichen Zeichnungsportals zu zeichnen. Anleger, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machen möchten, müssen (i) während des Angebotszeitraums die Daten für ihren Zeichnungsauftrag vollständig im Zeichnungsportal eingeben, (ii) der Emittentin sodann den Zeichnungsantrag, wie im Zeichnungsportal angegeben zuleiten und (iii) den Ausgabebetrag für die im Zeichnungsantrag angegebenen Schuldverschreibungen, eingehend innerhalb von zwei Bankarbeitstagen auf dem im Zeichnungsantrag genannten Konto der Emittentin, überweisen. Für den Zeitpunkt des Eingangs gilt die vom System elektronisch erzeugte Übermittlungszeit.

Als wirksam zugegangen gelten nur solche Zeichnungsanträge, die die vorgenannten Voraussetzungen erfüllen. Die Emittentin ist jedoch berechtigt, auch Zeichnungsanträge anzunehmen, die den vorgenannten Voraussetzungen nicht genügen, oder Zuteilungen trotz Nichteinhaltung der vorgenannten Fristen versäumen.

Privatplatzierung

Die Privatplatzierung an qualifizierte Anleger in der Bundesrepublik Deutschland und in bestimmten weiteren Staaten außerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika, Kanadas, Australiens und Japans wird gemäß den geltenden Ausnahmebestimmungen für Privatplatzierungen durchgeführt.

Angebotszeitraum

Der Angebotszeitraum, während dessen Anleger die Möglichkeit erhalten, Zeichnungsangebote abzugeben, beginnt voraussichtlich am 27. Mai 2013 und endet am 7. Juni 2013 um 12:00 Uhr (der „**Angebotszeitraum**“). Im Falle einer Überzeichnung (wie nachstehend definiert) endet der Angebotszeitraum für das öffentliche Angebot jedoch vor dem vorgenannten, und zwar an dem Börsentag, an dem die Überzeichnung eingetreten ist.

Eine „**Überzeichnung**“ liegt vor, wenn der Gesamtbetrag (i) der im Wege des öffentlichen Angebots eingestellten und an Close Brothers in ihrer Funktion als Orderbuchmanager übermittelten Zeichnungsangebote, und (ii) der im Wege der Privatplatzierung bei den Konsortialbanken eingegangenen Zeichnungsangebote den Gesamtnennbetrag der angebotenen Schuldverschreibungen übersteigt.

Die Emittentin behält sich das Recht vor, den Angebotszeitraum zu verlängern oder zu verkürzen. Jede Verkürzung oder Verlängerung des Angebotszeitraums sowie weitere Angebotszeiträume oder die Beendigung des öffentlichen Angebots der Schuldverschreibungen wird auf der Internetseite der Emittentin veröffentlicht.

Zuteilung

Solange keine Überzeichnung vorliegt, werden (i) im Rahmen des öffentlichen Angebots über die Zeichnungsbox während eines Zeitraums übermittelte Zeichnungsangebote, und (ii) im Rahmen der Privatplatzierung in demselben Zeitraum bei den Konsortialbanken eingehende Zeichnungsangebote grundsätzlich jeweils vollständig zugeteilt.

Bei Eintritt einer Überzeichnung wird Close Brothers die Schuldverschreibungen nach Rücksprache mit der Emittentin und TUSK zuteilen.

Im Übrigen ist die Emittentin zusammen mit den Konsortialbanken berechtigt, Zeichnungsangebote zu kürzen oder einzelne Zeichnungsangebote abzulehnen. Ansprüche in Bezug auf bereits erbrachte Zeichnungsgebühren und im Zusammenhang mit der Zeichnung entstandene Kosten eines Anlegers richten sich nach dem Rechtsverhältnis zwischen dem Anleger und der jeweiligen Depotbank, bei der der Anleger sein Zeichnungsangebot platziert hat.

Anleger, die Zeichnungsangebote für die Schuldverschreibungen über die Zeichnungsbox abgegeben haben, können bei ihrer Depotbank Auskunft über die Zahl der ihnen zugeteilten Schuldverschreibungen erhalten.

Lieferung und Abrechnung

Die Lieferung und Abrechnung der im Rahmen des öffentlichen Angebots über die Zeichnungsbox gezeichneten Schuldverschreibungen wird durch Close Brothers vorgenommen.

Subscription via the Subscription Portal

Investors may subscribe for the Notes online using one the Subscription Portal accessible via the Issuer's website (www.rickmers.com/investors). Investors wishing to use this option must (i) enter full data for their subscription order in the Subscription Portal during the Offer Period (as defined below); (ii) forward to the Issuer thereafter the subscription application, as specified in the Subscription Portal; and (iii) transfer the issue price for the Notes specified on the subscription application to and ensure its receipt within two bank business days in the account of the Issuer indicated on the subscription application. The time of receipt shall be deemed the transmission time logged automatically by the system. The terms and conditions of the Subscription Portal apply.

Only those subscriptions orders that fulfil the above-mentioned conditions are deemed to be effectively received by the Issuer. The Issuer however is entitled to also accept subscription applications which do not comply with the above-mentioned conditions, or to undertake allocations despite non-compliance with the above-mentioned time limits.

Private Placement

The Private Placement to qualified investors in Germany and in certain other jurisdictions outside the United States, Canada, Australia and Japan will be implemented pursuant to applicable exemption rules for private placements.

Offer Period

The offer period during which investors may submit subscription offers is expected to commence on 27 May 2013 and will expire on 7 June 2013 at 12 noon (the "**Offer Period**"). In case of an over-subscription (as defined below), the Offer Period for the Public Offer will end, however, before the aforementioned time, on the respective trading day of such over-subscription.

An "**Over-Subscription**" occurs if the total amount (i) of subscription offers transmitted in the Public Offering to Close Brothers in its function as order book manager; and (ii) the subscription offers received by the Managers in the Private Placement exceeds the aggregate principal amount of Notes offered.

The Issuer reserves the right to extend or shorten the Offer Period. Any reduction or extension of the Offer Period as well as further subscription periods or the termination of the Public Offer of the Notes will be announced on the website of the Issuer.

Allotment

As long as there is no Over-Subscription, (i) subscription offers transmitted through the Subscription Functionality in the Public Offer during a respective Time Period; and (ii) the subscription offers received by the Managers in the Private Placement in the same Time Period, will be generally fully allotted.

Once an Over-Subscription occurs, Close Brothers in consideration with the Issuer and TUSK will allot Notes.

Besides this, the Issuer together with the Managers is entitled to reduce subscription offers or reject individual subscription offers. Claims of investors in relation to already paid-in subscription fees and any expenses arising in connection with the subscription are dealt with in accordance with the legal relationship between the investor and the respective depository bank where the investor placed his subscription offer.

Investors who have submitted subscription offers for the Notes via the Subscription Functionality may request at their respective depository bank the number of Notes allotted to them.

Delivery and Settlement

The delivery and settlement of the Notes subscribed for via the Subscription Functionality in the Public Offering will be made by Close Brothers.

Die Zeichnungsangebote über die Zeichnungsbox werden, abweichend von der üblichen zweitägigen Valuta für Transaktionen an der Frankfurter Wertpapierbörse, mit Wertstellung zum Ausgabetag, d.h. voraussichtlich am 11. Juni 2013, ausgeführt. Close Brothers hat sich in diesem Zusammenhang verpflichtet, die Schuldverschreibungen im Sinne eines Finanzkommissionärs für Rechnung der Emittentin zu übernehmen und an die im Rahmen des öffentlichen Angebots zeichnenden Anleger entsprechend der Zuteilung zu liefern und gegenüber diesen abzurechnen. Die Lieferung der Schuldverschreibungen erfolgt Zug um Zug gegen Zahlung des Ausgabepreises für die jeweiligen Schuldverschreibungen.

Die Lieferung und Abrechnung der Schuldverschreibungen im Rahmen der Privatplatzierung erfolgt durch Close Brothers Zug um Zug gegen Zahlung des Ausgabepreises voraussichtlich am 11. Juni 2013 durch Einbuchung in Clearstream.

Close Brothers ist verpflichtet, den erhaltenen Ausgabepreis nach Abzug von Kosten und Gebühren gemäß einem voraussichtlich am 17. Mai 2013 zwischen der Emittentin und den Konsortialbanken abzuschließenden Übernahmevertrag, wie nachstehend definiert, an die Emittentin weiterzuleiten.

Bei Anlegern im Großherzogtum Luxemburg und der Republik Österreich, deren Depotbank über keinen unmittelbaren Zugang zu Clearstream verfügt, erfolgen Lieferung und Abwicklung über eine von der Depotbank beauftragte Korrespondenzbank, die über einen solchen Zugang zu Clearstream verfügt.

Die Lieferung der Schuldverschreibungen, die über das Zeichnungsportal gezeichnet wurden, erfolgt nach Zuteilung und Eingang des Ausgabebetrag auf das Depot, das bei Erteilung des Zeichnungsauftrags über das Zeichnungsportal von dem jeweiligen Anleger benannt worden ist.

Ausgabepreis, Verzinsung und Rendite

Der Ausgabepreis für jede Schuldverschreibung beträgt EUR 1.000,00 und entspricht 100% ihres Nennbetrags.

Die Schuldverschreibungen werden bezogen auf ihren Nennbetrag vom 11. Juni 2013 (einschließlich) bis zum 11. Juni 2018 (ausschließlich) mit einem jährlichen Zinssatz von zwischen 8,5% und 9,125% verzinst. Die Zinsen sind jährlich nachträglich am 11. Juni eines jeden Jahres zahlbar. Die erste Zinszahlung auf die Schuldverschreibungen erfolgt am 11. Juni 2014. Der tatsächliche Zinssatz wird vor dem Beginn der Angebotsfrist, spätestens am 24. Mai 2013, durch eine Mitteilung auf der Internetseite der Emittentin (www.rickmers.com/investors) bekannt gegeben.

Die jährliche Rendite auf Grundlage eines Ausgabepreises von 100% des Nennbetrags und Rückzahlung bei Ende der Laufzeit der Schuldverschreibungen entspricht der Nominalverzinsung und beträgt [●] %.

Begebung, Anzahl der zu emittierenden Schuldverschreibungen und Ergebnis des öffentlichen Angebots und der Privatplatzierung

Die Schuldverschreibungen werden voraussichtlich am 11. Juni 2013 ausgegeben. Die Anzahl der zu emittierenden Schuldverschreibungen wird nach dem Ende des Angebotszeitraums gemäß den eingegangenen Zeichnungsangeboten bestimmt und zusammen mit dem Ergebnis des Angebots am oder vor dem Ausgabetag der Schuldverschreibungen, voraussichtlich am 11. Juni 2013 auf der Internetseite der Emittentin (www.rickmers.com/investors) veröffentlicht.

Übernahme

Gemäß einem am 17. Mai 2013 abzuschließenden Übernahmevertrag (der „**Übernahmevertrag**“) verpflichtet sich die Emittentin, Schuldverschreibungen an Close Brothers auszugeben, und verpflichtet sich Close Brothers, vorbehaltlich des Eintritts bestimmter aufschiebender Bedingungen, Schuldverschreibungen nach der Zuteilung an die Anleger zu übernehmen und sie den Anlegern, die im Rahmen des Angebots Zeichnungsangebote abgegeben haben und denen Schuldverschreibungen zugeteilt wurden, zu verkaufen und auf diese zu übertragen.

Der Übernahmevertrag wird vorsehen, dass Close Brothers im Falle des Eintritts bestimmter Umstände berechtigt ist, von dem Übernahmevertrag zurückzutreten. Zu diesen Umständen gehören insbesondere wesentliche nachteilige oder voraussichtliche wesentliche nachteilige Änderungen der Vermögens- und Ertragslage sowie des Geschäfts der Emittentin sowie wesentliche nachteilige Änderungen der Situation an den Kapitalmärkten, insbesondere an der Frankfurter Wertpapierbörse. Sofern Close Brothers vom Übernahmevertrag zurücktritt, wird das Angebot der Schuldverschreibungen nicht stattfinden oder, sofern das Angebot zu diesem Zeitpunkt bereits begonnen hat, wird das Angebot aufgehoben. Jegliche bereits erfolgte Zuteilung an Anleger wird dadurch unwirksam, und Anleger haben keinen Anspruch auf die Lieferung der Schuldverschreibungen. In diesem Fall ist Close Brothers nicht zur Lieferung von Schuldverschreibungen an die Anleger verpflichtet.

Subscription offers via the Subscription Functionality will be executed - deviating from the regular two day settlement period for transactions on the Frankfurt Stock Exchange - only with value as at the Issue Date, i.e. presumably on 11 June 2013. In this context, Close Brothers has committed itself to underwrite the underwritten Notes by way of a financial agency for the account of the Issuer and to deliver and settle them to the investors who subscribed for Notes in the Public Offering according to the allotment. Delivery of the Notes will be made on a delivery versus payment of the Issue Price for the Notes basis.

Delivery and settlement for the Private Placement will be made by Close Brothers on a delivery versus payment of the Issue Price basis presumably on 11 June 2013 via book-entry through Clearstream.

Close Brothers is obliged to forward the received Issue Price - after deduction of costs and fees - to the Issuer in accordance with the Subscription Agreement as defined below to be concluded between the Issuer and the Managers, presumably on 17 May 2013.

Delivery and settlement for investors in the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Austria whose depository bank does not have direct access to Clearstream will be made via an correspondence bank with direct access to Clearstream instructed by the depository bank.

The delivery of Notes subscribed by investors via the Subscription Portal is executed after allocation and collection of the Issue Price to the securities deposit account the investor has specified at subscription via the Subscription Portal.

Issue price, Interest and Yield

The issue price for each Note amounts to EUR 1,000 and represents 100% of its nominal amount.

The Notes will bear interest on their nominal amount, namely from 11 June 2013 (including) until 11 June 2018 (excluding) with a rate between 8.5% and 9.125% per annum payable annually in arrears on 11 June of each year. The first payment of interest on the Notes shall be made on 11 June 2014. The actual interest rate will be determined before the commencement of the Offer Period, at the latest on 24 May 2013, by way of a final interest notice on the Issuer's website (www.rickmers.com/investors).

The annual yield equals the interest on the nominal amount and amounts to [•]% on the basis of an issue price of 100% of the nominal amount and redemption at the end of the term of the Notes.

Issue, Number of Notes to be Issued and Result of the Public Offering and the Institutional Offer

The issue of the Notes is intended to take place on 11 June 2013. The number of Notes to be issued will be determined following the end of the Offer Period in accordance with the subscription offers received and will be announced in a notice which will be published on the website of the Issuer (www.rickmers.com/investors) together with the results of the Offer on or prior to the Issue Date of the Notes, presumably on 11 June 2013.

Underwriting

According to an underwriting agreement to be concluded on 17 May 2013 (the "**Subscription Agreement**"), the Issuer agrees to issue the Notes to Close Brothers and Close Brothers agrees, subject to certain conditions precedent, to subscribe the Notes after the allotment to investors and to sell and transfer these to investors who have given subscription offers in the course of the Offer and to whom Notes have been allotted.

The Subscription Agreement will provide that Close Brothers may, under certain circumstances, rescind the Subscription Agreement. These circumstances include in particular: any material adverse change or probable material adverse change in the financial condition, results or operations or business of the Issuer; any material adverse change in conditions on the capital markets, particularly on the Frankfurt Stock Exchange. If the Subscription Agreement is rescinded the Offer of the Notes will not take place or - if the Offer has already begun at this point - it will be cancelled. Any allotments already made to investors will be invalidated and investors will have no claim for delivery of the Notes. In this case Close Brothers will not be obliged to deliver Notes to investors.

Kosten der Anleger im Zusammenhang mit dem Angebot

Die Emittentin wird dem Anleger keine Kosten oder Steuern in Rechnung stellen. Anleger sollten sich über die im Zusammenhang mit den Schuldverschreibungen anfallenden Kosten und Steuern, einschließlich etwaiger Gebühren ihrer Depotbanken im Zusammenhang mit der Zeichnung und dem Halten der Schuldverschreibungen, informieren.

Verkaufsbeschränkungen

Allgemeines

Die Konsortialbanken werden sich im Übernahmevertrag verpflichten und zusichern, alle einschlägigen Wertpapiergesetze oder -vorschriften in den Ländern, in denen sie Verkaufs- oder andere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Emission der Schuldverschreibungen durchführt oder in denen sie den Prospekt oder andere die Platzierung betreffende Unterlagen besitzen oder ausgeben wird, einzuhalten.

Europäischer Wirtschaftsraum

In Bezug auf jeden Mitgliedsstaat des Europäischen Wirtschaftsraumes (jeweils ein „**relevanter Mitgliedsstaat**“) werden die Konsortialbanken im Übernahmevertrag zusichern und sich verpflichten, dass in diesem Mitgliedsstaat kein öffentliches Angebot der Schuldverschreibungen erfolgt ist bzw. erfolgen wird, ohne dass vorher ein Prospekt für die Schuldverschreibungen veröffentlicht wurde, der von der zuständigen Behörde in dem relevanten Mitgliedsstaat in Übereinstimmung mit dem jeweiligen Umsetzungsgesetz zur Prospektrichtlinie genehmigt wurde, oder, sofern anwendbar, der Prospekt in einem anderen relevanten Mitgliedsstaat veröffentlicht wurde, jedoch der zuständigen Behörde in diesem relevanten Mitgliedsstaat gemäß des jeweiligen Gesetzes zur Umsetzung von Artikel 18 der Prospektrichtlinie angezeigt wurde, es sei denn, ein öffentliches Angebot in dem relevanten Mitgliedsstaat ist aufgrund geltender Ausnahmestimmungen erlaubt.

Vereinigte Staaten von Amerika

Die Schuldverschreibungen sind und werden nicht gemäß dem *U.S. Securities Act of 1933* in der jeweils geltenden Fassung (der „**U.S. Securities Act**“) registriert und dürfen innerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika (die „**Vereinigten Staaten**“) an oder für Rechnung oder zugunsten von US-amerikanischen Personen weder angeboten, verkauft oder geliefert werden, es sei denn, dies erfolgt gemäß einer Befreiung von den Registrierungsspflichten des *U.S. Securities Act* oder in einer Transaktion, die nicht unter den Anwendungsbereich des *U.S. Securities Act* fällt.

Die Konsortialbanken werden im Rahmen des Übernahmevertrags zusichern und sich verpflichten, dass weder sie noch eine andere in ihrem Namen handelnde Person die Schuldverschreibungen innerhalb der Vereinigten Staaten angeboten, verkauft oder geliefert hat bzw. anbieten, verkaufen oder liefern wird, es sei denn, dies erfolgt in Übereinstimmung mit *Rule 903* von *Regulation S* des *U.S. Securities Act*. Folglich werden die Konsortialbanken zusichern und sich verpflichten, dass weder sie, ihre verbundenen Unternehmen noch in ihrem Namen handelnde Dritte in Bezug auf die Schuldverschreibungen gezielte Verkaufsmaßnahmen oder allgemeine Kaufaufforderungsmaßnahmen im Hinblick auf die Schuldverschreibungen durchgeführt hat bzw. haben und diese auch nicht unternehmen wird bzw. werden. Die in diesem Absatz verwendeten Begriffe haben die ihnen in *Regulation S* zugewiesene Bedeutung.

Die Schuldverschreibungen werden nach Maßgabe der Bestimmungen der *United States Treasury Regulation 1.163-5(c)(2)(i)(D)* („**TEFRA D-Bestimmungen**“ oder „**TEFRA D**“) begeben. Die Konsortialbanken werden im Rahmen des Übernahmevertrags zusichern und sich verpflichten sich, dass

- (a) Close Brothers keine Schuldverschreibungen angeboten oder verkauft hat und während der Sperrfrist keine Schuldverschreibungen an eine in den Vereinigten Staaten oder in ihren Besitzungen befindliche Person oder an einen US-Bürger verkaufen oder anbieten wird und keine Schuldverschreibungen, die während der Sperrfrist verkauft werden, innerhalb der Vereinigten Staaten oder in ihren Besitzungen geliefert hat bzw. liefern wird;
- (b) Close Brothers während der gesamten Sperrfrist Maßnahmen vorhält, die sicher stellen, dass ihre direkt in den Verkaufsprozess der Schuldverschreibungen involvierten Mitarbeiter oder Beauftragten sich bewusst sind, dass die Schuldverschreibungen während der Sperrfrist nicht einer in den Vereinigten Staaten oder in ihren Besitzungen befindlichen Person oder einem US-Bürger angeboten oder verkauft werden dürfen, es sei denn, dies ist nach den TEFRA D-Bestimmungen erlaubt;
- (c) sofern es sich bei ihr um einen US-Bürger handelt, sie die Schuldverschreibungen nur zum Zwecke des Wiederverkaufs im Zusammenhang mit ihrer ursprünglichen Begebung kauft und dass, sofern sie Schuldverschreibungen auf eigene Rechnung behält, dies nur im Einklang mit den Vorschriften der *U.S. Treasury Regulation 1.163-5(c)(2)(i)(D)(6)* geschieht; und

Costs of the Investors in Connection with the Offer

The Issuer will not charge the investor for any costs or taxes. Investors shall inform themselves regarding costs and taxes which may occur in connection with the Notes, including possible fees charged by their depository banks in connection with the subscription and holding of the Notes.

Selling Restrictions

General

The Managers will represent and agree in the Subscription Agreement that it will comply with all applicable securities laws and regulations in force in any jurisdiction in which it takes selling efforts or other measures in relation to the issue of the Notes or in which it will possess or circulate the Prospectus or any documents relating to the placement of the Notes.

European Economic Area

In relation to each Member State of the European Economic Area (each, a “**Relevant Member State**”), the Managers will represent and agree in the Subscription Agreement that in such Member State no public offer of the Notes has been or will be made prior to the publication of a prospectus in relation to the Notes which has been approved by the competent authority in that Relevant Member State in accordance with the applicable law implementing the Prospectus Directive or, where appropriate, published in another Relevant Member State but notified to the competent authority in that Relevant Member State in accordance with the relevant law implementing article 18 of the Prospectus Directive, except that a public offer in the Relevant Member State is permitted on the basis of applicable exceptions.

United States of America

The Notes have not been and will not be registered under the U.S. Securities Act of 1933, as amended (the “**U.S. Securities Act**”), and may not be offered, sold or delivered within the United States of America (the “**United States**”) to or for the account or benefit of, U.S. persons except pursuant to an exemption from, or in a transaction not subject to, the registration requirements of the U.S. Securities Act.

The Managers will represent and agree in the Subscription Agreement that neither it nor any persons acting on its behalf has offered, sold or delivered and will offer, sell or deliver any Notes within the United States except in accordance with Rule 903 of Regulation S under the U.S. Securities Act. Accordingly, the Managers will represent and agree that neither it, its affiliates nor any persons acting on its or their behalf has engaged or will engage in any directed selling efforts or general solicitation with respect to the Notes. Terms used in this subparagraph have the meaning given to them by Regulation S.

The Notes will be issued in accordance with the provisions of United States Treasury Regulation § 1.163-5(c)(2)(i)(D) (the “**TEFRA D Rules**” or “**TEFRA D**”). The Managers have represented and agreed in the Subscription Agreement that:

- (a) the Managers have not offered or sold, and agrees that during the restricted period it will not offer or sell, such Notes to a person who is within the United States or its possessions or to a United States person, and it has not delivered and agrees that it will not deliver within the United States or its possessions such Notes that are sold during the restricted period;
- (b) throughout the restricted period it will have in effect procedures reasonably designed to ensure that its employees or agents who are directly engaged in selling such Notes are aware that such Notes may not be offered or sold during the restricted period to a person who is within the United States or its possessions or to a United States person, except as permitted by the TEFRA D Rules;
- (c) If it is a United States person, is the Managers are acquiring such Notes for purposes of resale in connection with their original issuance and if it retains such Notes for its own account, it will only do so in accordance with the requirements of U.S. Treasury Regulation 1.163-5(c)(2)(i)(D)(6); and

- (d) im Hinblick auf jedes verbundene Unternehmen, das während der Sperrfrist solche Schuldverschreibungen von Close Brothers zum Zwecke des Angebots oder Verkaufs erwirbt, Close Brothers die Zusicherungen und Verpflichtungen gemäß den vorstehenden Absätzen (a), (b) und (c) wiederholt und bestätigt.

In diesem Absatz verwendete Begriffe haben die ihnen durch den *U.S. Internal Revenue Code* und den darauf basierenden Vorschriften, einschließlich der TEFRA D-Bestimmungen, zugewiesene Bedeutung.

Vereinigtes Königreich

Die Konsortialbanken werden zusichern und sich verpflichten, dass

- (a) sie jegliche Einladung oder Aufforderung zur Aufnahme von Investmentaktivitäten (im Sinne von *Section 21* des *Financial Services and Markets Act 2000* in der jeweils geltenden Fassung („**FSMA**“)) in Verbindung mit der Begebung oder dem Verkauf der Schuldverschreibungen nur in den Fällen, in denen *Section 21 (1) FSMA* auf die Emittentin keine Anwendung findet, unterbreitet oder in sonstiger Weise zugeleitet haben bzw. unterbreiten oder in sonstiger Weise zuleiten werden; und
- (b) sie bei ihrem Handeln im Zusammenhang mit den Schuldverschreibungen im, aus dem oder anderweitig das Vereinigte Königreich betreffend alle geltenden Bestimmungen des *FSMA* eingehalten haben und einhalten werden.

- (d) With respect to each affiliate that acquires such Notes from the Managers for the purpose of offering or selling such Notes during the restricted period, the Managers have repeated and confirmed the representations and agreements contained in paragraphs (a), (b) and (c) above on such affiliate's behalf.

Terms used in this subparagraph have the meanings given to them by the U.S. Internal Revenue Code and regulations thereunder, including the TEFRA D Rules.

United Kingdom

The Managers will represent and agree that,

- (a) they have only communicated or caused to be communicated and will only communicate or cause to be communicated any invitation or inducement to engage in investment activity (within the meaning of Section 21 of the Financial Services and Markets Act 2000, as amended ("FSMA")) received by it in connection with the issue or sale of any Notes in circumstances in which Section 21(1) of the FSMA does not apply to the Issuer; and
- (b) they have complied and will comply with all applicable provisions of the FSMA with respect to anything done by it in relation to the Notes in, from or otherwise involving the United Kingdom.

BESTEUERUNG

Die folgenden Informationen sind grundsätzlicher Natur und dienen lediglich der Vorabinformation. Sie stellen eine allgemeine Beschreibung der wesentlichen Steuerfolgen nach deutschem Recht zum Datum dieses Prospektes dar. Die folgenden Informationen erheben nicht den Anspruch, eine vollständige Beschreibung aller möglichen steuerlichen Erwägungen darzustellen, die für eine Investitionsentscheidung von Bedeutung sein können. Es können gewisse steuerliche Erwägungen nicht dargestellt sein, weil diese den allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechen oder als Teil des Allgemeinwissens der Anleihegläubiger vorausgesetzt werden. Diese Zusammenfassung bezieht sich auf die in der Bundesrepublik Deutschland am Tage des Prospektes anwendbaren Rechtsvorschriften und gilt vorbehaltlich künftiger Gesetzesänderungen, Gerichtsentscheidungen, Änderungen der Verwaltungspraxis und sonstiger Änderungen. Die folgenden Informationen stellen keine rechtliche oder steuerliche Beratung dar und sollten nicht als eine solche angesehen werden. Zukünftige Anleihegläubiger sollten ihre Steuerberater und Rechtsanwälte zu Rate ziehen, um sich über besondere Rechtsfolgen Auskunft geben zu lassen, die aus der jeweils für sie anwendbaren Rechtsordnung oder individuellen Besonderheiten erwachsen können.

Besteuerung der Anleihegläubiger in der Bundesrepublik Deutschland

Für die Besteuerung der Anleihegläubiger ist zu unterscheiden zwischen der Besteuerung im Zusammenhang mit dem Halten („Besteuerung von Zinserträgen“), mit der Veräußerung („Besteuerung von Veräußerungsgewinnen“) und mit der unentgeltlichen Übertragung („Erbrechts- und Schenkungsteuer“) von Schuldverschreibungen.

Einkommensteuer

Besteuerung von in Deutschland ansässigen Anleihegläubigern, die ihre Schuldverschreibungen im Privatvermögen halten

Besteuerung der Zinseinkünfte

Die Zahlung von Zinsen aus der Schuldverschreibung an in Deutschland ansässige Anleihegläubiger, d. h. Anleihegläubiger mit Wohnsitz oder gewöhnlichem Aufenthalt in Deutschland, unterliegt der deutschen Besteuerung mit Einkommenssteuer (zzgl. Solidaritätszuschlag von 5,5% hierauf) und soweit einschlägig Kirchensteuer. Die Zinszahlungen aus der Schuldverschreibung an in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtige natürliche Personen unterliegen grundsätzlich der Einkommensteuer in Form der Abgeltungsteuer mit einem Steuersatz von 25% (zzgl. Solidaritätszuschlag von 5,5% hierauf, insgesamt 26,375%). Der Gesamtbetrag der steuerpflichtigen Einkünfte aus Kapitalvermögen eines Steuerpflichtigen reduziert sich um den Sparer-Pauschbetrag in Höhe von EUR 801 (bei zusammen veranlagten Ehegatten EUR 1.602), anstatt des Abzugs der tatsächlich entstandenen Kosten.

Wenn die Schuldverschreibung für den Anleihegläubiger durch ein inländisches Kreditinstitut, ein inländisches Finanzdienstleistungsinstitut (einschließlich inländischer Niederlassung eines ausländischen Instituts), ein inländisches Wertpapierhandelsunternehmen oder eine inländische Wertpapierhandelsbank („inländische Depotstelle“) verwahrt werden, wird die Abgeltungsteuer als Kapitalertragsteuer einbehalten und durch die inländische Depotstelle an das Finanzamt abgeführt. Die Emittentin übernimmt keine Verantwortung für den Einbehalt von Steuern, die für deutsche Anleihegläubiger in Deutschland anfallen.

Auf Antrag eines kirchensteuerpflichtigen Anleihegläubigers, der die Schuldverschreibungen im Privatvermögen hält, und im Rahmen der anwendbaren Landeskirchensteuergesetze wird die Kirchensteuer auf die Zinszahlungen durch die inländische Depotstelle, die die Auszahlung der Zinsen für die Rechnung der Emittentin an den Anleihegläubiger vornimmt, einbehalten und abgeführt. In diesem Fall wird mit dem Steuerabzug durch die inländische Depotstelle auch die Kirchensteuer für die Zinszahlungen abgegolten. Wird keine Kirchensteuer durch eine inländische Zahlstelle einbehalten, ist ein kirchensteuerpflichtiger Anleihegläubiger verpflichtet, die erhaltenen Zinsen in seiner Einkommensteuererklärung anzugeben. Die Kirchensteuer auf die Zinseinkünfte wird dann im Wege der Veranlagung erhoben. Ein Abzug der einbehaltenen Kirchensteuer als Sonderausgabe ist nicht zulässig.

Es wird grundsätzlich keine Abgeltungsteuer erhoben, wenn der Anleihegläubiger eine Privatperson ist, die (i) die Schuldverschreibungen nicht in ihrem Betriebsvermögen hält und (ii) einen Freistellungsauftrag bei der inländischen Depotstelle einreicht. Dies gilt allerdings nur, soweit die Zinseinkünfte aus der Schuldverschreibung zusammen mit allen anderen Einkünften aus Kapitalvermögen den Sparer-Pauschbetrag nicht übersteigen.

TAXATION

The following information is of a general nature only and solely for preliminary information purposes. It is a general description of the major tax consequences under German law as of the date of this Prospectus. It does not purport to be a comprehensive description of all tax considerations that might be relevant to an investment decision. It may not include certain tax considerations which arise from rules of general application or are assumed to be generally known by Noteholders. This summary is based on the laws in force in the Federal Republic of Germany on the date of this Prospectus and is subject to any changes in law, court decisions, changes of the administrative practice or other changes that may be made after such date. The following information is neither intended to be, nor should be regarded as, legal or tax advice. Prospective Noteholders should consult their tax and legal advisors as to the particular legal consequences which may arise from the laws applicable to them.

Taxation of Noteholders in the Federal Republic of Germany

With respect to taxation, a distinction has to be made between the taxation of interest income, the taxation of capital gains and the gratuitous transfer of the Notes.

Income tax

Taxation of Noteholders resident in Germany holding their Notes as private assets

Taxation of interest income

Payments of interest on the Notes to Noteholders resident in Germany (i.e., Noteholders whose residence or habitual abode is in Germany) are subject to German income tax (plus a solidarity surcharge of 5.5% thereon) and, if applicable, church tax. Payments of interest on the Notes to individuals who are fully taxable in Germany are generally subject to a flat income tax (*Abgeltungssteuer*) at a rate of 25% (plus a solidarity surcharge of 5.5% thereon, resulting in a total tax charge of 26.375%). The total amount of capital income (*Einkünfte aus Kapitalvermögen*) of a taxpayer will be reduced by a lump sum saver's allowance (*Sparer-Pauschbetrag*) of EUR 801 (EUR 1,602 for married couples filing jointly) in lieu of a deduction of the expenses actually incurred.

If Notes are held in safe custody for the Noteholder by a German credit institution, a German financial services institution (including German branches of a foreign institution), a German investment firm or securities trading bank ("**German Custodian**"), the flat income tax will be deducted as withholding tax and paid to the tax office by the German Custodian. The Issuer does not assume any responsibility for any amount to be withheld for tax levied on German Noteholders.

Upon request of a Noteholder who is subject to church tax under the applicable regional church tax law (*Landeskirchensteuergesetz*) and who holds the Notes as private assets, church tax on interest payments will be withheld and remitted by the German Custodian which effects payment of the interest to the Noteholders for the account of the Issuer. In this case, also the church tax on interest payments is discharged by the German Custodian's withholding. If church tax is not withheld by a German Custodian, Noteholders who are subject to church tax are required to report the interest received in their income tax return. In this case, church tax on interest income is imposed by assessment. Any church tax withheld is not deductible as special expenses (*Sonderausgaben*).

In general, no flat income tax is levied if the Noteholder is an individual (i) who does not hold the Notes as operating assets and (ii) who submits a tax exemption request (*Freistellungsauftrag*) to the German Custodian, but only to the extent the interest income derived from the Note together with all other capital income do not exceed the lump-sum saver's allowance.

Außerdem wird keine Abgeltungsteuer einbehalten, wenn anzunehmen ist, dass die Einkünfte keiner Besteuerung unterworfen werden und der inländischen Depotstelle eine entsprechende Nichtveranlagungs-Bescheinigung des zuständigen Finanzamtes zur Verfügung gestellt wird.

Soweit die Auszahlung der Zinsen nicht über eine inländische Depotstelle erfolgt, ist der Anleihegläubiger verpflichtet, die Zinseinkünfte im Zuge der steuerlichen Veranlagung zu erklären. Auch in diesem Fall unterliegen die Zinseinkünfte der Abgeltungsteuer in Höhe von 25% zzgl. 5,5% Solidaritätszuschlag hierauf.

Die Einbehaltung der Abgeltungsteuer hat grundsätzlich abgeltende Wirkung, so dass auf der Ebene des Anleihegläubigers keine weitere Besteuerung erfolgt. Auf Antrag des Anleihegläubigers werden anstelle der Abgeltungsteuer die Zinseinkünfte der tariflichen Einkommensteuer unterworfen, wenn dies zu einer niedrigeren (weniger als 25%) Steuer führt (Günstigerprüfung). In diesem Fall wird die Kapitalertragsteuer auf die tarifliche Einkommensteuer angerechnet und ein in sich etwa ergebender Überhang erstattet. Das Verbot des Abzugs von Werbungskosten und die Verlustverrechnungsbeschränkungen, d.h. Verluste aus Kapitalvermögen sind grundsätzlich nur mit Einkünften aus Kapitalvermögen verrechenbar, gelten aber auch bei der Veranlagung mit dem tariflichen Einkommensteuersatz.

Besteuerung der Veräußerungsgewinne

Gewinne aus der Veräußerung oder Rückzahlung der Schuldverschreibungen unterliegen der Abgeltungsteuer in Höhe von 25% zzgl. Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5% der Einkommensteuer. Die gesamte steuerliche Belastung beträgt somit 26,375% ohne Rücksicht auf die Haltedauer der Schuldverschreibung. Soweit der Zinsanspruch ohne Schuldverschreibung veräußert wird, unterliegen die Erträge aus der Veräußerung des Zinsanspruchs der Besteuerung. Das Gleiche gilt, wenn die Schuldverschreibung ohne Zinsanspruch veräußert wird.

Wenn die Schuldverschreibungen von einer inländischen Depotstelle verwahrt werden, wird die Abgeltungsteuer auf die Differenz zwischen dem Veräußerungspreis und den Anschaffungskosten der Schuldverschreibungen erhoben. Die Emittentin übernimmt keine Verantwortung für den Einbehalt von Steuern, die für deutsche Anleihegläubiger in Deutschland anfallen. Von den gesamten Einkünften aus Kapitalvermögen ist lediglich der Abzug eines jährlichen Sparer-Pauschbetrages in Höhe von EUR 801, resp. EUR 1.602 bei zusammen veranlagten Ehegatten, möglich. Ein darüber hinaus gehender Abzug von Werbungskosten im Zusammenhang mit Veräußerungsgewinnen ist nicht zulässig. Veräußerungsverluste aus Schuldverschreibungen dürfen mit Gewinnen, die aus der Veräußerung von Schuldverschreibungen entstehen sowie anderen positiven Einkünften aus Kapitalvermögen ausgeglichen werden. Sollten die Anschaffungsdaten der Schuldverschreibungen (etwa in Folge eines Depotübertrags) nicht nachgewiesen werden, so beträgt die Kapitalertragsteuer 30% der Einnahmen aus der Veräußerung oder Einlösung der Schuldverschreibungen.

Wenn die Schuldverschreibungen nicht bei einer inländischen Depotstelle verwahrt werden, erfolgt die Besteuerung im Rahmen der allgemeinen steuerlichen Veranlagung mit Abgeltungsteuer in Höhe von 25% zzgl. 5,5% Solidaritätszuschlag hierauf.

Auf Antrag eines kirchensteuerpflichtigen Anleihegläubigers und im Rahmen der anwendbaren Landeskirchensteuergesetze wird auch die Kirchensteuer auf den Veräußerungsgewinn durch die inländische Depotstelle einbehalten und gilt mit dem Steuerabzug als abgegolten. Ein Abzug der einbehaltenen Kirchensteuer als Sonderausgabe ist nicht zulässig.

Der Einbehalt der Abgeltungsteuer hat grundsätzlich abgeltende Wirkung in Bezug auf die einkommensteuerliche Erfassung der Veräußerung oder Einlösung der Schuldverschreibungen. Der Anleihegläubiger kann beantragen, dass seine gesamten Einkünfte aus Kapitalvermögen zusammen mit seinen sonstigen steuerpflichtigen Einkünften statt dem einheitlichen Steuersatz für Kapitaleinkünfte dem Satz der tariflichen, progressiven Einkommensteuer unterworfen werden, wenn dies für ihn zu einer niedrigeren Steuerbelastung führt (Günstigerprüfung). In diesem Fall wird die Kapitalertragsteuer auf die tarifliche Einkommensteuer angerechnet und ein sich etwa ergebender Überhang erstattet. Das Verbot des Abzugs von Werbungskosten und die Verlustverrechnungsbeschränkungen, d.h. Verluste aus Kapitalvermögen sind grundsätzlich nur mit Einkünften aus Kapitalvermögen verrechenbar, gelten aber auch bei der Veranlagung mit dem tariflichen Einkommensteuersatz.

Besteuerung der Schuldverschreibungen in Deutschland ansässiger Anleihegläubiger, die diese als Betriebsvermögen halten

Zinseinkünfte und Veräußerungsgewinne aus Schuldverschreibungen, von in Deutschland ansässigen Anleihegläubigern, die die Schuldverschreibungen im Betriebsvermögen halten (einschließlich der Einkünfte, die über gewerbliche Personengesellschaften erzielt werden), unterliegen grundsätzlich der deutschen Einkommensteuer bzw. Körperschaftsteuer zzgl. 5,5% des Solidaritätszuschlag hierauf. Die Zins- und Veräußerungserträge werden außerdem der Gewerbesteuer unterworfen, wenn die Schuldverschreibungen dem inländischen Betriebsvermögen zugeordnet werden.

Similarly, no withholding tax is deducted if it is to be assumed that the income is not subject to taxation and the Noteholder has submitted to the German Custodian a certificate of non-assessment (*Nichtveranlagungs-Bescheinigung*) issued by the competent tax office.

To the extent interest payments are not made through a German Custodian, the Noteholder is required to report the interest income in his income tax return. Also in this case, interest income is subject to flat income tax at a rate of 25% plus a solidarity surcharge of 5.5% thereon.

The liability to pay flat income tax is generally discharged by way of withholding. In this case, the Noteholder is not subject to further taxation. The Noteholder can request that its interest income be taxed at the standard income tax rate (*tariflicher Einkommensteuersatz*) instead of the flat income tax rate if this results in a lower (less than 25%) tax burden (*Günstigerprüfung*). In this case, the withholding tax is set-off against the individual income tax of the Noteholder and any excess amount is reimbursed. The prohibition of the deduction of income-related expenses and the loss off-setting restrictions, i.e. any negative capital income (*Verluste aus Kapitalvermögen*) is, in principle, only off-settable against positive capital income, also applies in case of an assessment at the individual income tax rate of the Noteholder.

Taxation of capital gains

Capital gains from the disposal or redemption of Notes are subject to 25% flat income tax plus a 5.5% solidarity surcharge thereon, resulting in a total tax burden of 26.375% irrespective of the holding period of the Note. If the entitlement to interest payments is disposed of without the Note, the income from the sale of the entitlement to interest payments is taxable. The same applies if a Note is sold without the entitlement to interest payments.

If the Notes are held in safe custody by a German Custodian, flat income tax will be levied on the difference between the sales price and the purchase price of the Notes. The Issuer does not assume any responsibility for any amount to be withheld for tax levied on German Noteholders. From the total capital income, only an annual lump sum saver's allowance in the amount of EUR 801, or EUR 1,602 for married couples filing jointly, can be deducted. Further expenses incurred in connection with capital gains are not deductible. Losses from a disposal of Notes can be off-set against gains from the sale of Notes and other positive capital income. Should no evidence on the acquisition data of the Notes be furnished (for example, as a result of a transfer of a custody account), withholding tax amounts to 30% of the proceeds from the disposal or redemption of the Notes.

If the Notes are not held in safe custody by a German Custodian, taxation is effected by tax assessment procedure at a flat tax rate of 25% plus a solidarity surcharge of 5.5% thereon.

Upon request of a Noteholder who is subject to church tax under the applicable regional church tax law, also the church tax on capital gains is withheld by the German Custodian and is deemed discharged by such withholding. Any church tax withheld is not deductible as special expenses.

The income tax liability arising from the disposal or redemption of the Notes is generally discharged by the withholding of flat income tax. The Noteholder may request that its total capital income together with any other taxable income be taxed at the standard progressive income tax rate instead of the flat tax rate for capital income if this results in a lower tax burden for the Noteholder. In this case, the capital gains tax will be credited against the individual income tax of the Noteholder and any excess amount will be reimbursed. The prohibition to deduct income-related expenses and the loss off-setting restrictions, i.e. any negative capital income is, in principle, only off-settable against positive capital income, also apply in case of an assessment at the individual income tax rate of the Noteholder.

Taxation of Notes held as operating assets by Noteholders resident in Germany

Interest income and capital gains from the disposal of Notes held as operating assets by Noteholders resident in Germany (including income realised through business partnerships) are generally subject to German income tax or corporate income tax plus a solidarity surcharge of 5.5% thereon. Interest income and capitals gains are also subject to trade tax when the Notes form part of the business assets of a German trade or business.

Wenn die Schuldverschreibungen bei einer inländischen Depotstelle verwahrt werden, unterliegen Zinszahlungen oder Kapitalerträge aus der Veräußerung oder Einlösung der Schuldverschreibungen grundsätzlich einer Kapitalertragsteuer in Höhe von 25% zzgl. 5,5% Solidaritätszuschlag hierauf. In diesem Fall hat die Quellensteuer allerdings keine abgeltende Wirkung für den Anleihegläubiger, sondern wird als Steuervorauszahlung auf die persönliche Einkommenssteuer bzw. Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag des Anleihegläubigers angerechnet bzw. in Höhe eines etwaigen Überschusses erstattet. Die Emittentin übernimmt keine Verantwortung für den Einbehalt von Steuern, die für deutsche Anleihegläubiger in Deutschland anfallen.

Bezüglich der Kapitalerträge aus Veräußerung oder Einlösung der Schuldverschreibungen wird grundsätzlich keine Kapitalertragsteuer einbehalten, wenn (i) die Schuldverschreibungen zum Betriebsvermögen einer in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen Kapitalgesellschaft gehören sowie (ii) wenn die Schuldverschreibungen zum Betriebsvermögen eines Einzelunternehmers oder einer Personengesellschaft gehören und der Anleihegläubiger dies gegenüber der auszahlende Stelle nach amtlich vorgeschriebenen Muster erklärt. Von einem Kapitalertragsteuerabzug kann auf Antrag auch dann Abstand genommen werden, wenn die Kapitalertragsteuer auf Dauer höher wäre als die gesamte Körperschaft- bzw. Einkommensteuer.

Besteuerung von Schuldverschreibungen von im Ausland ansässigen Anleihegläubigern

Zins- und Kapitalerträge unterliegen grundsätzlich nicht der deutschen Besteuerung, wenn sie von ausländischen Anleihegläubigern erzielt werden, es sei denn sie sind als inländische Einkünfte zu qualifizieren, weil sie zum Beispiel als Teil des inländischen Betriebsvermögen oder einer inländischen Betriebsstätte gelten. Anleihegläubiger gelten als nicht im Inland ansässig, wenn sie weder ihren Wohnsitz noch ihren gewöhnlichen Aufenthalt bzw. ihren Sitz oder den Ort ihrer Geschäftsleitung in Deutschland haben. Die Zinserträge können allerdings der deutschen Besteuerung unterliegen, wenn sie als inländische Einkünfte gelten. Dies ist grundsätzlich dann der Fall, wenn das Kapitalvermögen durch inländischen Grundbesitz oder durch inländische Rechte, die den Vorschriften des bürgerlichen Rechts über Grundstücke unterliegen, besichert sind. Sind die Zins- und Kapitalerträge als inländische Einkünfte zu qualifizieren können sie der deutschen Besteuerung unterliegen.

Werden in diesem Fall die Schuldverschreibungen von einer inländischen Depotstelle verwahrt, werden sie grundsätzlich der deutschen Besteuerung mit Kapitalertragsteuer wie oben im Abschnitt „Besteuerung - Besteuerung der Anleihegläubiger - Einkommensteuer - Besteuerung von in Deutschland ansässigen Anleihegläubigern, die ihre Schuldverschreibungen im Privatvermögen halten“ bzw. „ - Besteuerung der Schuldverschreibungen in Deutschland ansässiger Anleihegläubiger, die diese als Betriebsvermögen halten“ beschrieben, unterworfen. Bei Kapitalerträgen aus der Veräußerung oder Einlösung der Schuldverschreibungen wird keine Kapitalertragsteuer einbehalten, wenn die Kapitalerträge Betriebseinnahmen eines inländischen Betriebs sind und der Anleihegläubiger dies der auszahlenden Stelle nach amtlich vorgeschriebenem Muster erklärt.

Erbschaft- und Schenkungssteuer

Der Teil des die jeweiligen Freibeträge überschreitenden Bereicherung durch den Erwerb von Schuldverschreibungen von Todes wegen oder durch Schenkung unter Lebenden wird grundsätzlich der deutschen Erbschaft- bzw. Schenkungssteuer unterworfen, wenn der Erblasser zur Zeit seines Todes, der Schenker zur Zeit der Schenkungsausführung oder der Erwerber zur Zeit der Entstehung der Steuer seinen Wohnsitz, gewöhnlichen Aufenthalt, seine Geschäftsleitung oder seinen Sitz in Deutschland hat.

Falls im konkreten Fall ein Doppelbesteuerungsabkommen zur Erbschaft- und Schenkungssteuer einschlägig sein sollte, kann dieses das deutsche Besteuerungsrecht einschränken.

Die Übertragung der Schuldverschreibungen unterliegt keiner Erbschaft- bzw. Schenkungssteuer in Deutschland, wenn im Falle der Erbschaft weder der Erblasser noch der Erbe und im Falle der Schenkung weder der Schenker noch der Beschenkte in Deutschland für steuerliche Zwecke ansässig ist und die Schuldverschreibungen nicht Teil des Betriebsvermögens einer inländischen Betriebsstätte sind oder ein ständiger Vertreter in der Bundesrepublik Deutschland bestellt wurde. Sonderregelungen finden Anwendungen auf bestimmte außerhalb Deutschlands lebende deutsche Staatsangehörige und ehemalige deutsche Staatsangehörige.

Sonstige Steuern

Bei dem Erwerb, der Veräußerung oder anderen Formen der Übertragung von Schuldverschreibungen fallen grundsätzlich keine weiteren deutschen Steuern wie bspw. Kapitalverkehrssteuer, Umsatzsteuer oder ähnliche Steuern an. Vermögenssteuer wird in Deutschland gegenwärtig nicht erhoben.

If the Notes are held in safe custody by a German Custodian, interest payments and capital gains from the disposal or redemption of the Notes are generally subject to withholding tax at a rate of 25% plus a solidarity surcharge of 5.5% thereon. In this case, however, the withholding tax does not discharge the income tax liability of the Noteholder, but is credited as advance payment against the Noteholder's liability to pay (corporate income) tax and solidarity surcharge and any excess amount is reimbursed, respectively. The Issuer does not assume any responsibility for any amount to be withheld for tax levied on German Noteholders.

Capital gains from a disposal or redemption of the Notes will generally not be subject to withholding tax (i) if the Notes are held as business assets by a corporation, which is unlimited subject to income taxation in Germany, and (ii) if the Notes are held as business assets of a sole proprietor or partnership and the Noteholder notifies the body effecting the payment to this effect in the officially required form. An exemption from the deduction of withholding tax is also possible upon request, if the amount of withholding tax would be permanently higher than the total amount of corporate income tax or income tax.

Taxation of Notes held by Noteholders not resident in Germany

Interest and other capital income are generally not subject to tax in Germany if generated by Noteholders not resident in Germany, unless such income qualify as domestic income, e.g., because it forms part of a German business or of a permanent establishment in Germany. Noteholders are not resident in Germany if they have neither their residence nor their habitual abode or registered office or place of management in Germany.

Interest and capital income that qualify as domestic income may be subject to German taxation. If the interest and capital income is subject to German taxation and the notes are held in safe custody by a German Custodian, the interest and capital income are generally subject to German withholding tax as described above in section "Taxation - Taxation of Noteholders - Income tax - Taxation of Noteholders resident in Germany holding their Notes as private assets" or "Taxation of Noteholders resident in Germany holding their Notes as operating assets". For capital gains from the disposal or redemption of the Notes, withholding tax is not levied if the capital gain qualifies as business income from a domestic business and the Noteholder notifies the body effecting the payment in officially required form accordingly.

Gift and inheritance tax

Such part of the enrichment obtained by an acquisition of the Notes by reason of death or in the form of a gift *inter vivos*, which exceeds the respective allowances, is generally subject to German inheritance or gift tax, provided that the decedent at the time of his death, the donor when making the gift, or the acquirer when the tax is incurred has its residence, habitual abode, registered office or management in Germany.

Should a double taxation treaty be in effect in the individual case, however, German taxation provisions may be restricted thereby.

The transfer of the Notes is not subject to inheritance or gift tax in Germany, if, in case of an inheritance, neither the decedent nor the beneficiary, or, in case of a gift, neither the donor nor the donee, is tax-resident in Germany and the Notes do not form part of the business assets of a permanent establishment in Germany and no permanent representative has been appointed in Germany. Exemptions apply to certain German citizens who live abroad and former German citizens.

Other taxes

In principle, no other taxes, such as capital transfer tax, VAT or similar taxes, are payable in Germany in connection with a purchase, disposal or other form of transfer of Notes. Wealth tax (*Vermögenssteuer*) is currently not imposed in Germany.

EU-Zinsrichtlinie

Gemäß der Richtlinie 2003/48/EG des Rates vom 3. Juni 2003 im Bereich der Besteuerung von Zinserträgen („EU-Zinsrichtlinie“) muss jeder EU-Mitgliedsstaat den zuständigen Behörden eines anderen EU-Mitgliedsstaates Einzelheiten über die Zahlung von Zinsen und ähnliche Erträgen durch eine Zahlstelle (wie in der Richtlinie definiert) in seinem Hoheitsgebiet mitteilen, wenn der wirtschaftliche Eigentümer solcher Beträge in dem anderen Mitgliedsstaat ansässig ist.

Besteuerung der Anleihegläubiger im Großherzogtum Luxemburg

Die folgenden Informationen stellen eine Zusammenfassung bestimmter wesentlicher luxemburger Steuerfolgen des Erwerbs, des Innehabens und der Veräußerung der Schuldverschreibungen dar. Sie erheben nicht den Anspruch, eine vollständige Beschreibung aller möglichen steuerlichen Situationen darzustellen, die für eine Entscheidung über den Erwerb, das Innehaben oder die Veräußerung der Schuldverschreibungen von Bedeutung sein können. Sie sind in diesem Prospekt lediglich zu Informationszwecken enthalten und stellen keine rechtliche oder steuerliche Beratung dar und sollten auch nicht als eine solche angesehen werden. Zukünftige Inhaber der Anleihen sollten ihre eigenen steuerlichen Berater zu Rate ziehen, um sich, auf Basis der ihnen spezifischen Umstände, über die anwendbaren Steuerfolgen zu informieren. Die folgende Beschreibung des luxemburger Steuerrechts basiert auf der Annahme, dass keiner der Anleihegläubiger als Mitunternehmer agiert, und bezieht sich auf die in Luxemburg am Tage des Prospektes anwendbaren Rechtsvorschriften, in der Form, wie sie am Tage des Prospektes von den luxemburger Steuerbehörden interpretiert werden, und gilt vorbehaltlich künftiger – auch rückwirkender – Änderungen der Rechtslage oder der Interpretation derselben.

Bitte beachten Sie, dass sich der Ansässigkeitsbegriff in den nachfolgenden Abschnitten ausschließlich auf die luxemburger Bestimmungen zur Einkommensteuer bezieht. Jeder Verweis auf eine Steuer, Abgabe, sonstige Gebühr oder Einbehalt einer vergleichbaren Gattung bezieht sich ausschließlich auf luxemburger Steuervorschriften und/oder Konzepte. Bitte beachten Sie auch, dass ein Verweis auf die luxemburger Einkommensteuer im Allgemeinen die Körperschaftsteuer (impôt sur le revenu des collectivités), die Gewerbesteuer (impôt commercial communal), den Solidaritätszuschlag (contribution au fonds pour l'emploi) und die Einkommensteuer (impôt sur le revenu) umfasst. Steuerpflichtige juristische Personen können zudem der Vermögensteuer (impôt sur la fortune) sowie anderen Abgaben, Gebühren und Steuern unterworfen sein. Die Körperschaftsteuer, die Gewerbesteuer und der Solidaritätszuschlag sind grundsätzlich durch die meisten juristischen Personen zu entrichten, welche in Luxemburg für Steuerzwecke ansässig sind. Natürliche Personen sind im Allgemeinen der Einkommensteuer und dem Solidaritätszuschlag unterworfen. Unter gewissen Voraussetzungen kann eine natürliche Person auch der Gewerbesteuer unterliegen, falls sie in Ausübung einer geschäftlichen oder unternehmerischen Tätigkeit agiert.

Quellensteuer

In Luxemburg nicht ansässige Anleihegläubiger

Gemäß der derzeitigen luxemburger Steuervorschriften und vorbehaltlich der Gesetze vom 21. Juni 2005 (die „**Juni 2005 Gesetze**“), die die Richtlinie 2003/48/EG vom 3. Juni 2003 im Bereich der Besteuerung von Zinserträgen („**EU-Zinsrichtlinie**“) und diesbezügliche Abkommen (die „**Abkommen**“), die zwischen Luxemburg und bestimmten abhängigen und assoziierten Gebieten der Europäischen Union (Aruba, die Britischen Jungferninseln, Curaçao, Guernsey, Isle of Man, Jersey, Montserrat und Sint Maarten, zusammen die „**Assoziierten Gebiete**“) abgeschlossen wurden, umsetzen, existiert keine Quellensteuer auf Zinsen (gezahlte oder aufgelaufene) oder andere Zahlungen (z.B. Kapitalrückzahlungen) an nichtansässige Anleihegläubiger.

Gemäß der Juni 2005 Gesetze ist eine luxemburgische Zahlstelle (im Sinne der EU-Zinsrichtlinie) seit 1. Juli 2005 verpflichtet, auf Zinszahlungen und ähnliche Einkünfte, hierunter können auch prinzipiell die bei Fälligkeit gezahlten Rückzahlungsprämien der Schuldverschreibungen fallen, die an natürliche, in anderen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union ansässige Personen oder an eine niedergelassene Einrichtung im Sinne des Artikels 4.2 der EU-Zinsrichtlinie (d.h. eine Rechtsform (i) ohne eigene Rechtspersönlichkeit (mit Ausnahme (1) einer finnischen avion yhtiö oder kommandiittiyhtiö oder (2) einer schwedischen handelsbolag oder kommanditbolag) und (ii) deren Gewinn nicht den allgemeinen Vorschriften über die Unternehmensbesteuerung unterliegt und (iii) die weder nach der Richtlinie 2009/65/EG als ein Organismus für gemeinsame Anlagen in Wertpapieren („OGAW“) zugelassen ist noch hierfür optiert hat) gezahlt werden, eine Quellensteuer einzubehalten, falls der Begünstigte der Zinszahlungen nicht für den das Informationsaustausch- oder das Bescheinigungsverfahren optiert hat.

Der anwendbare Quellensteuersatz beträgt derzeit 35 %. Es wurde von der luxemburger Regierung öffentlich angekündigt, dass ab 1. Januar 2015 das System der Erhebung einer Quellensteuer durch den automatischen Informationsaustausch ersetzt wird.

European Union Savings Directive

Pursuant to Council Directive 2003/48/EC of 3 June 2003 on taxation of savings income in the form of interest payments (“**European Union Savings Directive**”), each European Union Member State is required to provide the competent authorities of another European Union Member State with detailed information about the payment of interest and similar income through a paying agent (within the meaning of such Directive) established within its territory, if the beneficial owner of such amounts is resident in another Member State.

Taxation of Noteholders in the Grand Duchy of Luxembourg

The following is a summary of certain material Luxembourg tax consequences of purchasing, owning and disposing of the Notes. It does not purport to be a complete analysis of all possible tax situations that may be relevant to a decision to purchase, own or deposit the Notes. It is included herein solely for preliminary information purposes and is not intended to be, nor should it construed to be, legal or tax advice. Prospective purchasers of the Notes should consult their own tax advisers as to the applicable tax consequences of the ownership of the Notes, based on their particular circumstances. The following description of Luxembourg tax law is based upon the assumption that none of the Noteholders will act as co-entrepreneur of the Issuer and upon the Luxembourg law and regulations as in effect and as interpreted by the Luxembourg tax authorities on the date of this Prospectus and is subject to any amendments in law (or in interpretation) later introduced, whether or not on a retroactive basis.

Please be aware that the residence concept used under the respective headings below applies for Luxembourg income tax assessment purposes only. Any reference in the present section to a tax, duty, levy impost or other charge or withholding of a similar nature refers to Luxembourg tax laws and/or concepts only. Also, please note that a reference to Luxembourg income tax encompasses corporate income tax (impôt sur le revenu des collectivités), municipal business tax (impôt commercial communal), a solidarity surcharge (contribution au fonds pour l’emploi) and personal income tax (impôt sur le revenu) generally. Corporate taxpayers may further be subject to net worth tax (impôt sur la fortune), as well as other duties, levies or taxes. Corporate income tax, municipal business tax, as well as the solidarity surcharge invariably applies to most corporate taxpayers resident of Luxembourg for tax purposes. Individual taxpayers are generally subject to personal income tax and the solidarity surcharge. Under certain circumstances, where an individual taxpayer acts in the course of the management of a professional or business undertaking, municipal business tax may apply as well.

Withholding Tax

Non-resident Noteholders

Under current Luxembourg tax laws and subject to the application of the Luxembourg laws dated 21 June 2005 (the “June 2005 Laws”) implementing Council Directive 2003/48/EC of 3 June 2003 on taxation of savings income in the form of interest payments (the “EU Savings Directive”) and related agreements (the “Agreements”) concluded between Luxembourg and certain dependent and associated territories of the European Union (i.e. Aruba, British Virgin Islands, Curaçao, Guernsey, Isle of Man, Jersey, Montserrat and Sint Maarten – collectively the “Associated Territories”), there is no withholding tax on interest (paid or accrued) and other payments (e.g. repayment of principal) to non-resident Noteholders.

Under the June 2005 Laws, a Luxembourg-based paying agent (within the meaning of the EU Savings Directive) is required since 1 July 2005 to withhold tax on interest and similar income paid by it to (or under certain circumstances, to the benefit of) an individual or a residual entity in the sense of article 4.2. of the EU Savings Directive (i.e. an entity (i) without legal personality, except for a Finnish avoin yhtiö and kommandiittiyhtiö / öppet bolag and kommanditbolag and a Swedish handelsbolag and kommanditbolag, (ii) whose profits are not taxed under the general arrangements for the business taxation and (iii) that is not, or has not opted to be considered as, an undertaking for collective investment in transferable securities (“UCITS”) recognised in accordance with Council Directive 2009/65/EC), resident or established in another EU Member State than Luxembourg or in any of the Associated Territories, unless the beneficiary of the interest payments elects for the exchange of information procedure or for the tax certificate procedure.

The withholding tax is currently levied at the rate of 35%. It has been publicly announced by the Luxembourg government that as from January 1, 2015 the withholding tax will be replaced in Luxembourg by the exchange of information.

Die EU-Zinsrichtlinie wird derzeit überarbeitet und die Auswirkungen möglicher Änderungen sollten genau verfolgt werden. Anleihegläubiger sollten sich über Auswirkungen der EU-Zinsrichtlinie auf ihre Investitionen informieren und sich gegebenenfalls diesbezüglich beraten lassen.

Ansässige Anleihegläubiger

Die Begriffe “Zins”, “Zahlstelle” und “niedergelassene Einrichtung”, welche im Folgenden verwendet werden, haben dieselbe Bedeutung wie in den Juni 2005 Gesetzen.

Gemäß der derzeitigen Luxemburger Steuervorschriften und vorbehaltlich des Gesetzes vom 23. Dezember 2005 (das „**Dezember 2005 Gesetz**“) existiert keine Quellensteuer auf Zinsen (gezahlte oder aufgelaufene) oder andere Zahlungen (z.B. Kapitalrückzahlungen) an nichtansässige Anleihegläubiger.

Gemäß des Dezember 2005 Gesetzes wird eine 10 %-ige Quellensteuer auf Zinszahlungen oder vergleichbare Einkünfte erhoben, welche von luxemburgischen Zahlstellen an in Luxemburg ansässige natürliche Personen oder an bestimmte ausländische niedergelassene Einrichtungen, welche Zinszahlungen zu unmittelbaren Gunsten von solchen in Luxemburg ansässigen natürlichen Personen einziehen, geleistet werden. Die Quellensteuer ist auch auf aufgelaufene Zinsen anzuwenden, welche im Fall des Verkaufs, der Veräußerung, der Einlösung oder des Rückkaufs der Schuldverschreibungen bezogen werden. Diese Quellenbesteuerung hat eine vollständige Abgeltungswirkung im Hinblick auf die Einkommensteuer, sofern der wirtschaftliche Eigentümer eine natürliche Person ist, welche lediglich im Rahmen der Verwaltung ihres Privatvermögens handelt und welche die Schuldverschreibungen nicht als Betriebsvermögen hält.

In Luxemburg ansässige natürliche Personen, welche wirtschaftliche Eigentümer von Zinszahlungen oder ähnlichen Einkünften sind, die durch eine außerhalb von Luxemburg in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums oder in einem Staat, mit dem Luxemburg eine mit der EU-Zinsrichtlinie in Verbindung stehende Vereinbarung getroffen hat, ansässigen Zahlstelle veranlasst wurden, können ebenfalls für die abgeltende Quellensteuer von 10 % optieren. In einem solchen Fall wird die Quellensteuer von 10 % auf Grundlage der gleichen Beträge wie für Zahlungen durch Luxemburger Zahlstellen berechnet. Die Option für die 10 %-ige Quellensteuer muss alle Zinszahlungen durch Zahlstellen an den wirtschaftlichen Eigentümer während des gesamten Kalenderjahrs umfassen.

Besteuerung der Anleihegläubiger

Ansässigkeit der Anleihegläubiger

Ein Anleihegläubiger wird nicht ausschließlich aufgrund des bloßen Innehabens der Schuldverschreibungen oder der Abwicklung, Erfüllung, Lieferung oder Eintreibung der Schuldverschreibungen in Luxemburg ansässig oder als ansässig erachtet.

Einkommensbesteuerung

Für Zwecke dieses Abschnitts ist unter einer Veräußerung ein Verkauf, ein Tausch, eine Einbringung, eine Einlösung und jegliche andere Art von Übertragung der Schuldverschreibungen zu verstehen.

Nicht ansässige Anleihegläubiger

Ein nicht ansässiger Anleihegläubiger, der weder eine Betriebsstätte noch einen ständigen Vertreter in Luxemburg hat, welcher bzw. welchem die Schuldverschreibungen zuzurechnen sind, unterliegt nicht der luxemburgischen Einkommensteuer auf hinsichtlich der Schuldverschreibungen erhaltene oder aufgelaufene Zinsen.

Ein nicht ansässiger Anleihegläubiger, der eine Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in Luxemburg hat, welcher bzw. welchem die Schuldverschreibungen zuzurechnen sind, hat sämtliche aufgelaufenen oder erhaltenen Zinsen, sowie sämtliche aus der Veräußerung der Schuldverschreibungen erzielten Gewinne für Luxemburger Besteuerungszwecke in sein steuerpflichtiges Einkommen mit einzubeziehen.

Ansässige Anleihegläubiger

Ansässige natürliche Personen

Ein Anleihegläubiger, der eine für steuerliche Zwecke in Luxemburg ansässige natürliche Person ist, und der im Rahmen seiner privaten Vermögensverwaltung handelt, unterliegt der Luxemburger Einkommensteuer in Bezug auf erzielte Zinsen, Rückkaufgewinne oder Ausgabedisagios in Zusammenhang mit den Schuldverschreibungen, außer die abgeltende Quellensteuer von 10 % wurde auf solche Zahlungen erhoben.

The EU Savings Directive is currently under review and the impact of possible amendments should be closely monitored. Noteholders should inform themselves of, and where appropriate take advice on, the impact of the EU Savings Directive on their investment.

Resident Noteholders

The terms “interest”, “paying agent” and “residual entity” used hereafter have the same meaning as in the June 2005 Laws.

Under current Luxembourg tax laws and subject to the application of the Luxembourg law dated 23 December 2005 (the “December 2005 Law”) there is no withholding tax on interest (paid or accrued) and other payments (e.g. repayment of principal) made by the Issuer (or its paying agent, if any) to Luxembourg resident Noteholders.

According to the December 2005 Law, a 10% withholding tax is levied on payments of interest or similar income made by Luxembourg paying agents to (or for the benefit of) Luxembourg resident individuals Noteholders or to certain foreign residual entities securing the interest for such Luxembourg resident individuals Noteholders. This withholding tax also applies on accrued interest received upon sale, disposal, redemption or repurchase of the Notes. Such withholding tax is in full discharge of income tax if the beneficial owner is an individual acting in the course of the management of his/her private wealth who does not hold the Notes as business assets.

Luxembourg resident individuals beneficial owners of payments of interest or similar income made by a paying agent established outside Luxembourg in a Member State of the European Union or the European Economic Area or in a jurisdiction having concluded an agreement with Luxembourg in connection with the EU Savings Directive may opt for a final 10% levy. In such case, the 10% levy is calculated on the same amounts as for the payments made by Luxembourg paying agents. The option for the 10% final levy must cover all interest payments made by paying agents to the beneficial owner during the entire civil year.

Taxation of the Noteholders

Tax Residence

A holder of the Notes will not become resident, or be deemed to be resident, in Luxembourg by reason only of the holding of such Notes or the execution, performance, delivery and/or enforcement of the Notes.

Income Tax

For the purposes of this paragraph, a disposal may include a sale, an exchange, a contribution, a redemption and any other kind of transfer of the Notes.

Non-Resident Noteholder

A non-resident Noteholder, who has neither a permanent establishment nor a permanent representative in Luxembourg to which or whom the Notes are attributable, is not liable to any Luxembourg income tax on interest received or accrued on the Notes, or on capital gains realised on the disposal of the Notes.

A non-resident Noteholder who has a permanent establishment or a permanent representative in Luxembourg to which or whom the Notes are attributable, must include any interest accrued or received, as well as any gain realised on the disposal of the Notes, in his taxable income for Luxembourg tax assessment purposes.

Resident Noteholders

Resident Individual Noteholders

An individual holder of the Notes acting in the course of the management of his/her private wealth, is subject to Luxembourg income tax in respect of interest received, redemption premiums or issue discounts under the Notes except if the 10% final withholding tax has been levied on such payments.

Nach nationalem Luxemburger Steuerrecht unterliegen Gewinne, die anlässlich der Veräußerung der Schuldverschreibungen durch einen Anleihegläubiger, der eine für steuerliche Zwecke in Luxemburg ansässige natürliche Person ist, und der im Rahmen seiner privaten Vermögensverwaltung handelt, realisiert werden, nicht der Luxemburger Einkommenssteuer, vorausgesetzt die Veräußerung findet mehr als sechs Monate nach der Anschaffung der Schuldverschreibungen statt und vorausgesetzt die Schuldverschreibungen stellen keine Nullkuponanleihen dar. Eine in Luxemburg ansässiger Inhaber von Nullkupon-Schuldverschreibung, der eine natürliche Person ist, und der im Rahmen seiner privaten Vermögensverwaltung handelt, hat Gewinne, die sich aus der Differenz zwischen dem Verkaufs-, Rückkaufs-, Tausch- oder Einlösungspreis und dem Ausgabepreis einer Nullkupon-Schuldverschreibung ergeben, in sein steuerpflichtiges Einkommen mit einzubeziehen.

Ein Anleihegläubiger, der eine für steuerliche Zwecke in Luxemburg ansässige natürliche Person ist, und der im Rahmen seiner privaten Vermögensverwaltung handelt, hat des Weiteren den Anteil von Gewinnen aus der Veräußerung der Schuldverschreibungen in sein steuerpflichtiges Einkommen mit einzubeziehen, welcher den aufgelaufenen aber noch nicht gezahlten Zinsen entspricht, sofern diese aufgelaufenen, aber noch nicht gezahlten Zinsen im Vertrag gesondert ausgewiesen sind.

Gewinne welche anlässlich einer Veräußerung der Schuldverschreibungen von einem Anleihegläubiger, der eine für steuerliche Zwecke in Luxemburg ansässige natürliche Person ist, im Rahmen der Ausübung einer gewerblichen oder professionellen Tätigkeit realisiert werden, unterliegen den Luxemburger Einkommensteuern.

Ansässige juristische Personen

In Luxemburg ansässige Anleihegläubiger, die juristische Personen sind, haben für Luxemburger Besteuerungszwecke sämtliche erhaltenen oder aufgelaufenen Zinsen sowie sämtliche anlässlich einer Veräußerung der Schuldverschreibungen realisierten Gewinne in ihr steuerpflichtiges Einkommen mit einzubeziehen.

In Luxemburg ansässige Anleihegläubiger, die juristische Personen sind, welche von einem besonderen Besteuerungsregime profitieren, wie etwa (i) Organismen für gemeinsame Anlagen nach dem abgeänderten Gesetz vom 17. Dezember 2010, (ii) Spezialfonds nach dem abgeänderten Gesetz vom 13. Februar 2007 oder (iii) Verwaltungsgesellschaften für Familienvermögen nach dem abgeänderten Gesetz vom 11. Mai 2007, sind in Luxemburg von den Einkommensteuern befreit.

Vermögensteuer

In Luxemburg ansässige Anleihegläubiger, sowie nicht ansässige Anleihegläubiger, die eine Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in Luxemburg haben, welcher bzw. welchem die Schuldverschreibungen zuzurechnen sind, unterliegen der Luxemburger Vermögensteuer auf diese Schuldverschreibungen, es sei denn der Anleihegläubiger ist (i) eine ansässige oder nicht ansässige natürliche Person, (ii) ein Organismus für gemeinsame Anlagen nach dem abgeänderten Gesetz vom 17. Dezember 2010, (iii) eine Verbriefungsgesellschaft nach dem abgeänderten Gesetz vom 22. März 2004 über Verbriefungen, (iv) eine Gesellschaft nach dem abgeänderten Gesetzes vom 15. Juni 2004 über Investmentgesellschaften zur Anlage in Risikokapital, (v) ein Spezialfonds nach dem abgeänderten Gesetz vom 13. Februar 2007 oder (vi) eine Gesellschaft zur Verwaltung von Familienvermögen nach dem abgeänderten Gesetz vom 11. Mai 2007.

Andere Steuern

Es werden keine Erbschaftsteuern auf die Übertragung von Schuldverschreibungen anlässlich des Todes eines Anleihegläubigers erhoben, sofern der Verstorbene für Zwecke der Erbschaftsbesteuerung nicht in Luxemburg ansässig war. Schenkungsteuer kann auf eine Schenkung der Schuldverschreibungen erhoben werden, falls die Schenkung in Luxemburg notariell beurkundet wird oder anderweitig in Luxemburg registriert wird.

Es ist von den Anleihegläubigern als Folge der Begebung der Schuldverschreibungen keine Luxemburger Registersteuer, Stempelgebühr oder andere vergleichbare Steuer oder Gebühr zu zahlen, und es ist auch keine dieser Steuern als Folge einer darauf folgenden Übertragung oder Einlösung der Schuldverschreibungen zu zahlen.

Under Luxembourg domestic tax law, gains realised upon the disposal of the Notes by an individual holder of the Notes, who is a resident of Luxembourg for tax purposes and who acts in the course of the management of his/her private wealth, on the disposal of the Notes are not subject to Luxembourg income tax, provided the disposal takes place more than six months after the acquisition of the Notes and the Notes do not constitute Zero Coupon Notes. Gain realised by an individual holder of Zero Coupon Notes who acts in the course of the management of his/her private wealth and who is a resident of Luxembourg for tax purposes must include the difference between the sale, repurchase, exchange or redemption price and the issue price of a Zero Coupon Note in his/her taxable income.

An individual holder of the Notes, who acts in the course of the management of his/her private wealth and who is a resident of Luxembourg for tax purposes, has further to include the portion of the gains realised on the Notes corresponding to accrued but unpaid income in respect of the Notes in his/her taxable income, insofar as the accrued but unpaid interest is indicated separately in the agreement.

Gains realised upon a disposal of the Notes by an individual holder of the Notes acting in the course of the management of a professional or business undertaking and who is resident of Luxembourg for tax purposes are subject to Luxembourg income taxes.

Resident Corporate Noteholders

Luxembourg resident corporate Noteholders must include any interest received or accrued, as well as any gain realised on the disposal of the Notes, in their taxable income for Luxembourg income tax assessment purposes.

Luxembourg resident corporate Noteholders benefiting from a special tax regime, such as (i) undertakings for collective investment governed by the amended law of 17 December 2010, (ii) specialised investment funds governed by the amended law of 13 February 2007 or (iii) family wealth management companies governed by the amended law of 11 May 2007, are exempt from income tax in Luxembourg. Interest, paid or accrued on the Notes, as well as gains realised thereon, are thus not subject to Luxembourg income taxes in their hands.

Net Wealth Tax

Luxembourg resident Noteholders, as well as non-resident Noteholders who have a permanent establishment or a permanent representative in Luxembourg to which the Notes are attributable, are subject to Luxembourg net wealth tax on such Notes, except if the Noteholder is (i) a resident or non-resident individual taxpayer, (ii) an undertaking for collective investment subject to the amended law of 17 December 2010, (iii) a securitisation company governed by the amended law of 22 March 2004 on securitisation, (iv) a company governed by the amended law of 15 June 2004 on venture capital vehicles, (v) a specialised investment fund governed by the amended law of 13 February 2007 or (vi) a family wealth management company governed by the amended law of 11 May 2007.

Other taxes

No estate or inheritance taxes are levied on the transfer of the Notes, upon death of a Noteholder, in cases where the deceased was not a resident of Luxembourg for inheritance tax purposes. Gift tax may be due on a gift or donation of the Notes, if the gift is recorded in a Luxembourg notarial deed or otherwise registered in Luxembourg.

There is no Luxembourg registration tax, stamp duty or any other similar tax or duty payable in Luxembourg by the Noteholders as a consequence of the issuance of the Notes, nor will any of these taxes be payable as a consequence of a subsequent transfer or redemption of the Notes.

Besteuerung der Anleihegläubiger in der Republik Österreich

Der folgende Abschnitt enthält eine Kurzdarstellung bestimmter Aspekte der Besteuerung der Schuldverschreibungen in Österreich. Es handelt sich keinesfalls um eine vollständige Darstellung aller steuerlichen Folgen des Erwerbs, des Haltens, der Veräußerung oder der Rückzahlung der Schuldverschreibungen. Die individuellen Umstände der Anleiheinhaber werden nicht berücksichtigt. In bestimmten Situationen können Ausnahmen von der hier dargestellten Rechtslage zur Anwendung kommen. Die folgenden Ausführungen stellen insbesondere keine rechtliche oder steuerliche Beratung dar.

Diese Darstellung beruht auf der zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Prospekts geltenden Rechtslage. Diese Rechtslage und deren Auslegung durch die Steuerbehörden können - auch rückwirkenden - Änderungen unterliegen. Potenziellen Anleihehabern wird empfohlen, zur Erlangung weiterer Informationen über die steuerlichen Folgen des Erwerbs, des Haltens, der Veräußerung oder der Rückzahlung der Schuldverschreibungen ihre persönlichen steuerlichen Berater zu konsultieren. Die Darstellung geht davon aus, dass die Schuldverschreibungen öffentlich angeboten werden.

Die Emittentin übernimmt keine Verantwortung für die Einbehaltung von Steuern auf Erträge aus den Schuldverschreibungen an der Quelle.

In Österreich ansässige Anleger

Beziehen natürliche Personen mit Wohnsitz oder gewöhnlichem Aufenthalt in Österreich Einkünfte aus den Schuldverschreibungen, so unterliegen diese Einkünfte in Österreich der Besteuerung gemäß den Bestimmungen des Einkommenssteuergesetzes (EStG).

Zinserträge aus den Schuldverschreibungen unterliegen einem besonderen Einkommensteuersatz von 25%. Liegt die auszahlende Stelle in Österreich, wird die Einkommensteuer durch den Abzug von Kapitalertragsteuer (KESt) in Höhe von 25% erhoben, der durch die auszahlende Stelle vorgenommen wird. Auszahlende Stelle ist das Kreditinstitut einschließlich österreichischer Zweigniederlassungen ausländischer Kreditinstitute oder Wertpapierfirmen, das an den Anleger die Zinserträge auszahlt oder gutschreibt. Die Einkommensteuer für die Zinserträge gilt durch den Kapitalertragsteuerabzug als abgegolten (Endbesteuerung), gleichgültig ob die Schuldverschreibungen im Privatvermögen oder Betriebsvermögen natürlicher Personen gehalten werden. Soweit Zinsen nicht der Kapitalertragsteuer unterliegen, weil sie nicht in Österreich bezogen werden, sind diese Kapitalerträge gemäß den Bestimmungen des EStG in die Steuererklärung aufzunehmen.

Des Weiteren unterliegen auch Einkünfte aus realisierten Wertsteigerungen der Einkommensteuer in Höhe von 25%. Dazu zählen unter anderem Einkünfte aus einer Veräußerung oder Einlösung der Schuldverschreibungen. Bemessungsgrundlage ist in der Regel der Unterschiedsbetrag zwischen dem Veräußerungserlös oder dem Einlösungsbetrag und den Anschaffungskosten, jeweils inklusive anteiliger Stückzinsen. Mit den realisierten Wertsteigerungen in unmittelbarem wirtschaftlichem Zusammenhang stehende Aufwendungen und Ausgaben dürfen nicht abgezogen werden. Für im Privatvermögen gehaltene Schuldverschreibungen sind die Anschaffungskosten ohne Anschaffungsnebenkosten anzusetzen. Bei allen in einem Depot befindlichen Schuldverschreibungen mit derselben Wertpapierkennnummer ist bei Erwerb in zeitlicher Aufeinanderfolge ein gleitender Durchschnittspreis anzusetzen.

Soweit eine inländische depotführende Stelle oder eine inländische auszahlende Stelle vorliegt und diese die Realisierung abwickelt, unterliegen auch Einkünfte aus realisierten Wertsteigerungen dem Kapitalertragsteuerabzug in Höhe von 25%. Der Kapitalertragsteuerabzug hat beim Privatanleger Endbesteuerungswirkung, sofern der Anleger der depotführenden Stelle die tatsächlichen Anschaffungskosten der Schuldverschreibungen nachgewiesen hat. Soweit mangels inländischer auszahlender oder depotführender Stelle kein Kapitalertragsteuerabzug erfolgt, sind auch aus den Schuldverschreibungen erzielte Einkünfte aus realisierten Wertsteigerungen gemäß den Bestimmungen des EStG in die Steuererklärung aufzunehmen.

Taxation of Noteholders in the Republic of Austria

The following is a brief overview of certain aspects of the taxation of the Notes in Austria. It is not an exhaustive description of all tax consequences arising in connection with the purchase, holding, disposal or redemption of the Notes. The individual situation of the Noteholders is not taken into account. In certain circumstances, there may be exceptions from the legal situation described herein. The following information does, in particular, not constitute legal or tax advice.

This overview is based on the legal situation applicable as of the date of the preparation of this Prospectus. The legal situation and its interpretation by the tax authorities may be subject to changes, also with retroactive effect. Prospective Noteholders are recommended to consult their personal tax advisors in order to obtain further information about the tax consequences arising in connection with the purchase, holding, disposal or redemption of the Notes. The following information is based on the understanding that the Notes will be publicly offered.

The Issuer does not assume any responsibility for the withholding of tax levied on income from the Notes.

Investors resident in Austria

If individuals, who have their residence or habitual abode in Austria, receive income from the Notes, such income is subject to taxation in Austria pursuant to the provisions of the Austrian Income Tax Act (EStG; Einkommensteuergesetz).

Interest income from the Notes is subject to a special income tax rate of 25%. If the paying agent is domiciled in Austria, income tax is levied by deduction of a withholding tax at a rate of 25% by the paying agent. Paying agents are the credit institutions (including Austrian branches of foreign credit institutions or investment firms) which pay the interest income to the investors or credit such income. Income tax on interest income is deemed discharged by the withholding tax (final taxation; Endbesteuerung), irrespective as to whether the Notes are held as private assets or operating assets of individuals. To the extent interest is not subject to withholding tax because it is not realised in Austria, such investment income is to be included in the tax return pursuant to the provisions of the Austrian Income Tax Act.

In addition, any realized capital gains (Einkünfte aus realisierten Wertsteigerungen) from the Notes are also subject to income tax at a rate of 25%. This includes, inter alia, income from the disposal or redemption of the Notes. The assessment basis is usually the difference between the sales proceeds or the redemption proceeds and the purchase price, in each case, including accrued interest on a pro rata basis. Any expenses and expenditures which are directly related to a realised capital gain are not deductible. For Notes held as private assets, the purchase price without incidental purchase costs is to be stated in the tax return. For all Notes with the same securities identification number, which are held in a securities custody account, a moving average price (gleitender Durchschnittspreis) is to be stated in the tax return if the Notes are purchased in chronological sequence.

If and to the extent there is a domestic custodian or a domestic paying agent which executes the sale of the Notes, any income from a realised capital gain is also subject to withholding tax at a rate of 25%. The deduction of withholding tax on the level of private investors (holding the Notes as private assets) is final, provided the investor has furnished evidence to the custodian of the actual purchase price of the Notes. If, due to the absence of a domestic paying agent or custodian, no withholding tax is deducted, income from any realised capital gain is to be included in the tax return pursuant to the provisions of the Austrian Income Tax Act.

Als Veräußerung gelten auch Entnahmen und das sonstige Ausscheiden von Schuldverschreibungen aus dem Depot, sofern nicht bestimmte Ausnahmen erfüllt sind wie zum Beispiel die Übertragung auf ein Depot desselben Steuerpflichtigen bei (i) derselben Bank (depotführende Stelle), (ii) einer anderen inländischen Bank, wenn der Depotinhaber die übertragende Bank (depotführende Stelle) beauftragt, der übernehmenden Bank die Anschaffungskosten mitzuteilen oder (iii) einer ausländischen Bank, wenn der Depotinhaber die übertragende Bank (depotführende Stelle) beauftragt, dem zuständigen Finanzamt innerhalb eines Monats eine Mitteilung zu übermitteln oder, falls die Übertragung von einer ausländischen depotführenden Stelle erfolgt, wenn der Anleihehaber selbst innerhalb eines Monats eine solche Mitteilung an das zuständige Finanzamt übermittelt. Bei einer unentgeltlichen Übertragung auf das Depot eines anderen Steuerpflichtigen muss der Anleihehaber der depotführenden Stelle die Unentgeltlichkeit der Übertragung nachweisen oder einen Auftrag zu einer Mitteilung an das Finanzamt erteilen oder, falls die Übertragung von einer ausländischen depotführenden Stelle erfolgt, selbst eine solche Mitteilung innerhalb eines Monats an das Finanzamt übermitteln. Bei einer Verlegung des Wohnsitzes durch den Steuerpflichtigen in das Ausland oder anderen Umständen, die zum Verlust des Besteuerungsrechts der Republik Österreich im Verhältnis zu einem anderen Staat führen, besteht ebenfalls eine Veräußerungsfiktion und es gelten Sonderregelungen (Wegzugsbesteuerung mit der Möglichkeit eines Steueraufschubs bei Wezug in EU Mitgliedstaaten oder bestimmte EWR Staaten).

Steuerpflichtige, deren allgemeiner Steuertarif unter 25% liegt, können einen Antrag auf Regelbesteuerung stellen. Dann ist die Kapitalertragsteuer auf die zu erhebende Einkommensteuer anzurechnen und mit dem übersteigenden Betrag zu erstatten. Ein Regelbesteuerungsantrag muss sich jedoch auf sämtliche dem besonderen 25%-igen Steuersatz unterliegenden Kapitaleinkünfte beziehen. Aufwendungen und Ausgaben, die in unmittelbarem wirtschaftlichem Zusammenhang mit den Einkünften aus den Schuldverschreibungen stehen, sind jedoch auch im Rahmen der Regelbesteuerung nicht abzugsfähig.

Verluste aus Schuldverschreibungen können beim Privatanleger nur mit anderen Einkünften aus Kapitalvermögen, die dem besonderen 25%-igen Steuersatz unterliegen (mit Ausnahme von, unter anderem, Zinserträgen aus Bankeinlagen und sonstigen Forderungen bei Kreditinstituten) und nicht mit Einkünften aus anderen Einkunftsarten ausgeglichen werden. Seit 1. Januar 2013 haben österreichische depotführende Stellen für sämtliche bei diesen geführte Depots des Anlegers (ausgenommen betriebliche Depots, Treuhanddepots oder Gemeinschaftsdepots) einen Ausgleich von positiven und negativen Einkünften desselben Jahres durchzuführen und dem Anleger am Jahresende darüber eine Bescheinigung auszustellen. Ein Verlustvortrag ist nicht möglich.

Aus den Schuldverschreibungen erzielte Einkünfte unterliegen in der Regel auch im Betriebsvermögen dem im Wege des KEST-Abzugs erhobenen besonderen 25%-igen Steuersatz. Im Gegensatz zu Zinseinkünften gilt dies bei Einkünften aus realisierten Wertsteigerungen jedoch nur, wenn die Erzielung solcher Einkünfte nicht einen Schwerpunkt der betrieblichen Tätigkeit darstellt, und es hat bei betrieblichen Einkünften aus realisierten Wertsteigerungen eine Aufnahme in die Steuererklärung zu erfolgen. Abschreibungen auf den niedrigeren Teilwert und Verluste aus der Veräußerung oder Einlösung von Schuldverschreibungen sind im betrieblichen Bereich vorrangig mit positiven Einkünften aus realisierten Wertsteigerungen von Finanzinstrumenten aus demselben Betrieb zu verrechnen, ein verbleibender Verlust darf nur zur Hälfte mit anderen Einkünften ausgeglichen oder vorgetragen werden.

Beziehen Körperschaften mit Sitz oder Geschäftsleitung in Österreich Einkünfte aus den Schuldverschreibungen, so unterliegen diese Einkünfte in Österreich der Besteuerung gemäß den Bestimmungen des Körperschaftsteuergesetzes (KStG). Körperschaften, die Betriebseinnahmen aus den Schuldverschreibungen beziehen, können den Abzug der Kapitalertragsteuer durch Abgabe einer Befreiungserklärung vermeiden. Für Privatstiftungen gelten Sondervorschriften (Zwischensteuer, kein KEST-Abzug).

Nicht in Österreich ansässige Anleger

Natürliche Personen, die in Österreich weder einen Wohnsitz noch ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben, und juristische Personen, die in Österreich weder ihren Sitz noch den Ort ihrer Geschäftsleitung haben (beschränkt Steuerpflichtige), unterliegen mit Einkünften aus den Schuldverschreibungen in Österreich nicht der Steuerpflicht, sofern diese Einkünfte nicht einer inländischen Betriebsstätte zuzurechnen sind (hinsichtlich der EU-Quellensteuer siehe jedoch gleich unten).

Werden Einkünfte aus den Schuldverschreibungen in Österreich bezogen (inländische auszahlende oder depotführende Stelle), kann ein Abzug der Kapitalertragsteuer unterbleiben, wenn der Anleger der österreichischen auszahlenden Stelle seine Ausländereigenschaft nach den Bestimmungen der österreichischen Einkommensteuerrichtlinien nachweist.

Wurde Kapitalertragsteuer einbehalten, hat der Anleger die Möglichkeit, bis zum Ablauf des fünften Kalenderjahres, das auf das Jahr der Einbehaltung folgt, beim zuständigen österreichischen Finanzamt die Rückzahlung der Kapitalertragsteuer zu beantragen.

A disposal also includes withdrawals and other forms of exclusion of Notes from a securities custody account, unless certain requirements are fulfilled, such as a transfer of the Notes to a securities custody account of the same taxpayer kept with (i) the same Austrian bank (custodian), (ii) any other Austrian bank, if the securities custody account holder instructs the transferring bank (custodian) to notify the receiving bank of the purchase price, or (iii) a foreign bank, if the securities custody account holder instructs the transferring bank (custodian) to make a notification to the competent tax office within one month, or, in case the transfer is effected by a foreign custodian, if the Noteholder makes such notification to the competent tax office within one month itself. In case of a gratuitous transfer of the Notes to the securities custody account of another taxpayer, the Noteholder is required to furnish proof to the custodian that the transfer is free of charge or arrange for a corresponding notification to be made to the tax office or, if the transfer is made by a foreign custodian, submit such notification to the tax office within one month itself. In case of a transfer of the taxpayer's residence to another country or other circumstances due to which the Republic of Austria does no longer have a taxation right in relation to another jurisdiction, a deemed disposal (*Veräußerungfiktion*) is assumed and special provisions apply (expatriation taxation with the option of a tax deferment in case of a relocation to EU Member States or certain EEA Member States).

Taxpayers whose individual tax rate is below 25% can request to be subjected to standard taxation (*Regelbesteuerung*). In this case, the withholding tax is to be set-off against the applicable income tax and any excess amount is to be reimbursed. A request to be subjected to standard taxation, however, must refer to all investment income (*Kapitaleinkünfte*) which is subject to the special 25% tax rate. However, expenses and expenditures, which are directly related to the income from the Notes, are not deductible under the standard taxation regime either.

In case of private investors, losses from Notes can only be set-off against other income from capital investments, which is subject to the 25% tax rate (other than, inter alia, interest income from bank deposits and other dues from banks), but not against income from other income categories. Since January 1, 2013, Austrian custodians are required to set-off any positive income against negative income of the same year with respect to all securities custody accounts an investor maintains with them (other than operational securities custody accounts, fiduciary securities custody accounts or jointly held securities custody accounts) and provide the investor with a certificate to that effect at the end of the year. A loss carry forward is not possible.

Income from the Notes is usually subject to the special 25% tax rate imposed by way of withholding tax deduction also if the Notes are held as operating assets. However, in contrast to interest income, this applies to income from realised capital gains only if generating such income is not the main focus of the business activity. Furthermore, operating income from any realised capital gain is to be included in the tax return. For businesses, any write-off to the lower going-concern value and loss from the disposal or redemption of Notes must primarily be set-off against positive income from any realised capital gain of financial instruments of the same business and only 50% of any remaining loss may be set-off against other income or be carried forward.

If corporate bodies (*Körperschaften*), which have their registered office or management in Austria, receive income from the Notes, such income is subject to taxation in Austria pursuant to the provisions of the Austrian Income Tax Act. Corporate bodies, which receive operating income from the Notes, can avoid a deduction of withholding tax by submitting a declaration of exemption. Private foundations are subject to special provisions (interim tax, no deduction of withholding tax).

Investors not resident in Austria

Individuals, who have neither their residence nor their habitual abode in Austria, and legal entities, which have neither their registered office nor their place of management in Austria, (persons or entities with limited tax liability) are not subject to taxation in Austria with respect to income from the Notes, provided such income is not attributable to a domestic permanent establishment (however, with respect to EU withholding tax see below).

If income from the Notes is received in Austria (domestic paying agent or custodian), a deduction of withholding tax can be avoided if the investor furnishes proof to the Austrian paying agent of its non-resident status in accordance with the Austrian income tax provisions.

If withholding tax was deducted, the investor may, until the expiry of the fifth calendar year that follows the year of such withholding, request reimbursement of the withholding tax from the competent Austrian tax office.

Beziehen nicht in Österreich Ansässige Einkünfte aus den Schuldverschreibungen, die in Österreich besteuert werden, z.B. im Falle einer Betriebsstätte, erfahren sie grundsätzlich die gleiche steuerliche Behandlung wie ansässige Investoren.

Umsetzung der EU-Zinsrichtlinie in der Republik Österreich

Die Richtlinie 2003/48/EG des Rates vom 3. Juni 2003 im Bereich der Besteuerung von Zinserträgen (EU-Zinsrichtlinie) sieht einen Informationsaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten über Zinszahlungen und gleichgestellte Zahlungen durch Zahlstellen eines Mitgliedstaates an in einem anderen Mitgliedstaat oder bestimmten assoziierten und abhängigen Gebieten steuerlich ansässige natürliche Personen vor.

Österreich hat die EU-Zinsrichtlinie mit dem EU-Quellensteuergesetz umgesetzt, das anstelle eines Informationsaustausches die Einbehaltung einer EU-Quellensteuer vorsieht. EU-Quellensteuer unterliegen Zinsen im Sinne des EU-Quellensteuergesetzes, die eine inländische Zahlstelle an eine in einem anderen Mitgliedstaat oder bestimmten assoziierten und abhängigen Gebieten ansässige natürliche Person (wirtschaftlicher Eigentümer der Zinszahlung) zahlt. Die EU-Quellensteuer beträgt 35 %. **Die Emittentin übernimmt keine Verantwortung für die Einbehaltung und Zahlung einer ggf. anfallenden EU Quellensteuer.**

Die EU-Quellensteuer ist unter anderem zum Zeitpunkt des Zuflusses von Zinsen, bei Veräußerung der Schuldverschreibung, Wechsel des Wohnsitzstaates, Übertragung der Schuldverschreibungen auf ein Depot außerhalb Österreichs oder bestimmten sonstigen Änderungen des Quellensteuerstatus des Anlegers abzuziehen. EU-Quellensteuer ist nicht abzuziehen, wenn der Anleger (wirtschaftlicher Eigentümer) der Zahlstelle eine vom Wohnsitzfinanzamt des Mitgliedsstaates seines steuerlichen Wohnsitzes auf seinen Namen ausgestellte Bescheinigung vorlegt. Diese Bescheinigung muss Name, Anschrift und Steuer- oder sonstige Identifizierungsnummer, oder bei Fehlen einer solchen, Geburtsdatum und -ort des Anlegers, Name und Anschrift der Zahlstelle, sowie die Kontonummer des Anlegers oder das Kennzeichen der Schuldverschreibung enthalten. Die Bescheinigung gilt für einen Zeitraum von drei Jahren ab Ausstellung und ist durch die Zahlstelle ab Vorlage zu berücksichtigen.

Finanztransaktionssteuer

Am 14. Februar 2013 hat die Europäische Kommission den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur verstärkten Zusammenarbeit im Bereich Finanztransaktionssteuer angenommen. Nach diesem Vorschlag ist es beabsichtigt, ab 1. Januar 2014 in Österreich und weiteren teilnehmenden EU-Mitgliedsstaaten eine Steuer auf Transaktionen betreffend Finanzinstrumente, wie etwa Schuldverschreibungen unter der Voraussetzung einzuführen, dass zumindest eine an der Transaktion beteiligte Partei im Hoheitsgebiet eines teilnehmenden Mitgliedstaates ansässig ist und dass und ein (auf eigene oder auf Rechnung einer anderen Person handelndes) Finanzinstitut Transaktionspartei ist, das im Hoheitsgebiet eines teilnehmenden Mitgliedstaates ansässig ist oder (nach dem Ausgabeprinzip) als im Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaates ansässig angesehen wird. Der Steuersatz soll zumindest 0,01% des Nennwerts bei Finanztransaktionen in Bezug auf Derivatkontrakte und zumindest 0,1% der Gegenleistung oder des Marktpreises bei allen anderen steuerpflichtigen Finanztransaktionen betragen und soll von den Finanzinstituten abgezogen werden. Wie und wann dieser Vorschlag der Europäischen Kommission umgesetzt wird, ist noch ungewiss.

Where non-residents receive income from the Notes as part of operating income taxable in Austria, e.g. in the case of a permanent establishment (Betriebsstätte), they will, in general, be subject to the same tax treatment as resident investors.

Implementation of the EU Savings Directive in the Republic of Austria

Council Directive 2003/48/EC of June 3, 2003 on taxation of savings income in the form of interest payments (EU Savings Directive) provides for an exchange of information between the authorities of the Member States about interest payments and equivalent payments by paying agents of a Member State to individuals who are resident for tax purposes in another Member State or in certain associated or dependent territories.

Austria has implemented the EU Savings Directive by the EU Withholding Tax Act which, in lieu of an exchange of information, provides for the withholding of EU withholding tax. EU withholding tax is levied on interest payments within the meaning of the EU Withholding Tax Act made by a domestic paying agent to individuals resident in another Member State or certain associated or dependent territories (economic beneficiary of the interest payment). The EU withholding tax amounts to 35%. **The Issuer does not assume any responsibility for the withholding and payment of any applicable EU withholding tax.**

EU withholding tax is to be deducted, amongst other things, at the time of accrual of interest or in case of a disposal of Notes, change of the country of residence, transfer of Notes to a securities custody account outside Austria or certain other changes in the investor's withholding tax status. EU withholding tax is not to be deducted if the investor (beneficial owner) submits to the paying agent a certificate issued to its name by the local tax office of the Member State of its tax residence. This certificate has to contain the name, address and tax or other identification number, or, in the absence thereof, the date and place of birth of the investor, the name and address of the paying agent as well as the investor's account number or identification number of the Note. The certificate is valid for a period of three years as of its issuance and is to be taken into account by the paying agent as of its receipt.

Financial transaction tax

On February 14, 2013, the European Commission adopted the Proposal for a Council Directive implementing enhanced cooperation in the area of financial transaction tax. According to this proposal it is intended that as from January 1, 2014, certain participating Member States including Austria introduce a tax on certain financial transactions in respect of securities such as the Notes, on the condition that at least one party to the transaction is established in the territory of a participating Member State and that a financial institution established or (according to the issuance principle) deemed to be established in the territory of a participating Member State is party to the transaction, acting either for its own account or for the account of another person, or is acting in the name of a party to the transaction. The tax rate shall amount to at least 0.01% of the notional amount for financial transactions related to derivatives contracts and at least 0.1% of the consideration or market price for all other taxable financial transactions and shall be deducted by the financial institutions. It remains uncertain if and when this proposal will be implemented.

Finanzteil

Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2012

- F-3 Konzernbilanz
- F-5 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
- F-6 Konzernkapitalflussrechnung
- F-7 Konzerneigenkapitalspiegel
- F-8 Segmentberichterstattung
- F-14 Konzernanhang
- F-30 Bestätigungsvermerk

Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2011

- F-32 Konzernbilanz
- F-34 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
- F-35 Konzernkapitalflussrechnung
- F-36 Konzernanlagenspiegel
- F-38 Konzerneigenkapitalspiegel
- F-39 Segmentberichterstattung
- F-43 Konzernanhang
- F-59 Bestätigungsvermerk

Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2012

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2012

AKTIVA

in T€	2012	2011 (proforma) ¹	2011 (as reported)
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände			
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	606	546	546
Geleistete Anzahlungen	2.308	0	0
	2.914	546	546
Sachanlagen			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	0	1	1
Seeschiffe	2.526.045	2.708.242	1.748.982
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.499	3.376	3.376
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	30.235	30.235
	2.529.544	2.741.853	1.782.594
Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.541	1.615	1.615
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	6.851	10.792	49.009
Übrige Beteiligungen	8.083	12.262	12.263
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.584	6.604	44.416
Sonstige Ausleihungen	2.445	2.981	2.981
	22.504	34.254	110.284
	2.554.962	2.776.653	1.893.424
Umlaufvermögen			
Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.184	15.342	12.918
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	51	208	208
Aufwendungen für noch nicht beendete Reisen	15.578	12.558	12.558
Fertige Erzeugnisse und Waren	212	224	224
Geleistete Anzahlungen	1.958	3.444	3.444
./. erhaltene Anzahlungen	-15.878	-13.766	-13.766
	16.104	18.010	15.586
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.620	19.530	19.041
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	14	0	0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	16.244	14.238	14.238
Sonstige Vermögensgegenstände	79.602	58.341	58.184
	105.481	92.109	91.463
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	73.124	94.160	51.470
	194.709	204.279	158.519
Rechnungsabgrenzungsposten	12.681	5.987	5.968
Aktive latente Steuern	2.660	2.074	2.073
Bilanzsumme	2.765.012	2.988.993	2.059.984

¹ Wesentliche Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz fallen im Vergleich zwischen dem proforma-Abschluss 2011 und dem testierten Abschluss 2011 unterschiedlich aus. Im Wesentlichen sind die Veränderungen in der Konsolidierung von Rickmers Maritime begründet.

PASSIVA

in T€	2012	2011 (proforma)	2011 (as reported)
Eigenkapital			
Festkapital	6.405	6.405	6.405
Rücklagekonten	354.359	405.712	405.712
Entnahmekonten	-82.699	-73.138	-73.138
Gewinnrücklagen	144.934	116.275	10.843
Erwirtschaftete Gewinnrücklagen	147.891	119.233	13.800
Aktiver Unterschiedsbetrag	-2.957	-2.958	-2.957
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung	-2.893	23.669	9.288
Erfolgssonderkonto der Muttergesellschaft	-9.582	-49.913	-49.913
Anteile anderer Gesellschafter	308.988	324.132	4.725
	719.512	753.142	313.922
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	8.063	8.063	8.063
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.458	1.462	1.463
Steuerrückstellungen	18.054	17.027	17.027
Sonstige Rückstellungen	53.748	69.217	63.665
	73.259	87.706	82.155
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.841.897	2.020.332	1.541.797
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	750	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.068	26.236	25.862
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	137	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.815	624	624
Sonstige Verbindlichkeiten	89.438	86.170	82.512
davon Steuerverbindlichkeiten	792	1.000	1.000
davon Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	101	95	95
	1.956.105	2.133.362	1.650.795
Rechnungsabgrenzungsposten	5.544	4.299	2.628
Passive latente Steuern	2.529	2.421	2.421
Bilanzsumme	2.765.012	2.988.993	2.059.984

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2012

in T€	2012	2011 (proforma)	2011 (as reported)
Umsatzerlöse	618.287	574.299	517.897
Bestandsveränderung	2.863	-2.764	-2.764
Gesamtleistung	621.150	571.535	515.133
Sonstige betriebliche Erträge			
aus Währungsumrechnung	23.310	13.854	13.854
Übrige	63.125	15.404	12.903
	86.435	29.258	26.757
Materialaufwand			
Aufwendungen für Roh-, Hilfs-, Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-75.899	-63.552	-63.552
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-232.215	-206.800	-204.182
	-308.114	-270.352	-267.734
Personalaufwand			
Löhne und Gehälter	-67.450	-61.797	-61.797
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-7.003	-5.991	-5.991
	-74.453	-67.788	-67.788
Abschreibungen			
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-120.731	-105.625	-75.793
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	-14.845	-622	-622
	-135.576	-106.247	-76.415
Sonstige betriebliche Aufwendungen			
aus Währungsumrechnung	-17.473	-18.005	-17.987
Übrige	-54.569	-46.065	-45.850
	-72.042	-64.070	-63.837
Zwischensumme	117.400	92.336	66.116
Erträge aus Beteiligungen	845	742	742
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	4.647	3.764	10.006
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	129	384	384
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.735	1.259	1.650
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-8.152	-6.295	-6.295
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-92.447	-77.522	-57.373
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	25.157	14.668	15.230
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.621	-825	-822
Sonstige Steuern	-77	-38	-38
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag	22.459	13.805	14.370

Konzernkapitalflussrechnung für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2012

in T€	2012	2011 (proforma)	2011 (as reported)
Jahresergebnis	22.459	13.805	14.370
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	128.883	111.919	82.088
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	-13.452	0	0
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen (> 1 Jahr)	-1.872	-29	-29
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	8.408	13.820	13.134
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	-21.631	-23.368	-20.511
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	-1.062	-108	-108
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	21	14	14
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte (einschl. geleisteter Anzahlungen)	1.575	-9.210	-9.176
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen, übrigen Vermögensgegenstände und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten	-7.232	41.327	41.716
Zunahme (+)/Abnahme (-) der kurzfristigen Rückstellungen (< 1 Jahr)	-10.448	9.745	11.408
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungsposten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	5.618	2.083	1.934
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	111.267	159.998	134.839
Investitionstätigkeit			
+ Einzahlungen aus Abgängen des Sach- und immateriellen Anlagevermögens	14.963	37	37
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen	8.951	11.065	11.065
- Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen	-4.015	-308.742	-308.742
- Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen	-666	-1.442	-1.442
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	-502	-502
- Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	-77	-4.237	-4.237
+/- Veränderungen von Finanzforderungen ¹	2.400	0	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	21.556	-303.821	-303.821
Finanzierungstätigkeit			
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	0	170	170
- Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-14.009	-10.709	-8.141
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	8.978	592.277	592.277
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-143.898	-493.725	-475.789
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-148.929	88.013	108.517
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-16.106	-55.810	-60.465
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	41.736	80.197	45.441
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	-3.976	3.791	513
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	51.470	65.982	65.982
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	73.124	94.160	51.470

¹ Im Geschäftsjahr 2011 betragen die Veränderungen der Finanzforderungen € 3.348 Tsd. Sie wurden im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit unter „Zunahme (-) der Forderungen, übrigen Vermögensgegenstände und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten“ ausgewiesen.

Konzerneigenkapitalspiegel zum 31. Dezember

in T€	Mutterunternehmen							Minderheiten	Konzern		
	Kapitalanteile der Kommanditisten			Gewinnrücklagen				Kumuliertes übriges Konzerner- gebnis	Eigenkapital ohne Anteile anderer Gesellschafter	Anteile anderer Gesellschafter	Eigenkapital
	Festkapital	Rücklage- konten	Entnahme- konten	Erwirtschaft- etes Erfolgs- sonderkonto	Erwirtschaft- ete Gewinn- rücklagen	Aktiver Unter- schieds- betrag	Ausgleichs- posten aus der Fremdwäh- rungs- rechnung				
Stand am 31.12.2010	6.383	304.484	-65.693	19.525	-172.252	-2.973	915	90.389	2.996	93.385	
Einlagen		170						170		170	
Entnahmen/ Ausschüttungen			-7.445					-7.445	-340	-7.785	
Einstellung Rücklagekonten		19.525		-19.525				0		0	
Änderungen des Konsolidierungs- kreises						16	-779	-763	2.305	1.542	
Umgliederungen								0		0	
Verschmelzung	22	81.533			123.002			204.557		204.557	
Übrige Veränderungen					-1.469			-1.469		-1.469	
Konzernjahres- überschuss/ -fehlbetrag				-49.913	64.519			14.606	-236	14.370	
Übriges Konzernergebnis							9.152	9.152		9.152	
Konzerngesamt- ergebnis				-49.913	64.519		9.152	23.758	-236	23.522	
Stand am 31.12.2011	6.405	405.712	-73.138	-49.913	13.800	-2.957	9.288	309.197	4.725	313.922	
Entnahmen/ Ausschüttungen			-11.069					-11.069	-2.940	-14.009	
Einstellung Rücklagekonten		-49.913		49.913				0	0	0	
Änderungen des Konsolidierungs- kreises					107.035		1.234	108.269	324.211	432.480	
Umgliederungen		-1.440	1.508		-134		7	-59	59	0	
Übrige Veränderungen					-2.923			-2.923	-5.872	-8.795	
Konzernjahres- überschuss/ -fehlbetrag				-9.582	30.113			20.531	1.928	22.459	
Übriges Konzernergebnis							-13.422	-13.422	-13.123	-26.545	
Konzerngesamt- ergebnis				-9.582	30.113		-13.422	7.109	-11.195	-4.086	
Stand am 31.12.2012	6.405	354.359	-82.699	-9.582	147.891	-2.957	-2.893	410.524	308.988	719.512	

Segmentberichterstattung

VERMÖGEN UND SCHULDEN 2012

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Anlagevermögen							
Immaterielle Vermögensgegenstände	4	89	330	2.491	2.914	0	2.914
Sachanlagen	2.526.592	401	1.629	1.081	2.529.703	-159	2.529.544
davon Seeschiffe	2.526.207	0	0	0	2.526.207	-162	2.526.045
davon geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	0
Finanzanlagen	15.370	602	4.933	327.234	348.139	-325.635	22.504
davon Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.468	564	4.819	0	6.851	0	6.851
	2.541.966	1.092	6.892	330.806	2.880.756	-325.794	2.554.962
Umlaufvermögen							
Vorräte	5.547	1.754	8.803	0	16.104	0	16.104
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	112.981	102.124	15.874	5.025	236.004	-130.523	105.481
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	62.543	3.345	2.044	5.192	73.124	0	73.124
	181.071	107.223	26.721	10.217	325.232	-130.523	194.709
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern	9.582	3.972	2.059	144	15.757	-416	15.341
Vermögen	2.732.619	112.287	35.672	341.167	3.221.745	-456.733	2.765.012
Rückstellungen	44.692	14.333	12.166	1.922	73.113	146	73.259
Verbindlichkeiten	1.997.372	15.749	8.846	64.813	2.086.780	-130.675	1.956.105
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.841.897	0	0	0	1.841.897	0	1.841.897
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und passive latente Steuern	7.636	799	53	0	8.488	-415	8.073
Schulden	2.049.700	30.881	21.065	66.735	2.168.381	-130.944	2.037.437

VERMÖGEN UND SCHULDEN 2011

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Anlagevermögen							
Immaterielle Vermögensgegenstände	17	5	59	465	546	0	546
Sachanlagen	2.739.204	424	1.839	549	2.742.016	-162	2.741.854
davon Seeschiffe	2.708.404	0	0	0	2.708.404	-162	2.708.242
davon geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	30.235	0	0	0	30.235	0	30.235
Finanzanlagen	21.683	628	8.794	294.508	325.613	-291.359	34.254
davon Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.616	569	8.607	0	10.792	0	10.792
	2.760.904	1.057	10.692	295.522	3.068.175	-291.521	2.776.654
Umlaufvermögen							
Vorräte	5.199	1.857	10.954	0	18.010	0	18.010
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	73.958	84.272	9.155	3.476	170.861	-78.756	92.105
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	71.937	9.532	10.553	2.138	94.160	0	94.160
	151.094	95.661	30.662	5.614	283.031	-78.756	204.275
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern	3.908	2.730	1.644	108	8.390	-329	8.061
Vermögen	2.915.906	99.448	42.998	301.244	3.359.596	-370.606	2.988.990
Rückstellungen	62.841	9.615	14.480	2.101	89.037	-1.331	87.706
Verbindlichkeiten	2.174.086	13.932	15.796	7.023	2.210.837	-77.475	2.133.362
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.020.332	0	0	0	2.020.332	0	2.020.332
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und passive latente Steuern	6.175	926	0	0	7.101	-381	6.720
Schulden	2.243.102	24.473	30.276	9.124	2.306.975	-79.187	2.227.788

Segmentberichterstattung

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 2012

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Umsatzerlöse							
mit externen Dritten	329.300	79.741	209.246	0	618.287	0	618.287
mit anderen Segmenten	26.277	72.794	134	0	99.205	-99.205	0
	355.577	152.535	209.380	0	717.492	-99.205	618.287
Bestandsveränderung	0	-157	3.020	0	2.863	0	2.863
Gesamtleistung	355.577	152.378	212.400	0	720.355	-99.205	621.150
Sonstige betriebliche Erträge	66.629	9.700	10.160	7.822	94.311	-7.876	86.435
Materialaufwand	-106.203	-83.651	-214.808	6	-404.656	96.542	-308.114
Personalaufwand	-9.335	-48.088	-12.582	-9.448	-79.453	5.000	-74.453
Abschreibungen							
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-119.549	-200	-477	-505	-120.731	0	-120.731
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	-7.369	-7.476	0	0	-14.845	0	-14.845
	-126.918	-7.676	-477	-505	-135.576	0	-135.576
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-36.291	-17.715	-13.350	-10.162	-77.518	5.476	-72.042
Zwischensumme	143.459	4.948	-18.657	-12.287	117.463	-63	117.400
Erträge aus Beteiligungen	767	0	6	4.105	4.878	-4.033	845
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	3.559	94	994	0	4.647	0	4.647
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	71	0	0	58	129	0	129
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3.138	1.152	156	1.664	6.110	-3.375	2.735
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-8.030	-39	-83	0	-8.152	0	-8.152
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-94.984	-404	-225	-222	-95.835	3.388	-92.447
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	47.980	5.751	-17.809	-6.682	29.240	-4.083	25.157
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.249	-562	248	-58	-2.621	0	-2.621
Sonstige Steuern	-61	0	-13	-3	-77	0	-77
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	45.670	5.189	-17.574	-6.743	26.542	-4.083	22.459

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 2011

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Umsatzerlöse							
mit externen Dritten	278.210	72.550	218.211	5.328	574.299	0	574.299
mit anderen Segmenten	31.176	42.642	78	0	73.896	-73.896	0
	309.386	115.192	218.289	5.328	648.195	-73.896	574.299
Bestandsveränderung	0	43	-3.545	738	-2.764	0	-2.764
Gesamtleistung	309.386	115.235	214.744	6.066	645.431	-73.896	571.535
Sonstige betriebliche Erträge	14.874	5.258	7.784	9.259	37.175	-7.917	29.258
Materialaufwand	-75.872	-62.350	-202.005	-2.028	-342.255	71.903	-270.352
Personalaufwand	-12.796	-40.370	-11.140	-6.639	-70.945	3.157	-67.788
Abschreibungen							
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-103.588	-157	-565	-1.315	-105.625	0	-105.625
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	-622	0	0	0	-622	0	-622
	-104.210	-157	-565	-1.315	-106.247	0	-106.247
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-36.917	-9.349	-13.772	-10.895	-70.933	6.863	-64.070
Zwischensumme	94.465	8.267	-4.954	-5.552	92.226	110	92.336
Erträge aus Beteiligungen	568	0	0	6.304	6.872	-6.130	742
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	3.051	171	543	0	3.765	-1	3.764
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	384	0	0	0	384	0	384
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	903	1.041	124	140	2.208	-949	1.259
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-6.295	0	0	0	-6.295	0	-6.295
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-75.560	-15	-177	-2.721	-78.473	951	-77.522
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	17.516	9.464	-4.464	-1.829	20.687	-6.019	14.668
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	223	-470	-407	-169	-823	-2	-825
Sonstige Steuern	-27	-1	-7	-5	-40	2	-38
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	17.712	8.993	-4.878	-2.003	19.824	-6.019	13.805

Segmentberichterstattung

KAPITALFLUSSRECHNUNG 2012

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Jahresergebnis	45.670	5.189	-17.574	-6.743	26.542	-4.083	22.459
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	127.578	239	560	506	128.883	0	128.883
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	-13.452	0	0	0	-13.452	0	-13.452
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen (> 1 Jahr)	-1.813	1	-60	0	-1.872	0	-1.872
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	8.525	30	0	5	8.560	-152	8.408
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	-19.664	-561	-1.404	0	-21.629	-2	-21.631
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	-209	-1	-852	0	-1.062	0	-1.062
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	18	5	0	0	23	-2	21
+/- Veränderungen übrige Bilanzpositionen	-13.922	4.686	-2.532	1.176	-10.592	105	-10.487
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	132.731	9.588	-21.862	-5.056	115.401	-4.134	111.267
+ Einzahlungen aus Abgängen des Sach- und immateriellen Anlagevermögens	14.950	1	28	1	14.980	-17	14.963
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen	3.053	66	5.832	2.279	11.230	-2.279	8.951
- Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen	-181	-242	-544	-3.064	-4.031	16	-4.015
- Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen	-436	-25	-205	-34.954	-35.620	34.954	-666
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	0	0	0	0	0	0
- Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	-137	60	0	0	-77	0	-77
+/- Veränderungen Finanzforderungen	-25.312	-19.351	-4.238	-622	-49.523	51.923	2.400
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-8.063	-19.491	873	-36.360	-63.041	84.597	21.556
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	16.126	3.409	15.419	0	34.954	-34.954	0
- Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-7.053	-2.229	0	-10.989	-20.271	6.262	-14.009
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	2.251	2.543	934	63.554	69.282	-60.304	8.978
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-140.986	0	-3.875	-7.570	-152.431	8.533	-143.898
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-129.662	3.723	12.478	44.995	-68.466	-80.463	-148.929
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-4.994	-6.180	-8.511	3.579	-16.106	0	-16.106
- Konsolidierungskreisbedingte Abnahme des Finanzmittelbestands	10	0	-10	0	0	0	0
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	41.736	0	0	0	41.736	0	41.736
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	-3.457	-7	13	-525	-3.976	0	-3.976
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	29.248	9.532	10.552	2.138	51.470	0	51.470
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	62.543	3.345	2.044	5.192	73.124	0	73.124

KAPITALFLUSSRECHNUNG 2011

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Jahresergebnis	17.712	8.993	-4.878	-2.003	19.824	-6.019	13.805
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	109.883	157	565	1.315	111.920	-1	111.919
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	0	0	0	0	0	0	0
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen (> 1 Jahr)	0	0	-29	0	-29	0	-29
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	10.726	1.515	128	1.481	13.850	-30	13.820
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	-20.242	-1.039	-674	-1.416	-23.371	3	-23.368
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	-101	-5	0	-3	-109	1	-108
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	12	0	2	0	14	0	14
+/- Veränderungen übrige Bilanzpositionen	40.106	364	1.609	2.194	44.273	-329	43.944
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	158.096	9.985	-3.277	1.568	166.372	-6.375	159.997
+ Einzahlungen aus Abgängen des Sach- und immateriellen Anlagevermögens	16	6	1	14	37	0	37
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen	9.402	0	552	6.435	16.389	-5.324	11.065
- Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen	-307.625	-138	-467	-512	-308.742	0	-308.742
- Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen	-1.162	-3	-1	-276	-1.442	0	-1.442
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	0	0	-501	-501	-1	-502
- Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	-4.237	0	0	0	-4.237	0	-4.237
+/- Veränderungen Finanzforderungen	-3.890	-11.615	-2.941	0	-18.446	18.446	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-307.496	-11.750	-2.856	5.160	-316.942	13.121	-303.821
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	0	0	0	170	170	0	170
- Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-10.515	0	-4.002	-7.647	-22.164	11.455	-10.709
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	603.374	0	3.890	4.001	611.265	-18.987	592.278
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-484.883	0	0	-9.629	-494.512	787	-493.725
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	107.976	0	-112	-13.105	94.759	-6.745	88.014
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-41.423	-1.765	-6.245	-6.377	-55.810	0	-55.810
- Konsolidierungskreisbedingte Abnahme des Finanzmittelbestands	0	0	0	0	0	0	0
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	74.925	5.264	0	8	80.197	0	80.197
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	3.905	-130	20	-4	3.791	0	3.791
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	34.530	6.163	16.778	8.511	65.982	0	65.982
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	71.937	9.532	10.553	2.138	94.160	0	94.160

Konzernanhang

1 Allgemeine Angaben zum Konzernjahresabschluss

Der Konzernabschluss der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG zum 31. Dezember 2012 ist nach den Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) aufgestellt.

Im ersten Halbjahr 2012 wurde in Bezug auf den Teilkonzern Rickmers Maritime, Singapur (Rickmers Maritime), eine Übergangskonsolidierung von einem nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen zur Vollkonsolidierung vorgenommen. Da die Rickmers Gruppe auf der Hauptversammlung von Rickmers Maritime am 23. April 2012 wiederholt einen Stimmrechtsanteil von mehr als 70 Prozent erreichte, wird ab diesem Zeitpunkt von einer nachhaltigen Stimmrechtsmehrheit und einer dadurch begründeten De-facto-Kontrolle über Rickmers Maritime ausgegangen.

Die Vollkonsolidierung von Rickmers Maritime erfolgte auf Basis des Vermögensstatus zum Zeitpunkt der Kontrollerrlangung. Die in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung einbezogenen Werte sind mit Durchschnittswerten für den entsprechenden Zeitraum ermittelt und in den Gewinnrücklagen berücksichtigt.

Dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2012 sind die Vorjahreszahlen zum 31. Dezember 2011 gegenübergestellt. Da die Übergangskonsolidierung von Rickmers Maritime einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss der Rickmers Gruppe hat, enthalten Konzernabschluss und -lagebericht der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG neben den veröffentlichten Vorjahreszahlen („as reported“) in einer zusätzlichen Spalte angepasste Vorjahreswerte („pro-forma“), die eine Übergangskonsolidierung von Rickmers Maritime bereits im Geschäftsjahr 2011 unterstellen.

2 Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG umfasst zum 31. Dezember 2012 insgesamt 111 Gesellschaften. Darin enthalten sind 102 voll konsolidierte und ein quotal konsolidiertes Unternehmen. Nach der Equity-Methode werden sieben assoziierte Unternehmen bilanziert.

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
1	Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg	–
	Voll konsolidierte Unternehmen	
2	Andreas Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
3	ARCTIC Shipping GmbH, Hamburg	100
4	ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG, Hamburg	80,0
5	ATLANTIC Structured Finance GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
6	Baldrine Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
7	Baldwin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
8	Ballacraigne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
9	Barrule Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
10	Careway Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
11	Chasms Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
12	Clan Maritime & Yachting Ltd., Sliema/Malta	100
13	Clan Navigation Limited, Singapur	33,1
14	Cornaa Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
15	Cregneash Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
16	Curragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
17	Dalby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
18	Ebba Navigation Limited, Singapur	33,1
19	Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
20	Erin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
21	Erwin Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
22	ESSE Expert Shipping Service GmbH & Co. KG, Hamburg	100
23	EVT Elbe Vermögens Treuhand GmbH, Hamburg	80,0
24	Frimley Assets S.A., Panama-Stadt/Panama	100
25	Fünfte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
26	Garff Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
27	GLOBAL Investments Ltd., Limassol/Zypern	100
28	GLOBAL Management Ltd., Limassol/Zypern	100
29	Greeba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
30	Groudle Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
31	Helen Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
32	Henry II Navigation Limited, Singapur	33,1
33	Hillberry Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
34	India Navigation Limited, Singapur	33,1
35	Island Marine Service Co. Ltd., Douglas/Isle of Man	100
36	JACOB RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
37	Kaethe Navigation Limited, Singapur	33,1
38	Laranna Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
39	Lezayre Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
40	Lonan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
41	Lonergan Overseas Inc., Panama-Stadt/Panama	100
42	Maja Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
43	Malew Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
44	Marown Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
45	Marte Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
46	MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
47	Moni II Navigation Limited, Singapur	33,1
48	Mooragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
49	MS „GOTLAND“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
50	MS „LOLLAND“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
51	Murrays Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
52	Olympia II Navigation Limited, Singapur	33,1
53	Onchan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
54	Orrisdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
55	Peel Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
56	Pingel Navigation Limited, Singapur	33,1
57	Polaris Shipmanagement Co. Ltd., Douglas/Isle of Man	100
58	PSB Project Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
59	Ramsey Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
60	Reederei ANTARCTICO Berulan GmbH & Co. KG, Hamburg	99,5

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungs- anteil in %
61	Regaby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
62	Richard II Navigation Limited, Singapur	33,1
63	Rickmers (Korea) Inc., Seoul/Korea	100
64	Rickmers 1. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
65	Rickmers 2. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
66	Rickmers 3. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
67	Rickmers Crewing GmbH, Hamburg (vormals: Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg)	100
68	Rickmers Dritte Beteiligungs-Holding GmbH, Hamburg	100
69	Rickmers First Invest GmbH, Hamburg	100
70	Rickmers Genoa Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
71	Rickmers Japan Inc., Tokio/Japan	100
72	Rickmers Marine Agency Romania S.R.L., Constanta/Rumänien	100
73	Rickmers-Linie (America) Inc., Houston/USA	100
74	Rickmers-Linie Belgium N.V., Antwerpen/Belgien	100
75	Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
76	Rickmers Maritime, Singapur	33,1
77	Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
78	Rickmers Second Invest GmbH, Hamburg	100
79	Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
80	Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
81	Rickmers Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd., Singapur	100
82	Rickmers Shipping (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/VR China	80,0
83	Rickmers Terminal Holding GmbH, Hamburg	100
84	Rickmers Trust Management Pte. Ltd., Singapur	100
85	RLA Cargo Services Inc., Delaware/USA	100
86	Ronague Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
87	Sabine Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
88	Santon Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
89	Sartfield Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
90	Sechste Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
91	Seven Seas Shipping GmbH & Co. KG, Hamburg	100
92	Siebte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
93	Smeale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
94	Soderick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
95	Sui An Navigation Limited, Singapur	33,1
96	Sulby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
97	Surby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
98	Tynwald Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
99	Verwaltung Rickmers-Linie GmbH, Hamburg	100
100	Vicki Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
101	Wilbert Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
102	Willric Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
103	Wilmore Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
	Quotal konsolidierte Unternehmen	
104	Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg	50,0

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen		
105	Colombo International Nautical and Engineering College (Pvt.) Ltd., Colombo/Sri Lanka	12,5
106	Madryn Holdings Inc., Manila/Philippinen	40,0
107	Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier LLC, Delaware/USA	50,0
108	MS „PATRICIA RICKMERS“ Reederei Rickmers GmbH & Cie. KG, Hamburg	40,4
109	Rickmers Marine Agency Lanka (Pvt.) Ltd., Colombo/Sri Lanka	40,0
110	Rickmers Marine Agency Philippines Inc., Manila/Philippinen	25,0
111	Wallmann & Co. (GmbH & Co.), Hamburg	25,1

Die Änderungen des Konsolidierungskreises gegenüber dem vergangenen Geschäftsjahr sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

Zugänge zum Konsolidierungskreis

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
Voll konsolidierte Unternehmen		
1	Clan Navigation Limited, Singapur	33,1
2	Ebba Navigation Limited, Singapur	33,1
3	Erwin Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
4	Henry II Navigation Limited, Singapur	33,1
5	India Navigation Limited, Singapur	33,1
6	Kaethe Navigation Limited, Singapur	33,1
7	Laranna Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
8	Maja Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
9	Marte Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
10	Moni II Navigation Limited, Singapur	33,1
11	Olympia II Navigation Limited, Singapur	33,1
12	Pingel Navigation Limited, Singapur	33,1
13	Reederei ANTARCTICO Berulan GmbH & Co. KG, Hamburg	99,5
14	Richard II Navigation Limited, Singapur	33,1
15	Rickmers Maritime, Singapur	33,1
16	Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
17	Rickmers Shipping (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/VR China	80,0
18	RLA Cargo Services Inc., Delaware/USA	100
19	Sabine Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
20	Sui An Navigation Limited, Singapur	33,1
21	Vicki Rickmers Navigation Limited, Singapur	33,1
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen		
22	Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier LLC, Delaware/USA	50,0

Abgänge vom Konsolidierungskreis

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
	Voll konsolidierte Unternehmen	
1	Wilmar Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
	Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	
2	APROJECTS NV, Zwijndrecht/Belgien	20,0
3	DP World Antwerp NV, Zwijndrecht/Belgien	20,0
4	Global Marine Insurance Brokerage Services Ltd., Limassol/Zypern	50,0
5	Rickmers Maritime, Singapur	33,1

Nicht konsolidierte verbundene Unternehmen/Nicht einbezogene assoziierte Unternehmen

Nicht konsolidiert werden 114 Unternehmen ohne nennenswerten Geschäftsbetrieb und mit einer insgesamt untergeordneten Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Unternehmen:

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
	Nicht konsolidierte verbundene Unternehmen	
112	AAT ATLANTIC Australien Treuhand GmbH, Hamburg	100
113	Anzac Geschäftsführungsgesellschaft mbH & Co. KG, Göppingen	100
114	Anzac Verwaltungsgesellschaft mbH, Göppingen	100
115	ATL Australien 1 GmbH, Hamburg	100
116	ATLANTIC Australien Geschäftsführung GmbH, Hamburg	100
117	ATLANTIC US INVESTMENT Inc., New York/USA	100
118	EASYSHIP Gesellschaft zur Vermittlung maritimer Investitionen mbH, Hamburg	100
119	EASYSHIP Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
120	Geschäftsführung ATLANTIC Deutschlandfonds 1 mbH, Hamburg	100
121	Hanse Baltic Shipping GmbH, Lübeck	64,0
122	Marick Ltd., Monrovia/Liberia	100
123	MS BENJAMIN RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
124	MS FELICITAS RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
125	MS GEORGE RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
126	MS JOHAN RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
127	MS ROBERT RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
128	MS SANDY RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
129	MS WILLI RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
130	Rickmers Asia Pte. Ltd., Singapur	100
131	Rickmers-Linie (Singapore) Pte. Ltd., Singapur	100
132	Rickmers Neubau GmbH, Hamburg	100
133	VANY RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
134	Verwaltung ARUNI RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
135	Verwaltung ASTA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
136	Verwaltung ATLANTIC Absolute Return 1 GmbH, Hamburg	100
137	Verwaltung ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH, Hamburg	100
138	Verwaltung ATLANTIC Structured Finance GmbH, Hamburg	100
139	Verwaltung CARLA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
140	Verwaltung CATHERINE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
141	Verwaltung CHARLOTTE C. RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
142	Verwaltung ERNST RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
143	Verwaltung ESSE Expert Shipping Service GmbH, Hamburg	100
144	Verwaltung FIONA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
145	Verwaltung Fünfte Reederei NEUMÜHLEN 19 Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
146	Verwaltung JACKY RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
147	Verwaltung JACOB RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
148	Verwaltung JENNIFER RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
149	Verwaltung JOCK RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
150	Verwaltung LAURITA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
151	Verwaltung LILLY RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
152	Verwaltung MARIE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
153	Verwaltung MCC Marine Consulting & Contracting GmbH, Hamburg	100
154	Verwaltung RICKMERS ANTWERP Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
155	Verwaltung RICKMERS GENOA Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
156	Verwaltung RICKMERS HAMBURG Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
157	Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg	100
158	Verwaltung RICKMERS SHANGHAI Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
159	Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg	100
160	Verwaltung RICKMERS TOKYO Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
161	Verwaltung SAYLEMOON und NINA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
162	Verwaltung SEAN RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
163	Verwaltung SOPHIE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
164	Verwaltung TETE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
165	Verwaltung VANY RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
166	Verwaltungsgesellschaft Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 mbH, Hamburg	100
167	Verwaltungsgesellschaft MS „CLASEN RICKMERS“ Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
168	Verwaltungsgesellschaft MS „PATRICIA RICKMERS“ Reederei Rickmers mbH, Hamburg	100
169	Verwaltungsgesellschaft MS „SEVEN SEAS“ Shipping mbH, Hamburg	100
170	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
171	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Shipinvest mbH, Hamburg	100
172	Verwaltungsgesellschaft Riverside Center mbH, Hamburg	100
173	Verwaltungsgesellschaft Sechste Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
174	Verwaltungsgesellschaft Siebte Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
175	Verwaltungsgesellschaft zweiunddreißigste Reederei Alsterufer 26 mbH, Hamburg	100
Nicht einbezogene assoziierte Unternehmen		
176	AAA Capital-ATLANTIC Investitionsgesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald	50,0
177	AAA Capital-ATLANTIC Verwaltung Investitionsgesellschaft mbH, Grünwald	50,0
178	AAA Capital Game Production and Sales GmbH, Hannover	50,0
179	Beteiligung MARIE SCHULTE Shipping GmbH, Hamburg	50,0
180	Beteiligung MS „BENJAMIN SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50,0
181	Beteiligung MS „CLARA SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50,0
182	Beteiligung MS „ISABELLE SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50,0
183	Beteiligung MS „NATALIE SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50,0
184	CAMPUS Rainville GmbH & Co. KG, Hamburg	48,0
185	Deutsche Frachtschiff-Kontor GmbH & Co. KG, Hamburg	50,0
186	EH1 Emissionshaus GmbH, Hamburg	50,0
187	EH1 Logistik 1 Verwaltungs GmbH, Hamburg	50,0
188	EH1 Management GmbH, Oststeinbek	50,0
189	EH1 Pictures Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	32,5
190	EH1 US-Leben Fonds 1 Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	50,0

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
191	Elly Suhl Speditionsgesellschaft m.b.H., Hamburg	25,2
192	Harper Petersen & Co. (Asia) Ltd., Hongkong	50,0
193	MS „ALTHEA“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
194	MS „NORTHERN MAGNITUDE“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	49,2
195	MS „PREP“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
196	Verwaltung Harper Petersen GmbH, Hamburg	50,0
197	Verwaltung MS „AENNE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
198	Verwaltung MS „ALEXANDRA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
199	Verwaltung MS „ALICE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
200	Verwaltung MS „ANDRE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
201	Verwaltung MS „ANDREAS RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
202	Verwaltung MS „ANNA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
203	Verwaltung MS „CAMILLA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
204	Verwaltung MS „CCNI ARAUCO“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	49,0
205	Verwaltung MS „CCNI Aysen“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
206	Verwaltung MS „CCNI Chiloe“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
207	Verwaltung MS „CHRISTA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
208	Verwaltung MS „DEIKE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
209	Verwaltung MS „DENDERAH RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
210	Verwaltung MS „ETHA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
211	Verwaltung MS „HELENE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
212	Verwaltung MS „LARA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
213	Verwaltung MS „MABEL RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
214	Verwaltung MS „MADELEINE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
215	Verwaltung MS „MAI RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
216	Verwaltung MS „URSULA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
217	Verwaltung MT „CHEMTRANS ALSTER“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
218	Verwaltung MT „CHEMTRANS EMS“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
219	Verwaltung MT „CHEMTRANS OSTE“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
220	Verwaltung MT „CHEMTRANS WESER“ Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50,0
221	Verwaltung Schifffahrtsgesellschaft MS „VALBELLA“ mbH, Hamburg	50,0
222	Verwaltung Schifffahrtsgesellschaft MS „VALDEMOSA“ mbH, Hamburg	50,0
223	Verwaltung Schifffahrtsgesellschaft MS „VALDIVIA“ mbH, Hamburg	50,0
224	Verwaltung Schifffahrtsgesellschaft MS „VALPARAISO“ mbH, Hamburg	50,0

3 Konsolidierungsgrundsätze

Kapitalkonsolidierung

Alle Tochterunternehmen, auf die die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG unmittelbar oder mittelbar einen beherrschenden Einfluss ausüben kann und die von wesentlicher Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sind, werden voll konsolidiert in den Konzernabschluss einbezogen.

Die Kapitalkonsolidierung für alle voll konsolidierten Tochterunternehmen, die Erwerbsvorgänge bis zum 31. Dezember 2009 betreffen, wurde nach der Buchwertmethode auf

Grundlage der Wertansätze zum Zeitpunkt des Erwerbs der Anteile bzw. der Neugründung durchgeführt. Für alle Erwerbsvorgänge ab dem 1. Januar 2010 erfolgt die Kapitalkonsolidierung nach der Neubewertungsmethode. Aus der Kapitalkonsolidierung resultierende aktive Unterschiedsbeträge, die Erwerbsvorgänge bis zum 31. Dezember 2009 betreffen, sind in den Gewinnrücklagen, entsprechende passive Unterschiedsbeträge unterhalb des Eigenkapitals in einem gesonderten Posten „Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung“ ausgewiesen.

Geschäfts- oder Firmenwerte bzw. passive Unterschiedsbeträge für Erwerbsvorgänge ab dem 1. Januar 2010 werden im Einklang mit DRS 4 bilanziert.

Gemeinschaftsunternehmen

Gemeinschaftsunternehmen, d. h. Unternehmen, bei denen die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG die Geschäfte gemeinsam mit einem nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen führt, werden entweder gemäß § 310 HGB quotal konsolidiert oder gemäß § 311 HGB nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen werden gemäß § 312 Abs. 1 Satz 1 HGB nach der Buchwertmethode zum Zeitpunkt des Erwerbes bewertet (Equity-Methode).

Aus den assoziierten Beteiligungen wurde im Geschäftsjahr 2012 ein Ergebnis von 4.647 T€ erzielt.

Das Gemeinschaftsunternehmen Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier LLC, Delaware/USA, wird seit 6. Juli 2012 als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG einbezogen. Die Kapi-taleinlage zum Gründungszeitpunkt betrug 250 TUSD.

Schuldenkonsolidierung

Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten beziehungsweise Rückstellungen innerhalb des Konsolidierungskreises werden gemäß § 303 HGB eliminiert. Die quotalen Schuldenkonsolidierung erfolgt anteilmäßig nach den gleichen Grundsätzen gemäß § 310 Abs. 2 HGB.

Eliminierung von Zwischenergebnissen

Vermögenswerte des Sachanlagevermögens werden um Zwischenergebnisse im Sinne des § 304 HGB bereinigt.

Aufwands- und Ertragskonsolidierung

Konzerninterne Umsatzerlöse, Erträge und Aufwendungen, die aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen resultieren, werden gemäß § 305 HGB bzw. § 310 HGB eliminiert.

Währungsumrechnung

Die Berichtswährung für den Konzernabschluss der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG ist Euro.

Die Umrechnung der Vermögenswerte und Schulden in die Berichtswährung erfolgt zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag, während die Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Durchschnittskurs des Geschäftsjahres umgerechnet wird. Die Umrechnung des Eigenkapitals erfolgt zu historischen Kursen. Die sich daraus im Vergleich zum Vorjahr ergebenden Kursdifferenzen werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Im Geschäftsjahr 2012 entstanden Umrechnungsdifferenzen in Höhe von -13.422 T€.

4 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden beibehalten.

Anlagevermögen

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten aktiviert und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend linear, im Zugangsjahr zeitanteilig, abgeschrieben. Die vor dem 1. Januar 2010 erworbenen Geschäfts- oder Firmenwerte werden gemäß § 255 Abs. 4 Satz 2 HGB a. F. über vier Jahre abgeschrieben.

Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und gegebenenfalls Wertminderungen, bilanziert. In die Herstellungskosten der Sachanlagen werden Bauzinsen einbezogen. Das in den Sachanlagen enthaltene Schiffsvermögen wird über eine Nutzungsdauer von 22 Jahren linear abgeschrieben.

Die Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten einschließlich Anschaffungsnebenkosten beziehungsweise mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Bedingt rückzahlbare Entnahmen sind gemäß Stellungnahme zur Rechnungslegung IDW RS HFA 18 von den Buchwerten der Finanzanlagen abgesetzt und werden als Abgang ausgewiesen.

Vorräte

Vorräte werden zu Anschaffungskosten zuzüglich etwaiger Anschaffungsnebenkosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet. Bestandsrisiken im Vorratsvermögen, die sich aus der Lagerdauer und geminderter Verwertbarkeit ergeben, werden durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt.

Die Bewertung der Bestände an Farben, Chemikalien und Nebensorten der Schmierstoffe erfolgt zum Festwert gemäß § 256 HGB i. V. m. § 240 Abs. 3 HGB, die Bewertung der Bestände an Hauptsorten der Schmierstoffe erfolgt zum Durchschnitt gemäß § 256 HGB i. V. m. § 240 Abs. 4 HGB.

Die Bewertung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Reisen erfolgt zu Herstellungskosten bzw. dem niedrigeren beizulegenden Wert. Erhaltene Anzahlungen für noch nicht beendete Reisen werden gemäß § 268 Abs. 5 HGB offen von den Vorräten abgesetzt. Ein die Vorräte übersteigender Betrag wird unter den Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Forderungen und sonstige Aktiva

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie der Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten werden grundsätzlich zum Nennwert bilanziert.

Die Rickmers Gruppe hat der erhöhten Ausfallwahrscheinlichkeit von Forderungen und sonstigen Aktiva gegen in wirtschaftliche Schwierigkeiten geratene Schiffsgesellschaften in Form von Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Für die Ermittlung der Wertberichtigungen wurde für die KG-Schiffsgesellschaften, die zum Bilanzstichtag bereits verkauft waren oder deren Verkauf hochwahrscheinlich war, der Barmittelbestand den verbleibenden Forderungen oder sonstigen Aktiva gegenübergestellt. Bei einer Unterdeckung wurden die Forderungen oder sonstigen Aktiva wertberichtigt.

Bei KG-Schiffsgesellschaften, für die kein Verkauf erfolgt ist, wurde der Nutzungswert (Long Term Asset Value) des Schiffes den Forderungen oder sonstigen Aktiva gegenübergestellt und bei einer Unterdeckung eine entsprechende Wertberichtigung vorgenommen.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionen werden nach dem versicherungsmathematischen Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der Richttafeln 2005 G von Dr. Klaus Heubeck ermittelt. Für die Berechnung wurde der durch die Deutsche Bundesbank nach dem Stand vom 31. Dezember 2012 veröffentlichte maßgebliche Rechnungszins von 5,06 Prozent p. a. bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren errechneten Barwerte und eines Rententrends von 5,5 Prozent p. a. bei einer angenommenen dreijährigen Preissteigerungsrate in gleicher Höhe herangezogen.

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen werden in Höhe ihres nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages bilanziert. Dabei werden alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen berücksichtigt.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden in Höhe ihres Erfüllungsbetrages bilanziert.

Rechnungsabgrenzungsposten

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden auf der Aktiv- bzw. Passivseite der Bilanz Ausgaben bzw. Einnahmen vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwand bzw. Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Fremdwährungsumrechnung

Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden mit dem Devisenkassamittelkurs des Transaktionstages oder mit dem niedrigeren (Aktiva) bzw. höheren (Passiva) Mittelkurs am Bilanzstichtag unter Beachtung des Imparitäts- und Realisationsprinzips bewertet. Nicht kursgesicherte Forderungen und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag angesetzt.

Latente Steuern

Aktive und passive latente Steuern werden auf temporäre und quasipermanente Differenzen zwischen den Buchwerten der handels- und steuerrechtlich bilanzierten Vermögensgegenstände, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten gebildet, soweit sich diese in künftigen Geschäftsjahren voraussichtlich wieder abbauen und dadurch zu ertragsteuerlichen Ent- oder Belastungen führen.

Ausgewiesene latente Steuern werden aufgelöst, sobald die steuerliche Be- oder Entlastung eintritt bzw. wenn mit dem Eintritt nicht mehr zu rechnen ist.

Zur Ermittlung der latenten Steuern werden die bestehenden temporären und quasipermanenten Differenzen mit den unternehmensindividuellen Steuersätzen im Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen bewertet. Für Personenhandelsgesellschaften mit Sitz in Hamburg wurde ein Gewerbesteuersatz von 16,45 Prozent und für deutsche Kapitalgesellschaften ein Steuersatz von 32,28 Prozent unterstellt. Latenten Steuern, die auf im Ausland ansässige Gesellschaften entfielen, wurde der lokale Ertragsteuersatz zugrunde gelegt.

Latente Steuern auf Verlustvorträge werden berücksichtigt, soweit die Wahrscheinlichkeit einer zukünftigen Verlustverrechnung begründet ist.

Der Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern erfolgt unsaldiert. Es erfolgt keine Abzinsung.

Auf Differenzen zwischen Handels- und Steuerbilanz, die aus Konsolidierungsmaßnahmen resultieren, werden gemäß § 306 HGB latente Steuern gebildet.

5 Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Zusammensetzung des Anlagevermögens ist dem Anlagenspiegel auf den Folgeseiten zu entnehmen.

Forderungen

Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, setzen sich zusammen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 13.044 T€ sowie Forderungen aus gewährten kurzfristigen Darlehen und Zinsen aus stillen Beteiligungen in Höhe von 3.200 T€.

Im Vorjahr wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 5.409 T€ in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 14 T€.

Sonstige Vermögensgegenstände

Sonstige Vermögensgegenstände beinhalten Ansprüche aus Rückerstattungsgarantien für bereits geleistete Anzahlungen auf stornierte Schiffsneubauten in Höhe von 67.556 T€.

Konzerneigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist dem Eigenkapitalpiegel zu entnehmen, der als Anlage dem Anhang beigefügt ist. Innerhalb des Eigenkapitals wurde der Ausweis der Gewinnrücklagen in der Bilanz an die Aufteilung im Eigenkapitalpiegel angepasst. Die Position Gewinnrücklagen enthält nun die erwirtschafteten Gewinnrücklagen sowie den aktiven Unterschiedsbetrag. Die vergleichbaren Werte des Vorjahres für die Position Gewinnrücklagen betragen 116.275 T€ (proforma) sowie 10.843 T€ (as reported).

Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten und deren Besicherung sind dem folgenden Verbindlichkeitspiegel zu entnehmen:

Bilanzposten in T€	Entwicklung des Bilanzpostens			davon mit einer Restlaufzeit				
	Stand 31.12.2011	Zugang (+) Tilgung (./.)	Stand 31.12.2012	bis zu 1 Jahr	zwischen 1 und 5 Jahren	über 5 Jahre	davon gesichert	Art der Sicherheit
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.541.797	300.100	1.841.897	225.096	1.469.641	147.160	1.835.222	1, 2
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	750	750	750				
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.862	-5.794	20.068	20.068				
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	137	137	137				
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	624	3.191	3.815	3.815				
6. Sonstige Verbindlichkeiten	82.512	6.926	89.438	23.144	63.994	2.300	73.025	3
davon Steuerverbindlichkeiten	1.000	-208	792	792				
davon Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	95	6	101	101				
Summe	1.650.795	305.310	1.956.105	273.010	1.533.635	149.460	1.908.247	

Besicherung der Verbindlichkeiten

¹ Erstrangige Schiffshypotheken: Abtretung sämtlicher Zahlungsansprüche aus der Beschäftigung der Schiffe;

Abtretung aller Ansprüche aus der Versicherung der Schiffe.

² Abtretung aller Rechte und Ansprüche aus Bauverträgen über Schiffe, die kreditfinanziert sind;

Abtretung aller Rechte und Ansprüche aus von Banken übernommenen Refundmentgarantien.

³ Zweitrangige Schiffshypotheken: Abtretung von Versicherungsansprüchen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen Darlehen inklusive abgegrenzter Zinsen gegenüber Werften in Höhe von 74.705 T€. Darüber hinaus bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von 1.750 T€.

Konzernanlagenspiegel für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Anschaffungs- und Herstellungskosten

in T€	Anfangsstand des Jahres	Währungs- differenz	Zugänge Konsolidie- rungskreis	Übrige Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge Konsolidie- rungskreis	Übrige Abgänge	Endstand des Jahres
Immaterielle Vermögensgegenstände								
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.823	-9	0	242	281	0	-1	3.336
Geschäfts- oder Firmenwert	1.469	0	0	0	0	0	0	1.469
Geleistete Anzahlungen		0	0	2.308	0	0	0	2.308
	4.292	-9	0	2.550	281	0	-1	7.113
Sachanlagen								
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	27	0	0	0	-27	0	0	0
Seeschiffe	2.124.407	-70.955	961.268	160	-166	0	0	3.014.714
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.472	-38	48	1.305	-296	0	-184	12.307
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	37.107	289	0	0	0	0	-37.396	0
	2.173.013	-70.704	961.316	1.465	-489	0	-37.580	3.027.021
Finanzanlagen								
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.670	0	1	61	-115	0	-50	1.567
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	121.674	970	0	4.876	-240	-118.428	-2.001	6.851
Übrige Beteiligungen	17.233	5	0	938	355	1	-1.501	17.031
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	45.981	903	0	360	0	-38.714	-383	8.147
Sonstige Ausleihungen	2.981	0	0	0	0	0	-536	2.445
	189.539	1.878	1	6.235	0	-157.141	-4.471	36.041
Gesamt	2.366.844	-68.835	961.317	10.250	-208	-157.141	-42.052	3.070.175

Anfangsstand des Jahres	Währungs-differenz	Zugänge Konsolidierungs-kreis	Außerplan-mäßige Abschrei-bungen	Abschreibungen						Buchwerte	
				Abschrei-bungen des Jahres	Umbu-chungen	Zuschrei-bungen	Abgänge Konsoli-dierungs-kreis	Übrige Abgänge	Endstand des Jahres	31.12.2012	31.12.2011
-2.277	7	0	0	-322	-138	0	0	0	-2.730	606	546
-1.469	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.469	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.308	0
-3.745	6	0	0	-322	-138	0	0	0	-4.199	2.914	546
-26	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	1
-375.425	5.941	0	0	-119.351	166	0	0	0	-488.669	2.526.045	1.748.982
-8.096	26	-15	0	-1.050	154	0	0	173	-8.808	3.499	3.376
-6.872	-54	0	-8	0	0	21	0	6.913	0	0	30.235
-390.419	5.913	-15	-8	-120.401	346	21	0	7.086	-497.477	2.529.544	1.782.594
-55	0	0	0	0	29	0	0	0	-26	1.541	1.615
-72.665	-798	0	0	0	0	12.500	60.963	0	0	6.851	49.009
-4.972	0	0	-4.490	0	-29	266	0	277	-8.948	8.083	12.262
-1.565	0	0	-3.662	0	0	664	0	0	-4.563	3.584	44.416
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.445	2.981
-79.257	-798	0	-8.152	0	0	13.430	60.963	277	-13.537	22.504	110.282
-473.421	5.121	-15	-8.160	-120.723	208	13.451	60.963	7.363	-515.213	2.554.962	1.893.422

Rückstellungen

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen Versorgungszusagen für ehemalige Mitarbeiter in Höhe von 1.458 T€.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften in Höhe von 24.040 T€, wovon 20.827 T€ im Rahmen von derivativen Finanzinstrumenten gebildet wurden.

Latente Steuern

Die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2012 dargestellten latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Aktive latente Steuern in T€	
davon aus den einbezogenen Jahresabschlüssen (einschließlich Anpassungen in der HBz)	2.571
davon aus Konsolidierungsvorgängen	89
Summe	2.660
Passive latente Steuern in T€	
davon aus den einbezogenen Jahresabschlüssen (einschließlich Anpassungen in der HBz)	607
davon aus Konsolidierungsvorgängen	1.922
Summe	2.529

Haftungsverhältnisse

Im Konzern der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG bestehen zum Bilanzstichtag Haftungsverhältnisse aus der Begebung von Bürgschaften in Höhe von 5.151 T€.

Aufgrund der Bewertung durch das Management wird das Risiko der Inanspruchnahme aus den Haftungsverhältnissen gegenwärtig als gering eingeschätzt.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2012 bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber Dritten in Höhe von 59.273 T€, vorwiegend aus Charterverträgen (19.165 T€) sowie aus Miet- und Leasingverpflichtungen (23.053 T€). Darüber hinaus bestehen Verpflichtungen aus Einlagenrückgewährungen in Höhe von 15.902 T€.

in T€	
Fälligkeit innerhalb 1 Jahr	37.077
Fälligkeit zwischen 1 und 5 Jahren	13.024
Fälligkeit über 5 Jahre	9.172
Summe	59.273

Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten (§ 314 Abs. 1 Nr. 11 und 15 HGB)

Der Rickmers Holding Konzern sichert das Zahlungsstromrisiko aus bestehenden variabel verzinslichen Verbindlich-

keiten sowie den geplanten hochwahrscheinlichen variabel verzinslichen Anschlussfinanzierungen ab. Das abgesicherte Zahlungsstromrisiko resultiert aus Schwankungen des London Interbank Offered Rate (LIBOR).

Die Verbindlichkeiten und die geplanten Transaktionen werden mit dem Nominalwert von 544.328 T€ als Grundgeschäfte in Mikro-Bewertungseinheiten einbezogen. Die gebuchten und geplanten Grundgeschäfte überschneiden sich zeitlich nicht, so dass der angegebene Nominalwert über die Laufzeit der Sicherungsgeschäfte konstant bleibt.

Im Rahmen von Schiffsfinanzierungen ist es üblich, dass Kredite zunächst nur für einen Teil der Gesamtfinanzierungsdauer der Schiffe abgeschlossen werden. Bei den in die Mikro-Bewertungseinheiten einbezogenen mit hoher Wahrscheinlichkeit erwarteten Transaktionen handelt es sich um die geplante Verlängerung von variabel verzinslichen Schiffsfinanzierungen, die einem Zinsrisiko unterliegen.

Die Anschlussfinanzierungen sind Bestandteil einer von der Geschäftsführung genehmigten Planung. Für die betroffenen Schiffe bestehen bereits langfristige Charterverträge mit Kontrahenten einwandfreier Bonität, so dass eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit für die Anschlussfinanzierung unterstellt werden kann.

Zur Absicherung des Zinsrisikos eines Grundgeschäfts wird jeweils ein entsprechendes Zinssicherungsinstrument abgeschlossen und mit dem Grundgeschäft zu einer Mikro-Bewertungseinheit zusammengefasst. Zum Bilanzstichtag wurden Zinsswaps mit dem folgenden Nominalwert in die Bewertungseinheiten einbezogen:

Derivat	Nominalwert in €
Zinsswaps	544.327.585

Die Höhe der mit Mikro-Bewertungseinheiten abgesicherten Risiken beträgt 108.883 T€, d. h., in dieser Höhe wurden bis zum Abschlussstichtag negative Wert- bzw. Zahlungsstromänderungen vermieden.

Die wertbestimmenden Faktoren (Währung, Nominalwert, Laufzeit, Zahlungsfrequenz) bei Grundgeschäft und Sicherungsinstrument stimmen überein (perfekter Mikro-Hedge). Die einzelnen Hedge-Beziehungen werden daher jeweils über die gesamte Sicherungsperiode als hocheffektiv eingestuft. Es wird erwartet, dass sich die Wertänderungen der Grundgeschäfte und Sicherungsinstrumente somit über die nächsten acht Jahre vollständig ausgleichen.

Auf eine retrospektive rechnerische Ermittlung der ineffektiven Teile der Bewertungseinheiten wird verzichtet, weil unter den oben genannten Voraussetzungen keine bilanziell relevante Ineffektivität in Bezug auf die Bewertungseinheiten entstehen kann.

Zur Abbildung der sich im Rahmen einer Bewertungseinheit ergebenden gegenläufigen Wertänderungen (wirksame Teile der gebildeten Bewertungseinheiten) wird die Einfrierungsmethode angewendet.

Neben Devisentermingeschäften, die zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken abgeschlossen werden, setzt der Rickmers Holding Konzern Zinsswaps zur Absicherung von Zinsrisiken ein. Diese Finanzinstrumente werden nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert und sind nicht Bestandteil von Bewertungseinheiten.

Für die Devisentermingeschäfte und Zinsswaps ergeben sich zum Abschlussstichtag die folgenden Nominalwerte und beizulegenden Zeitwerte:

Kategorie	Nominalwert in €	Beizulegender Zeitwert in €
Devisentermingeschäfte	3.182.493	91.444
Zinsswaps	113.357.379	-3.909.368

Die beizulegenden Zeitwerte der Devisentermingeschäfte und Zinsswaps werden mit Hilfe der Discounted-Cash-Flow-Methode bestimmt. Dabei stellen die verwendeten marktgerechten Zinsstrukturkurven und Wechselkurse die wichtigsten Einflussgrößen für das Modell dar.

Die Derivate, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden und die nicht in Bewertungseinheiten einbezogen werden, werden zu ihren Anschaffungskosten bilanziert. Weisen sie am Bilanzstichtag einen positiven Marktwert auf, der die Anschaffungskosten übersteigt, wird dieser Differenzbetrag nicht bilanziert. Die Derivate, die zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert aufweisen, werden, sofern sie nicht effektiver Teil einer Bewertungseinheit sind, unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

Für Zinsswaps mit negativem Marktwert wurde zum Bilanzstichtag eine Drohverlustrückstellung in Höhe von 3.909 T€ gebildet.

6 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird gemäß § 275 Abs. 2 HGB nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Umsatzerlöse

Gliederung nach Geschäftsfeldern

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern ist der Segmentberichterstattung zu entnehmen.

Regionale Gliederung

in T€	2012	2011
Deutschland	310.796	321.200
Europa	220.248	172.257
Außerhalb Europas	87.243	24.440
Summe	618.287	517.897

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten neben den Erträgen aus Währungsumrechnung übrige Erträge in Höhe von 63.125 T€, die sich im Wesentlichen aus Erträgen aus der Auflösung von Drohverlustrückstellungen für Währungsderivate (31.029 T€) sowie aus Erträgen aus der Zuschreibung der Beteiligung an Rickmers Maritime (12.500 T€) zusammensetzen.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 30.845 T€ enthalten, die sich auf vorangegangene Jahre beziehen.

Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens

Die Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens in Höhe von 14.845 T€ betreffen Wertberichtigungen auf Forderungen gegenüber KG-Schiffsgesellschaften. Im Vorjahr wurden Wertberichtigungen in Höhe von 2.487 T€ im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten neben den Aufwendungen aus Währungsumrechnung übrige Aufwendungen in Höhe von 54.569 T€, die sich im Wesentlichen aus Aufwendungen aus der Neubildung von Drohverlustrückstellungen für Zinsderivate (17.803 T€), aus Aufwendungen für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten (7.672 T€) sowie aus Aufwendungen für Geschäftsreisen und Bewirtung (6.027 T€) zusammensetzen.

7 Sonstige Angaben

Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung ist als Anlage dem Anhang beigelegt. Die Aufteilung der Segmente entspricht dem internen Berichtswesen der Rickmers Gruppe, welche in drei wesentlichen Geschäftsfeldern tätig ist:

- Maritime Assets projektiert, finanziert, erwirbt, hält und veräußert eigene Schiffe sowie treuhänderisch verwaltete Schiffe, die an Linienreedereien verchartert werden, und beteiligt sich an Gesellschaften der maritimen Wirtschaft.
- Maritime Services ist im Bereich des technischen Managements, in Crewing, Insurance und weiteren Dienstleistungen für den Betrieb und die Verwaltung von Schiffen und Wirtschaftsgütern der maritimen Wirtschaft tätig.
- Rickmers-Linie (ehemals: Logistics Services) ist als Logistiker und Linienreederei für Schwergut tätig und betreibt zu diesem Zweck eine gecharterte Flotte von Schwergutfrachtern für den Transport von Projekt-Stückgut, Schwergut und so genanntem Breakbulk.

Gesamthonorar des Abschlussprüfers

Das berechnete Gesamthonorar des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2012 beträgt 863 T€ und setzt sich wie folgt zusammen:

Leistung in T€	
Abschlussprüfungsleistungen	554
Andere Bestätigungsleistungen	30
Steuerberatungsleistung	58
Sonstige Leistungen	221

Befreiung nach § 264 b HGB

Die folgenden Gesellschaften haben nach § 264 b HGB auf die Offenlegung der Einzelabschlüsse verzichtet:

- ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG, Hamburg
- ATLANTIC Structured Finance GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- ESSE Expert Shipping Service GmbH & Co. KG, Hamburg
- Fünfte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- JACOB RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg
- MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, Hamburg
- MS „GOTLAND“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck
- MS „LOLLAND“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck
- Reederei ANTARCTICO Berulan GmbH & Co. KG, Hamburg
- Rickmers Genoa Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Sechste Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Seven Seas Shipping GmbH & Co. KG, Hamburg
- Siebte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg

Weiterhin haben die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg, und die Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg, nach § 264 b HGB auf die Offenlegung des Einzelabschlusses sowie die Erstellung eines Lageberichtes verzichtet.

8 Mitarbeiter

Jahresdurchschnitt	2012	2011 (proforma)	2011 (as reported)
Voll konsolidierte Unternehmen	2.480	2.477	2.477
Quotal konsolidierte Unternehmen ¹	4	4	4
Summe	2.484	2.481	2.481
davon Landpersonal	476	434	434
davon Seepersonal	2.008	2.047	2.047

¹ Die Mitarbeiterzahlen der Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg, sind mit 50 Prozent enthalten.

Zudem waren auf Schiffen der Rickmers Flotte im Durchschnitt 1.010 Seefahrer (Vorjahr: 928) von externen Crewing-Agenturen beschäftigt.

9 Beirat

Die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG hat einen Beirat, dem im Geschäftsjahr 2012 folgende Personen angehörten:

Bertram R. C. Rickmers (Vorsitzender), Reeder, Hamburg
Claus-Günther Budelmann, Kaufmann, Hamburg
Jost Hellmann, Kaufmann, Hamburg
Flemming Jacobs, Kaufmann, Cobham/Großbritannien

Die Bezüge des Beirates beliefen sich im Geschäftsjahr 2012 auf 46.020 € (Vorjahr: 46.020 €).

10 Kommanditisten

Kommanditisten am 1. Januar 2012 waren die Herren:

Bertram R. C. Rickmers, Hafteinlage 6.148.952,12 €
Jan B. Steffens, Hafteinlage 256.207,17 €

Am 1. Juli 2012 ist Herr Jan B. Steffens als Kommanditist ausgeschieden. Die Hafteinlage ist im Wege der Sonderrechtsnachfolge wie folgt erhöht worden:

Bertram R. C. Rickmers, Hafteinlage 6.405.159,29 €

11 Komplementärin

Persönlich haftende Gesellschafterin der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG ist die Firma Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg, mit einem gezeichneten Kapital von 25.600 €. Die Verwaltung Rickmers Holding GmbH ist geschäftsführendes Organ der Gesellschaft.

Geschäftsführer der Verwaltung Rickmers Holding GmbH sind die Herren:

Bertram R. C. Rickmers, Reeder, Hamburg
Ronald D. Widdows, Kaufmann, Singapur
(ab 11. April 2012)
Dr. Ignace Van Meenen, Jurist, Hamburg
Jan B. Steffens, Kaufmann, Hamburg
(bis 11. April 2012)

Am 14. März 2012 ist die Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg, als persönlich haftende Gesellschafterin der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG ausgeschieden.

Hamburg, den 19. März 2013



Bertram R. C. Rickmers



Ronald D. Widdows



Dr. Ignace Van Meenen

Verwaltung Rickmers Holding GmbH für
Rickmers Holding GmbH & Cie. KG

Bestätigungsvermerk

Der folgende in Übereinstimmung mit § 322 Handelsgesetzbuch erteilte Bestätigungsvermerk bezieht sich auf den Konzernabschluss sowie den Konzernlagebericht der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG für das Geschäftsjahr 2012. Der Konzernlagebericht ist weder in diesem Prospekt abgedruckt, noch kraft Verweises einbezogen.

Wir haben den von der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalspiegel sowie Segmentberichterstattung und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der Geschäftsführer der geschäftsführenden Komplementär-GmbH. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der

wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführer der geschäftsführenden Komplementär-GmbH der Gesellschaft sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 20. März 2013

PricewaterhouseCoopers

Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Claus Brandt
Wirtschaftsprüfer



ppa. Alina Reimers
Wirtschaftsprüferin

Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2011

KONZERNBILANZ

Zum 31. Dezember

AKTIVA

in T€	2011	2010 (proforma) ¹	2010 (as reported)
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände			
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	546	585	587
Geschäfts- oder Firmenwert	0	15	15
	546	600	602
Sachanlagen			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1	1	91.869
Seeschiffe	1.748.982	1.010.127	108.706
Technische Anlagen und Maschinen	0	0	5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.376	3.313	3.134
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	30.235	473.484	0
	1.782.594	1.486.925	203.714
Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.615	1.570	1.580
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	49.009	42.105	10.187
Übrige Beteiligungen	12.263	16.625	16.676
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	44.416	50.378	13.773
Sonstige Ausleihungen	2.981	3.817	10.039
	110.284	114.495	52.255
	1.893.424	1.602.020	256.571
Umlaufvermögen			
Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12.918	8.136	7.384
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	208	165	3.560
Aufwendungen für noch nicht beendete Reisen	12.558	16.103	16.103
Fertige Erzeugnisse und Waren	224	924	277
Geleistete Anzahlungen	3.444	250	250
./.. erhaltene Anzahlungen	-13.766	-18.769	-21.584
	15.586	6.809	5.990
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19.041	18.780	8.407
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	14.238	10.826	10.894
Sonstige Vermögensgegenstände	58.184	52.732	9.246
	91.463	82.338	28.547
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	51.470	110.304	65.982
	158.519	199.451	100.519
Rechnungsabgrenzungsposten	5.968	2.563	2.349
Aktive latente Steuern	2.073	313	192
Bilanzsumme	2.059.984	1.804.347	359.631

¹ Angabe der Vorjahreszahlen einschließlich des Konzernabschlusses Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg, sowie der Entkonsolidierung der Immobiliensparte zu Vergleichszwecken.

PASSIVA

in T€	2011	2010 (proforma) ¹	2010 (as reported)
Eigenkapital			
Festkapital	6.405	6.405	6.383
Rücklagekonten	405.712	381.689	304.484
Entnahmekonten	-73.138	-65.668	-65.693
Gewinnrücklagen	13.800	-58.248	-172.252
Aktiver Unterschiedsbetrag	-2.957	-2.957	-2.973
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung	9.288	16.815	915
Erfolgssonderkonto der Muttergesellschaft	-49.913	15.001	19.525
Anteile anderer Gesellschafter	4.725	908	2.996
	313.922	293.945	93.385
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung	8.063	5.440	5.462
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.463	1.492	1.492
Steuerrückstellungen	17.027	16.664	16.361
Sonstige Rückstellungen	63.665	50.740	24.157
	82.155	68.896	42.010
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.541.797	1.362.346	200.196
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	2	196
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.862	23.633	12.004
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	624	754	664
Sonstige Verbindlichkeiten	82.512	46.604	4.923
	1.650.795	1.433.339	217.983
Rechnungsabgrenzungsposten	2.628	2.661	726
Passive latente Steuern	2.421	66	65
Bilanzsumme	2.059.984	1.804.347	359.631

KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember

in T€	2011	2010 (proforma) ¹	2010 (as reported)
Umsatzerlöse	517.897	503.698	352.571
Bestandsveränderung	-2.764	913	912
Gesamtleistung	515.133	504.611	353.483
Sonstige betriebliche Erträge			
aus Währungsumrechnung	13.854	23.287	19.839
Übrige	12.903	93.194	16.439
	26.757	116.481	36.278
Materialaufwand			
Aufwendungen für Roh-, Hilfs-, Betriebsstoffe und für bezogene Waren	63.552	150.421	50.055
Aufwendungen für bezogene Leistungen	204.182	182.124	201.114
	267.734	332.545	251.169
Personalaufwand			
Löhne und Gehälter	61.797	54.628	53.152
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	5.991	6.223	5.912
	67.788	60.851	59.064
Abschreibungen			
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	75.793	77.945	38.624
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	622	0	0
	76.415	77.945	38.624
Sonstige betriebliche Aufwendungen			
aus Währungsumrechnung	17.987	20.226	19.907
Übrige	45.850	220.224	33.352
	63.837	240.450	53.259
Zwischensumme	66.116	-90.699	-12.355
Erträge aus Beteiligungen	742	955	955
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	10.006	-6.491	527
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des FAV	384	1.227	982
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.650	1.558	944
Abschreibungen auf Finanzanlagen	6.295	17.056	17.056
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	57.373	34.688	13.502
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	15.230	-145.194	-39.505
Außerordentliches Ergebnis	0	-20	-20
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	822	3.766	3.484
Sonstige Steuern	38	31	29
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag	14.370	-149.011	-43.038

¹ Angabe der Vorjahreszahlen einschließlich des Konzernabschlusses Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg, sowie der Entkonsolidierung der Immobiliensparte zu Vergleichszwecken.

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember

in T€	2011	2010 (proforma) ¹	2010 (as reported)
Jahresergebnis	14.370	-149.011	-43.038
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	82.088	95.001	55.680
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	0	5.396	1.403
Zunahme (+)/Abnahme (-) der langfristigen Rückstellungen (> 1 Jahr)	-29	3	3
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	13.134	244.085	15.223
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	20.511	54.286	13.334
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	108	613	613
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	14	2.875	75
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte (einschl. geleisteter Anzahlungen)	-9.176	-13.966	1.766
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen, übrige Vermögensgegenstände und aktive Rechnungsabgrenzungsposten	41.716	-44.984	-6.122
Zunahme (+)/Abnahme (-) der kurzfristigen Rückstellungen (< 1 Jahr)	11.408	18.796	8.448
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungsposten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	1.934	-1.411	1.568
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	134.839	91.093	18.253
Investitionstätigkeit			
+ Einzahlungen aus Abgängen des Sach- und immateriellen Anlagevermögens	37	4.309	2.287
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen	11.065	15.993	9.523
- Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen	308.742	438.914	995
- Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen	1.442	1.941	8.163
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	-502	-1.151	0
- Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	4.237	0	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-303.821	-421.704	2.652
Finanzierungstätigkeit			
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	170	0	0
- Gesellschafterentnahmen und Kapitalrückzahlungen	7.811	14.019	51.108
- Auszahlungen an Minderheitsgesellschafter	330	0	0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	592.277	729.322	0
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	475.789	459.650	22.271
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	108.517	255.654	-73.379
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-60.465	-74.957	-52.474
- Konsolidierungskreisbedingte Abnahme des Finanzmittelbestands	0	169	169
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	45.441	62.512	0
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	513	9.544	5.252
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	65.982	113.373	113.373
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	51.470	110.304	65.982

¹ Angabe der Vorjahreszahlen einschließlich des Konzernabschlusses Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg, sowie der Entkonsolidierung der Immobiliensparte zu Vergleichszwecken.

KONZERNANLAGENSPIEGEL

Für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember

in T€	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Endstand des Jahres
	Anfangs- stand des Jahres	Währungs- differenz	Zugänge Konsoli- dierungs- kreis	Übrige Zugänge	Umbu- chungen	Übrige Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände							
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2.620	2	1	261	0	62	2.823
Geschäfts- oder Firmenwert	1.469	0	0	0	0	0	1.469
	4.089	2	1	261	0	62	4.292
Sachanlagen							
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	115.700	1	26	0	0	115.699	27
Seeschiffe	313.445	83.402	1.045.412	11	682.137	0	2.124.407
Technische Anlagen und Maschinen	88	0	0	0	0	88	0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.052	70	756	994	0	401	11.472
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	-15.769	477.866	307.476	-682.137	50.328	37.107
	439.285	67.704	1.524.060	308.481	0	166.516	2.173.013
Finanzanlagen							
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.635	0	100	95	0	161	1.670
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	27.212	1.507	103.211	10.006	0	20.262	121.674
Übrige Beteiligungen	16.941	0	0	883	0	590	17.233
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13.773	1.206	36.606	335	0	5.938	45.981
Sonstige Ausleihungen	10.039	0	0	200	0	7.258	2.981
	69.600	2.713	139.917	11.519	0	34.209	189.539
Gesamt	512.974	70.419	1.663.977	320.261	0	200.787	2.366.844

Abschreibungen							Buchwerte	
Anfangs- stand des Jahres	Währungs- differenz	Zugänge Konsoli- dierungs- kreis	Außerplan- mäßige Abschrei- bungen	Abschrei- bungen des Jahres	Übrige Abgänge	Endstand des Jahres	31.12.2011	31.12.2010
2.033	2	1	0	301	61	2.277	546	587
1.454	0	0	0	15	0	1.469	0	15
3.487	2	1	0	316	61	3.745	546	602
23.830	1	25	37	870	24.738	26	1	91.869
204.739	7.704	93.497	0	69.485	0	375.425	1.748.982	108.706
83	0	0	0	1	83	0	0	5
6.918	44	477	0	955	298	8.096	3.376	3.134
0	387	2.356	4.129	0	0	6.872	30.235	0
235.570	8.136	96.355	4.166	71.311	25.119	390.419	1.782.594	203.714
55	0	0	0	0	0	55	1.615	1.580
17.025	1.067	71.598	0	0	17.025	72.665	49.009	10.187
265	0	0	4.729	0	22	4.972	12.262	16.676
0	0	0	1.565	0	0	1.565	44.416	13.773
0	0	0	0	0	0	0	2.981	10.039
17.345	1.067	71.598	6.295	0	17.047	79.257	110.282	52.255
256.402	9.205	167.954	10.461	71.627	42.227	473.421	1.893.422	256.571

KONZERNEIGENKAPITALSPIEGEL

Zum 31. Dezember

in T€	Mutterunternehmen						Kumuliertes übriges Konzerner- ergebnis	Eigenkapital ohne Anteile anderer Ge- sellschafter	Minderheiten Anteile anderer Gesellschafter	Konzern Eigenkapital	Unterschieds- betrag aus der Kapital- konsolidie- rung
	Kapitalanteile der Kommanditisten			Gewinnrücklagen							
	Festkapital	Rücklage- konten	Entnahme- konten	erwirt- schaftetes Erfolgs- sonderkonto	Erwirt- schaftete Gewinn- rücklagen	Aktiver Unter- schieds- betrag					
Stand am 31.12.2009	6.383	247.629	-62.166	103.051	-108.750	-3.004	-1.089	182.054	3.033	185.087	5.516
Einlagen			216					216		216	
Entnahmen/Aus- schüttungen		-46.196						-50.849	-261	-51.110	
Einstellung Rück- lagekonten		98.933	-3.743	-910				-47.185		-47.185	
Änderungen des Konsolidierungs- kreises				-82.616	-63.502			31		31	-54
Umgliederungen						31					
Übrige Verände- rungen							2.004	2.004		2.004	
Konzernjahres- überschuss/- fehlbetrag		4.118						4.118	224	4.342	
Übriges Konzern- ergebnis											
Konzerngesamter- ergebnis		4.118						4.118	224	4.342	
Stand am 31.12.2010	6.383	304.484	-65.693	19.525	-172.252	-2.973	915	90.389	2.996	93.385	5.462
Einlagen		170						170		170	
Entnahmen/Aus- schüttungen			-7.445					-7.445	-340	-7.785	
Einstellung Rück- lagekonten		19.525		-19.525							
Änderungen des Konsolidierungs- kreises						16	-779	-763	2.305	1.542	3.386
Umgliederungen											
Verschmelzung	22	81.533			123.002			204.557		204.557	
Übrige Verände- rungen					-1.469			-1.469		-1.469	-785
Konzernjahres- überschuss/- fehlbetrag				-49.913	64.519			14.606	-236	14.370	
Übriges Konzern- ergebnis							9.152	9.152		9.152	
Konzerngesamter- ergebnis				-49.913	64.519		9.152	23.758	-236	23.522	
Stand am 31.12.2011	6.405	405.712	-73.138	-49.913	13.800	-2.957	9.288	309.197	4.725	313.922	8.063

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

VERMÖGEN UND SCHULDEN 2011

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Anlagevermögen							
Immaterielle Vermögensgegenstände	18	5	59	464	546	0	546
davon Geschäfts- oder Firmenwert	0	0	0	0	0	0	0
Sachanlagen	1.779.943	424	1.840	549	1.782.756	-162	1.782.594
davon Seeschiffe	1.749.144	0	0	0	1.749.144	-162	1.748.982
davon geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	30.235	0	0	0	30.235	0	30.235
Finanzanlagen	97.711	628	8.794	294.508	401.641	-291.357	110.284
davon Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	39.833	569	8.607	0	49.009	0	49.009
	1.877.672	1.057	10.693	295.521	2.184.943	-291.519	1.893.422
Umlaufvermögen							
Vorräte	2.775	1.857	10.954	0	15.586	0	15.586
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	73.312	84.271	9.154	3.479	170.216	-78.753	91.463
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	29.248	9.532	10.552	2.138	51.470	0	51.470
	105.335	95.660	30.660	5.617	237.272	-78.753	158.520
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern	3.890	2.730	1.644	107	8.371	-330	8.041
Vermögen	1.986.897	99.447	42.997	301.245	2.430.586	-370.602	2.059.984
Rückstellungen	57.289	9.614	14.480	2.102	83.485	-1.330	82.155
Verbindlichkeiten	1.691.521	13.932	15.795	7.022	1.728.270	-77.475	1.650.795
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.541.797	0	0	0	1.541.797	0	1.541.797
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und passive latente Steuern	4.503	927	0	0	5.430	-381	5.049
Schulden	1.753.313	24.473	30.275	9.124	1.817.185	-79.186	1.737.999

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 2011

Umsatzerlöse							
mit externen Dritten	207.724	86.634	218.211	5.328	517.897	0	517.897
mit anderen Segmenten	31.176	28.558	78	0	59.812	-59.812	0
	238.900	115.192	218.289	5.328	577.709	-59.812	517.897
Bestandsveränderung	0	43	-3.545	738	-2.764	0	-2.764
Gesamtleistung	238.900	115.235	214.744	6.066	574.945	-59.812	515.133
Sonstige betriebliche Erträge	12.373	5.258	7.784	9.259	34.674	-7.917	26.757
Materialaufwand	59.221	62.350	202.004	2.028	325.603	-57.869	267.734
Personalaufwand	12.796	40.371	11.140	6.639	70.946	-3.158	67.788
Abschreibungen							
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	73.756	157	565	1.315	75.793	0	75.793
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	622	0	0	0	622	0	622
	74.378	157	565	1.315	76.415	0	76.415
Sonstige betriebliche Aufwendungen	36.633	9.349	13.772	10.895	70.649	-6.812	63.837
Zwischensumme	68.245	8.266	-4.953	-5.552	66.006	110	66.116
Erträge aus Beteiligungen	568	0	0	6.304	6.872	-6.130	742
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	9.292	171	543	0	10.006	0	10.006
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des FAV	384	0	0	0	384	0	384
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.295	1.041	124	139	2.599	-949	1.650
Abschreibungen auf Finanzanlagen	6.295	0	0	0	6.295	0	6.295
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	55.411	15	177	2.722	58.325	-952	57.373
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	18.078	9.463	-4.463	-1.831	21.247	-6.017	15.230
Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0	0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-226	470	407	169	820	2	822
Sonstige Steuern	25	1	7	5	38	0	38
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	18.279	8.992	-4.877	-2.005	20.389	-6.019	14.370

VERMÖGEN UND SCHULDEN 2010

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Anlagevermögen							
Immaterielle Vermögensgegenstände	14	22	84	480	600	0	600
davon Geschäfts- oder Firmenwert	0	15	0	0	15	0	15
Sachanlagen	1.485.344	414	1.904	423	1.488.085	-1.160	1.486.925
davon Seeschiffe	1.010.290	0	0	0	1.010.290	-163	1.010.127
davon geleistete Anzahlungen u. Anlagen im Bau	474.481	0	0	0	474.481	-997	473.484
Finanzanlagen	101.183	530	8.802	301.582	412.097	-297.602	114.495
davon Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	33.019	473	8.613	0	42.105	0	42.105
	1.586.541	966	10.790	302.485	1.900.782	-298.762	1.602.020
Umlaufvermögen							
Vorräte	2.271	984	3.554	0	6.809	0	6.809
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	59.858	70.039	5.720	5.035	140.652	-58.314	82.338
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	74.727	11.427	16.778	7.372	110.304	0	110.304
	136.856	82.450	26.052	12.407	257.765	-58.314	199.451
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern	964	347	1.463	75	2.849	27	2.876
Vermögen	1.724.361	83.763	38.305	314.967	2.161.396	-357.049	1.804.347
Rückstellungen	52.550	5.426	9.758	1.162	68.896	0	68.896
Verbindlichkeiten	1.459.146	14.494	6.975	11.032	1.491.647	-58.308	1.433.339
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.353.844	0	0	8.502	1.362.346	0	1.362.346
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und passive latente Steuern	2.168	559	0	0	2.727	0	2.727
Schulden	1.513.864	20.479	16.733	12.194	1.563.270	-58.308	1.504.962

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 2010

Umsatzerlöse							
mit externen Dritten	214.822	72.474	201.444	14.958	503.698	0	503.698
mit anderen Segmenten	29.465	18.122	6	436	48.029	-48.029	0
	244.287	90.596	201.450	15.394	551.727	-48.029	503.698
Bestandsveränderung	0	17	3.072	-2.176	913	0	913
Gesamtleistung	244.287	90.613	204.522	13.218	552.640	-48.029	504.611
Sonstige betriebliche Erträge	95.810	5.737	10.506	11.194	123.247	-6.766	116.481
Materialaufwand	134.919	42.506	195.812	4.072	377.309	-44.764	332.545
Personalaufwand	12.018	35.962	10.696	5.150	63.826	-2.975	60.851
Abschreibungen							
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	59.191	142	600	18.045	77.978	-33	77.945
auf Gegenstände des Umlaufvermögens	0	0	0	0	0	0	0
	59.191	142	600	18.045	77.978	-33	77.945
Sonstige betriebliche Aufwendungen	206.194	10.668	12.340	17.242	246.444	-5.994	240.450
Zwischensumme	-72.225	7.072	-4.420	-20.097	-89.670	-1.029	-90.699
Erträge aus Beteiligungen	765	3.065	0	25.730	29.560	-28.605	955
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-6.932	103	284	54	-6.491	0	-6.491
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des FAV	908	245	0	74	1.227	0	1.227
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.195	705	160	120	2.180	-622	1.558
Abschreibungen auf Finanzanlagen	9	0	0	17.047	17.056	0	17.056
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	24.873	6	107	10.411	35.397	-709	34.688
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-101.171	11.184	-4.083	-21.577	-115.647	-29.547	-145.194
Außerordentliches Ergebnis	0	0	-20	0	-20	0	-20
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.714	337	85	647	3.783	-17	3.766
Sonstige Steuern	3	2	18	8	31	0	31
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-103.888	10.845	-4.206	-22.232	-119.481	-29.530	-149.011

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

KAPITALFLUSSRECHNUNG 2011

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Jahresergebnis	18.279	8.992	-4.877	-2.005	20.389	-6.019	14.370
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	80.051	157	565	1.315	82.088	0	82.088
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	0	0	0	0	0	0	0
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	10.041	1.515	128	1.481	13.165	-31	13.134
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	17.385	1.039	674	1.416	20.514	-3	20.511
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	100	5	0	3	108	0	108
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	12	0	2	0	14	0	14
+/- Veränderungen übrige Bilanzpositionen	42.041	365	1.578	2.196	46.180	-327	45.853
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	132.939	9.985	-3.278	1.568	141.214	-6.374	134.839
+ Einzahlungen aus Abgängen des Sach- und immateriellen Anlagevermögens	16	6	1	14	37	0	37
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen	9.402	0	552	6.435	16.389	-5.324	11.065
- Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen	307.625	138	467	512	308.742	0	308.742
- Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen	1.163	2	1	276	1.442	0	1.442
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	0	0	-502	-502	0	-502
- Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	4.237	0	0	0	4.237	0	4.237
+/- Veränderungen Finanzforderungen	-3.890	-11.616	-2.941	0	-18.447	18.447	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-307.497	-11.750	-2.856	5.159	-316.944	13.123	-303.821
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	0	0	0	170	170	0	170
- Gesellschafterentnahmen und Kapitalrückzahlungen	7.947	0	4.001	7.317	19.265	-11.454	7.811
- Auszahlungen an Minderheitsgesellschafter	0	0	0	330	330	0	330
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	603.374	0	3.890	4.001	611.265	-18.988	592.277
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	466.947	0	0	9.628	476.575	-786	475.789
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	128.480	0	-111	-13.104	115.265	-6.748	108.517
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-46.078	-1.765	-6.245	-6.377	-60.465	0	-60.465
- Konsolidierungskreisbedingte Abnahme des Finanzmittelbestands	0	0	0	0	0	0	0
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	40.168	5.264	0	8	45.441	0	45.441
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	628	-130	19	-4	513	0	513
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	34.530	6.163	16.778	8.511	65.982	0	65.982
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	29.248	9.532	10.552	2.138	51.470	0	51.470

KAPITALFLUSSRECHNUNG 2010

in T€	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Sonstige	Summe	Konsoli- dierung	Konzern
Jahresergebnis	-103.888	10.845	-4.206	-22.232	-119.481	-29.530	-149.011
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	59.200	142	600	35.092	95.034	-33	95.001
- Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	5.396	0	0	0	5.396	0	5.396
+ Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	240.685	895	259	2.246	244.085	0	244.085
- Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	49.322	677	615	5.001	55.615	-1.329	54.286
- Gewinne aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	430	0	0	183	613	0	613
+ Verluste aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	2.844	1	2	0	2.847	28	2.875
+/- Veränderungen übrige Bilanzpositionen	-52.980	1.553	1.364	8.501	-41.562	0	-41.562
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	90.713	12.759	-2.596	18.423	119.299	-28.206	91.093
+ Einzahlungen aus Abgängen des Sach- und immateriellen Anlagevermögens	2.482	19	1	2.257	4.759	-450	4.309
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Rückzahlungen	13.393	2.993	1.340	2.824	20.550	-4.557	15.993
- Auszahlungen für Investitionen in das Sach- und immaterielle Anlagevermögen	438.902	114	270	1.047	440.333	-1.419	438.914
- Auszahlungen für Investitionen in die Finanzanlagen	621	0	755	34.458	35.834	-33.893	1.941
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	0	0	-1.151	-1.151	0	-1.151
- Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0	0	0	0	0	0	0
+/- Veränderungen Finanzforderungen	0	-28.862	0	0	-28.862	28.862	0
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-423.648	-25.964	316	-31.575	-480.871	59.167	-421.704
+ Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter	33.618	0	0	0	33.618	-33.618	0
- Gesellschafterentnahmen und Kapitalrückzahlungen	8.161	500	23.467	13.686	45.814	-31.795	14.019
- Auszahlungen an Minderheitsgesellschafter	0	0	0	0	0	0	0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	758.185	0	0	0	758.185	-28.863	729.322
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	446.887	0	0	12.763	459.650	0	459.650
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	336.755	-500	-23.467	-26.449	286.339	-30.686	255.654
= Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	3.820	-13.705	-25.747	-39.601	-75.233	275	-74.957
- Konsolidierungskreisbedingte Abnahme des Finanzmittelbestands	44	0	31	94	169	0	169
+ Konsolidierungskreisbedingte Zunahme des Finanzmittelbestands	41.894	20.240	275	378	62.787	-275	62.512
+/- Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelbestands	3.922	1.429	113	4.080	9.544	0	9.544
+ Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	25.135	3.463	42.168	42.607	113.373	0	113.373
= Finanzmittelbestand am Ende der Periode	74.727	11.427	16.778	7.372	110.304	0	110.304

KONZERNANHANG

1 ALLGEMEINE ANGABEN ZUM KONZERNJAHRESABSCHLUSS

Der Konzernabschluss wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) aufgestellt.

Im Geschäftsjahr 2011 wurde eine umfassende Umstrukturierung der Rickmers Gruppe durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde die bisher unabhängige Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg mit notariellem Verschmelzungsvertrag vom 30. August 2011 rückwirkend zum 1. Januar 2011 auf die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg verschmolzen. Einzige persönlich haftende Gesellschafterin der Pacific Holdings war die Verwaltung Pacific Holdings International GmbH, Hamburg (im Folgenden Verwaltung Pacific Holdings), die am Kapital der Pacific Holdings nicht beteiligt und deren alleinige Gesellschafterin die Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg war. Die Verschmelzung erfolgte gem. § 24 UmwG zu Buchwerten. Im Wege der Verschmelzung wurden die Kommanditanteile der Kommanditisten der Rickmers Holding erhöht. Zudem wurde die Verwaltung Pacific Holdings neben der Verwaltung Rickmers Holding als weitere persönlich haftende Gesellschafterin der Rickmers Holding im Handelsregister eingetragen. Durch diese Verschmelzung

wird im Konzernabschluss der Rickmers Holding zum 31. Dezember 2011 erstmals auch der bisherige Konsolidierungskreis der Pacific Holdings einbezogen.

Darüber hinaus trennte sich die Rickmers Holding im Zuge der Umstrukturierung mit Kaufvertrag zum 30. Juni 2011 von ihrer Immobiliensparte. Im Konsolidierungskreis der Gruppe wurden die davon betroffenen Gesellschaften entsprechend zum 30. Juni 2011 entkonsolidiert.

Um die Vergleichbarkeit des Konzernabschlusses mit dem Vorjahresabschluss der Rickmers Holding nach Durchführung der Umstrukturierung zu gewährleisten, werden in Übereinstimmung mit dem IDW RS HFA 44 im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht der Rickmers Holding neben den veröffentlichten Vorjahreszahlen zum 31. Dezember 2010 in einer zusätzlichen Spalte angepasste Vorjahreszahlen dargestellt. Hierbei wurden die Vorjahreszahlen so angepasst, als ob die Änderungen des Konsolidierungskreises bereits im Vorjahr erfolgt wären. Die Berücksichtigung des Abgangs der Immobiliensparte erfolgte dabei zum 31. Dezember 2010, wodurch in den angepassten Vorjahreszahlen Umsatzerlöse von 16.326 T€ (2011: 5.765 T€) und ein Jahresergebnis von -911 T€ (2011: -502 T€) aus diesem Bereich enthalten sind.

2 KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der Konsolidierungskreis umfasst die folgenden Gesellschaften

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
1	Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg	-
	Voll konsolidierte Unternehmen	
2	Andreas Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
3	ARCTIC Shipping GmbH, Hamburg	100
4	ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG, Hamburg	80
5	ATLANTIC Structured Finance GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
6	Baldrine Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
7	Baldwin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
8	Ballacraigne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
9	Barrule Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
10	Careway Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
11	Chasms Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
12	Clan Maritime & Yachting Ltd., Sliema/Malta	100
13	Cornaa Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
14	Cregneash Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
15	Curragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungs- anteil in %
16	Dalby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
17	Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
18	Erin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
19	ESSE Expert Shipping Service GmbH & Co. KG, Hamburg	100
20	EVT Elbe Vermögens Treuhand GmbH, Hamburg	80
21	Frimley Assets S.A., Panama/Panama	100
22	Fünfte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
23	Garff Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
24	GLOBAL Investments Ltd., Limassol/Zypern	100
25	GLOBAL Management Ltd., Limassol/Zypern	100
26	Greeba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
27	Groudle Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
28	Helen Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
29	Hillberry Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
30	Island Marine Service Co. Ltd., Douglas/Isle of Man	100
31	JACOB Rickmers Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
32	Lezayre Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
33	Lonan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
34	Lonergan Overseas Inc., Panama/Panama	100
35	Malew Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
36	Marown Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
37	MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
38	Mooragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
39	MS „GOTLAND“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
40	MS „LOLLAND“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
41	Murrays Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
42	Onchan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
43	Orrisdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
44	Peel Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
45	Polaris Shipmanagement Co. Ltd., Douglas/Isle of Man	100
46	PSB Project Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
47	Ramsey Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
48	Regaby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
49	Rickmers (Korea) Inc., Seoul/Korea	100
50	Rickmers 1. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
51	Rickmers 2. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
52	Rickmers 3. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
53	Rickmers Dritte Beteiligungs-Holding GmbH, Hamburg	100
54	Rickmers First Invest GmbH, Hamburg	100
55	Rickmers Genoa Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
56	Rickmers Japan Inc., Tokio/Japan	100
57	Rickmers Marine Agency Romania S.R.L., Constanta/Rumänien	100
58	Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
59	Rickmers Second Invest GmbH, Hamburg	100
60	Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
61	Rickmers Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd., Singapore	100

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungs- anteil in %
62	Rickmers Crewing GmbH, Hamburg (vormals: Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg)	100
63	Rickmers Terminal Holding GmbH, Hamburg	100
64	Rickmers Trust Management Pte. Ltd., Singapore	100
65	Rickmers-Linie (America) Inc., Houston/USA	100
66	Rickmers-Linie Belgium N.V., Antwerpen/Belgien	100
67	Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
68	Ronague Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
69	Santon Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
70	Sartfield Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
71	Sechste Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
72	Seven Seas Shipping GmbH & Co. KG, Hamburg	100
73	Siebte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
74	Smeale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
75	Soderick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
76	Sulby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
77	Surby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
78	Tynwald Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
79	Verwaltung Rickmers-Linie GmbH, Hamburg	100
80	Wilbert Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
81	Willric Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
82	Wilmar Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
83	Wilmore Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
Quotal konsolidierte Unternehmen		
84	Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg	50
Nach der Equity-Methode bewertete Unternehmen		
85	APROJECTS NV, Zwijndrecht/Belgien	20
86	Colombo International Nautical and Engineering College (Pvt.) Ltd., Sri Lanka	12,5
87	DP World Antwerp NV, Zwijndrecht/Belgien	20
88	Global Marine Insurance Brokerage Services Ltd., Limassol/Zypern	50
89	Madryn Holdings Inc., Manila/Philippinen	40
90	MS „PATRICIA RICKMERS“ Reederei Rickmers GmbH & Cie. KG, Hamburg	41,3
91	Rickmers Marine Agency Lanka (Pvt.) Ltd., Colombo/Sri Lanka	51
92	Rickmers Marine Agency Philippines Inc., Manila/Philippinen	55
93	Rickmers Maritime Trust, Singapore/Singapore	33,1
94	Wallmann & Co. (GmbH & Co.), Hamburg	25,1

ZUGÄNGE ZUM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der Konsolidierungskreis des Konzerns erweiterte sich im Berichtsjahr um folgende Unternehmen:

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
Voll konsolidierte Unternehmen		
1	Andreas Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
2	Arbory Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
3	Baldrine Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
4	Baldwin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
5	Ballacallin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
6	Ballacraigne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
7	Ballasalla Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
8	Barrule Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
9	Careway Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
10	Chasms Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
11	Clan Maritime & Yachting Ltd., Sliema/Malta	100
12	Cornaa Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
13	Creggans Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
14	Cregneash Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
15	Cronkbourne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
16	Crosby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
17	Curragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
18	Dalby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
19	Erin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
20	Foxdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
21	Frimley Assets S.A., Panama/Panama	100
22	Ganse Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
23	Garff Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
24	Glenfaba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
25	GLOBAL Investments Ltd., Limassol/Zypern	100
26	GLOBAL Management Ltd., Limassol/Zypern	100
27	Greeba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
28	Groudle Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
29	Helen Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
30	Hillberry Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
31	Lezayre Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
32	Loch Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
33	Lonan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
34	Loneragan Overseas Inc., Panama/Panama	100
35	Malew Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
36	Marown Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
37	Mooragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
38	MS „GOTLAND“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
39	MS „LOLLAND“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64,3
40	Murrays Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungs- anteil in %
41	Onchan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
42	Orrisdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
43	Patrick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
44	Peel Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
45	Peveril Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
46	Pulrose Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
47	Ramsey Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
48	Regaby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
49	Rickmers Marine Agency Romania S.R.L., Constanta/Rumänien	100
50	Rickmers Second Invest GmbH, Hamburg	100
51	Ronague Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
52	Ronaldsway Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
53	Saddlestone Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
54	Santon Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
55	Sartfield Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
56	Silverburn Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
57	Silverdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
58	Smeale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
59	Soderick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
60	Sulby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
61	Surby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
62	Tynwald Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
63	Wilbert Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
64	Williston Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
65	Willric Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
66	Wilmar Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
67	Wilmore Shipping Co. Ltd., Limassol/Zypern	100
Nach der Equity-Methode bewertete Unternehmen		
68	Colombo International Nautical and Engineering College (Pvt.) Ltd., Sri Lanka	12,5
69	Global Marine Insurance Brokerage Services Ltd., Limassol/Zypern	50
70	Madryn Holdings Inc., Manila/Philippinen	40
71	Rickmers Marine Agency Lanka (Pvt.) Ltd., Colombo/Sri Lanka	51
72	Rickmers Marine Agency Philippines Inc., Manila/Philippinen	55
73	Rickmers Maritime Trust, Singapore/Singapore	33,1

ABGÄNGE VOM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Im Berichtsjahr 2011 sind die folgenden Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis des Konzerns ausgeschieden:

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
	Voll konsolidierte Unternehmen	
1	Arbory Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
2	ATLANTIC Real Estate (Equity Nr. 1 Mollstr. 4) GmbH & Co. KG, Hamburg	89,9
3	Ballacallin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
4	Ballacraigne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
5	Ballasalla Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
6	Beteiligungsgesellschaft ATLANTIC Deutschlandfonds 1 GmbH, Hamburg	100
7	Creggans Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
8	Cronkbourne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
9	Crosby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
10	Foxdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
11	Gansey Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
12	Gewerbepark Hohenhagener Straße 26-28 GmbH, Hamburg	100
13	Glenfaba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
14	Investmentgesellschaft ATLANTIC Deutschlandfonds 1 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
15	Loch Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
16	Objektgesellschaft ATLANTIC Deutschlandfonds 1 mbH & Cie. KG, Hamburg	100
17	Patrick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
18	Peveril Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
19	Pulrose Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
20	RICASA Property Management GmbH, Hamburg	100
21	Rickmers Immobilien Alter Teichweg 25 GmbH, Hamburg	100
22	Rickmers Immobilien Am Weichselgarten 19 GmbH, Hamburg	100
23	Rickmers Immobilien Brackeler Hellweg 124-126 GmbH, Hamburg	100
24	Rickmers Immobilien Freundallee 17-23 GmbH, Hamburg	100
25	Rickmers Immobilien Friedrich-Frank-Bogen 41-53 GmbH, Hamburg	100
26	Rickmers Immobilien Gewerbe GmbH, Hamburg	100
27	Rickmers Immobilien Holding GmbH, Hamburg	94,9
28	Rickmers Immobilien Lademannbogen 136 GmbH, Hamburg	100
29	Rickmers Immobilien Management GmbH & Co. KG, Hamburg	100
30	Rickmers Immobilien Norddeutsche Wohnen GmbH, Hamburg	100
31	Rickmers Immobilien Portfolio Rhein Ruhr GmbH, Hamburg	100
32	Rickmers Immobilien Schwartauer Allee 10 GmbH, Hamburg	100
33	Rickmers Immobilien Wohnungen GmbH, Hamburg	100
34	Rickmers International Properties No. 1 GmbH, Hamburg	100
35	Rickmers International Properties No. 2 GmbH, Hamburg	100
36	Rickmers Real Estate GmbH, Hamburg	100

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
37	Riprop Pvt. Ltd., Port Louis/Mauritius	100
38	Ronaldsway Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
39	Saddlestone Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
40	Silverburn Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
41	Silverdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
42	Williston Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
Quotal konsolidierte Unternehmen		
43	Property Development Investors GmbH, Düsseldorf	50
Nach der Equity-Methode bewertete Unternehmen		
44	Raycon Infrastructure Pvt. Ltd. Mumbai/Indien	49

NICHT KONSOLIDIERTE VERBUNDENE UNTERNEHMEN/ NICHT EINBEZOGENE ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

Die nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen – es handelt sich hier im Wesentlichen um Verwaltungsgesellschaften von Einschiffsgesellschaften des Bereiches Ship Owning (Reedereigeschäft) sowie Vorratsgesellschaften in der Rechtsform der KG und der GmbH – wurden gemäß § 296 Abs. 2 HGB wegen ihres

geringen Geschäftsumfanges nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Sie sind auch zusammengefasst für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Unternehmen:

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
Nicht konsolidierte verbundene Unternehmen		
95	Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
96	Anzac Geschäftsführungsgesellschaft mbH & Co. KG, Göppingen	100
97	Anzac Verwaltungsgesellschaft mbH, Göppingen	100
98	ATL Australien 1 GmbH, Hamburg	100
99	ATLANTIC Australien 1 Verwaltung GmbH, Hamburg	100
100	ATLANTIC US INVESTMENT Inc., New York/USA	100
101	EASYSHIP Gesellschaft zur Vermittlung maritimer Investitionen mbH, Hamburg	100
102	EASYSHIP Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
103	Geschäftsführung ATLANTIC Deutschlandfonds 1 mbH, Hamburg	100
104	Marick Ltd., Monrovia/Liberia	100
105	MS Benjamin Rickmers Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
106	MS FELICITAS RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
107	MS GEORGE RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
108	MS JOHAN RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
109	MS ROBERT RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
110	MS SANDY RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
111	MS WILLI RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
112	Rickmers Asia Pte. Ltd., Singapur	100
113	Rickmers Neubau GmbH, Hamburg	100
114	VANY RICKMERS Schifffahrtsges. mbH & Cie. KG, Hamburg (ehem. Rickmers Neubau-Projektierungs-Gesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg)	100
115	Verwaltung ARUNI RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100

lfd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungsanteil in %
116	Verwaltung ASTA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
117	Verwaltung ATLANTIC Absolute Return 1 GmbH, Hamburg	100
118	Verwaltung ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH, Hamburg	100
119	Verwaltung ATLANTIC Structured Finance GmbH, Hamburg	100
120	Verwaltung CARLA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
121	Verwaltung CATHRINE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
122	Verwaltung CHARLOTTE C. RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
123	Verwaltung ERNST RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
124	Verwaltung ESSE Expert Shipping Service GmbH, Hamburg	100
125	Verwaltung FIONA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
126	Verwaltung Fünfte Reederei NEUMÜHLEN 19 Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
127	Verwaltung JACKY RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
128	Verwaltung JACOB RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
129	Verwaltung JENNIFER RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
130	Verwaltung JOCK RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
131	Verwaltung LAURITA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
132	Verwaltung LILLY RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
133	Verwaltung MARIE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
134	Verwaltung MCC Marine Consulting & Contracting GmbH, Hamburg	100
135	Verwaltung RICKMERS ANTWERP Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
136	Verwaltung RICKMERS GENOA Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
137	Verwaltung RICKMERS HAMBURG Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
138	Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg	100
139	Verwaltung RICKMERS SHANGHAI Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
140	Verwaltung RICKMERS TOKYO Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
141	Verwaltung SAYLEMOON und NINA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
142	Verwaltung SEAN RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
143	Verwaltung SOPHIE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
144	Verwaltung TETE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
145	Verwaltung VANY RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
146	Verwaltungsgesellschaft Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 mbH, Hamburg	100
147	Verwaltungsgesellschaft MS „CLASEN RICKMERS“ Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
148	Verwaltungsgesellschaft MS „PATRICIA RICKMERS“ Reederei Rickmers mbH, Hamburg	100
149	Verwaltungsgesellschaft MS „SEVEN SEAS“ Shipping mbH, Hamburg	100
150	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
151	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Shipinvest mbH, Hamburg	100
152	Verwaltungsgesellschaft Sechste Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
153	Verwaltungsgesellschaft Siebte Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
	Nicht einbezogene assoziierte Unternehmen	
154	AAA Capital-ATLANTIC Investitionsgesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald	50
155	AAA Capital-ATLANTIC Verwaltung Investitionsgesellschaft mbH, Grünwald	50
156	AAA Capital Game Produktion and Sales GmbH, Hannover	40
157	Beteiligung MARIE SCHULTE Shipping GmbH, Hamburg	50
158	Beteiligung MS „BENJAMIN SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50
159	Beteiligung MS „CLARA SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50
160	Beteiligung MS „ISABELLE SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50

Ifd. Nr.	Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligungs- anteil in %
161	Beteiligung MS „NATALIE SCHULTE“ Shipping GmbH, Hamburg	50
162	EH1 Emissionshaus GmbH, Hamburg	50
163	EH1 Logistik 1 Verwaltungs GmbH, Hamburg	50
164	EH1 Management GmbH, Oststeinbek	50
165	EH1 Pictures Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	32,5
166	EH1 US-Leben Fonds 1 Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	50
167	Elly Suhl Speditionsgesellschaft m.b.H., Hamburg	25,2
168	Hanse Baltic Shipping GmbH, Lübeck	50
169	Harper Petersen & Co. (Asia) Ltd. Hong Kong	50
170	MS „ALTHEA“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
171	MS „PREP“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
172	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS „VALBELLA“ mbH, Hamburg	50
173	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS „VALDEMOSA“ mbH, Hamburg	50
174	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS „VALDIVIA“ mbH, Hamburg	50
175	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS „VALPARAISO“ mbH, Hamburg	50
176	Verwaltung MS „AENNE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
177	Verwaltung MS „ALEXANDRA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
178	Verwaltung MS „ALICE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
179	Verwaltung MS „ANDRE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
180	Verwaltung MS „ANDREAS RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
181	Verwaltung MS „ANNA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
182	Verwaltung MS „CAMILLA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
183	Verwaltung MS „CCNI ARAUCO“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	49
184	Verwaltung MS „CCNI Aysen“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
185	Verwaltung MS „CCNI Chiloe“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
186	Verwaltung MS „CHRISTA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
187	Verwaltung MS „DEIKE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
188	Verwaltung MS „DENDERAH RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
189	Verwaltung MS „ETHA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
190	Verwaltung MS „HELENE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
191	Verwaltung MS „LARA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
192	Verwaltung MS „MABEL RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
193	Verwaltung MS „MADELEINE RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
194	Verwaltung MS „MAI RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
195	Verwaltung MS „URSULA RICKMERS“ Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
196	Verwaltung MT „CHEMTRANS ALSTER“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
197	Verwaltung MT „CHEMTRANS EMS“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
198	Verwaltung MT „CHEMTRANS OSTE“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
199	Verwaltung MT „CHEMTRANS WESER“ Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
200	Verwaltung Harper Petersen GmbH, Hamburg	50

3 KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

KAPITALKONSOLIDIERUNG

Die Methode der Vollkonsolidierung wird für die Tochterunternehmen angewendet, an denen die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG unmittelbar oder mittelbar mehr als 50 Prozent der Anteile hält.

Die Kapitalkonsolidierung für alle voll konsolidierten Tochterunternehmen, die Erwerbsvorgänge bis zum 31. Dezember 2009 betreffen, wurde nach der Buchwertmethode auf Grundlage der Wertansätze zum Zeitpunkt des Erwerbs der Anteile bzw. der Neugründung durchgeführt. Für alle Erwerbsvorgänge ab dem 1. Januar 2010 erfolgt die Kapitalkonsolidierung nach der Neubewertungsmethode. Aus der Kapitalkonsolidierung resultierende aktive Unterschiedsbeträge wurden bis zum 31. Dezember 2009 in den Gewinnrücklagen ausgewiesen, entsprechende passive Unterschiedsbeträge wurden im Berichtsjahr in einen gesonderten Posten „Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung“ unterhalb des Eigenkapitals umgegliedert.

Geschäfts- oder Firmenwerte bzw. passive Unterschiedsbeträge für Erwerbsvorgänge ab dem 1. Januar 2010 werden im Einklang mit DRS 4 bilanziert.

GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Gemeinschaftsunternehmen, d. h. Unternehmen, bei denen die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG die Geschäfte gemeinsam mit einem nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen führt, werden quotaal konsolidiert.

BEWERTUNG VON BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen wurden gem. § 312 Abs. 1 Satz 1 HGB nach der Buchwertmethode zum Zeitpunkt des Erwerbs bewertet (at Equity).

Aus den at Equity zu konsolidierenden Unternehmen wurde im Geschäftsjahr 2011 ein Ergebnis von 10.006 T€ erzielt.

SCHULDENKONSOLIDIERUNG

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den in den konsolidierten Abschluss einbezogenen Unternehmen wurden gemäß § 303 HGB aufgerechnet. Diese Regelung wurde bei quotenkonsolidierten Unternehmen analog gemäß § 310 Abs. 2 HGB angewendet.

ELIMINIERUNG VON ZWISCHENERGEBNISSEN

Beim Sachanlagevermögen wurden vorhandene Zwischenergebnisse im Sinne des § 304 HGB eliminiert.

AUFWANDS- UND ERTRAGSKONSOLIDIERUNG

Erträge und Aufwendungen, die aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen zwischen den einbezogenen Konzerngesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen resultieren, wurden aufgerechnet.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Berichtswährung für den Konzernabschluss ist Euro. Die Abschlüsse der nicht in Euro bilanzierenden konsolidierten ausländischen Unternehmen werden in Abhängigkeit von den bestehenden finanzwirtschaftlichen Beziehungen zu den Tochterunternehmen und den sich daraus ergebenden Konsequenzen von Wechselkursänderungen in Euro umgerechnet.

Die Umrechnung der Bilanzen mit Ausnahme des Eigenkapitals, welches zum historischen Kurs umgerechnet wird, erfolgt zu den entsprechenden Devisenmittelkursen am Bilanzstichtag und für die Gewinn- und Verlustrechnungen zu Jahresdurchschnittskursen. Die sich bei der Umrechnung der Bilanzpositionen ergebenden Kursdifferenzen zum Vorjahr werden erfolgsneutral behandelt und als Veränderung des Eigenkapitals ausgewiesen. Im Berichtsjahr entstanden Umrechnungsdifferenzen in Höhe von 9.288 T€.

4 BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der einbezogenen voll konsolidierten Unternehmen wurden für den Konzernabschluss wie nachfolgend genannt vereinheitlicht. Auf die Anpassung der quotal konsolidierten Unternehmen wurde aufgrund der untergeordneten Bedeutung dieser Auswirkungen verzichtet. Die auf den Posten der Bilanz angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Im Einzelnen fanden dabei folgende Grundsätze und Methoden Anwendung:

ANLAGEVERMÖGEN

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten aktiviert und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend linear, im Zugangsjahr zeitanteilig, abgeschrieben. Die vor dem 1. Januar 2010 erworbenen Geschäfts- oder Firmenwerte werden gemäß § 255 Abs. 4 Satz 2 HGB a. F. über vier Jahre abgeschrieben.

Das Sachanlagevermögen wurde mit den Anschaffungskosten einschließlich Anschaffungsnebenkosten unter Berücksichtigung planmäßiger degressiver und linearer Abschreibung bewertet. In die Herstellungskosten der Sachanlagen werden ggf. Bauzinsen einbezogen. Für das am 31. Dezember 2009 vorhandene Anlagevermögen wird vom gemäß Artikel 67 Abs. 4 EGHGB bestehenden Beibehaltungs- und Fortführungswahlrecht Gebrauch gemacht. Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens mit Anschaffungsdatum ab dem 1. Januar 2010 werden linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Im Geschäftsjahr 2011 wurde vor dem Hintergrund der Veränderungen in der Konzernstruktur eine umfassende Überprüfung der bestehenden Abschreibungsverfahren sowie der zu Grunde liegenden Nutzungsdauern im Bereich des Sachanlagevermögens vorgenommen. Hierbei wurde im Bereich des Schiffsvermögens festgestellt, dass der tatsächliche Werteverzehr dieser Vermögensgegenstände einer Nutzungsdauer von 22 Jahren bei linearer Abschreibung entspricht. Aus diesem Grund erfolgte im Geschäftsjahr 2011 eine Anpassung der bisher genutzten Abschreibungsverfahren sowie der entsprechenden Nutzungsdauer. Der Abschreibungswert im Geschäftsjahr 2011 verringerte sich somit um 31,0 Mio. € von 96,3 Mio. € auf 65,3 Mio. €.

Die Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten einschließlich Anschaffungsnebenkosten beziehungsweise mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Bedingt rückzahlbare Entnahmen sind gemäß Stellungnahme zur Rechnungslegung IDW RS HFA 18 von den Buchwerten der Finanzanlagen abgesetzt und wurden als Abgang ausgewiesen.

VORRÄTE

Die Vorräte sind mit den Anschaffungskosten zuzüglich etwaiger Anschaffungsnebenkosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet worden. Notwendige Abwertungen aufgrund des Niederstwertprinzips wurden vorgenommen. Vorhandene Bestandsrisiken im Vorratsvermögen, die sich aus der Lagerdauer oder geminderten Verwertbarkeit ergeben, werden durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt. Die Bewertung der Bestände an Farben, Chemikalien und Nebensorten der Schmierstoffe erfolgte zum Festwert gem. § 256 HGB i. V. m. § 240 Abs. 3 HGB, die Bewertung der Bestände an den Hauptsorten der Schmierstoffe erfolgte zum Durchschnitt gem. § 256 HGB i. V. m. § 240 Abs. 4 HGB.

FORDERUNGEN

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie der Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten sind grundsätzlich zum Nennwert bewertet. Risikobehafteten Posten wurde durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen.

PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

Die Bewertung der Pensionsrückstellung wird auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der Richttafeln 2005 G von Dr. Klaus Heubeck bewertet. Für die Berechnung wurden die durch die Deutsche Bundesbank nach dem Stand vom 31. Oktober 2011 veröffentlichten maßgeblichen Rechnungszins von 5,13 Prozent p. a. bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren errechneten Barwerte und eines Rententrends von 5,5 Prozent p. a. bei einer angenommenen dreijährigen Preissteigerungsrate in gleicher Höhe herangezogen.

RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Hierbei werden alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen berücksichtigt.

VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden auf der Aktiv- bzw. Passivseite der Bilanz Ausgaben bzw. Einnahmen vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwand bzw. Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

FREMDWÄHRUNGSUMRECHNUNG

Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden mit dem Devisenkassamittelkurs des Transaktionstages oder mit dem niedrigeren (Aktiva) bzw. höheren (Passiva) Mittelkurs am Bilanzstichtag unter Beachtung des Imparitäts- und Realisationsprinzips bewertet. Nicht kursgesicherte Forderungen und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr werden mit dem Devisenkassakurs am Abschlussstichtag angesetzt.

LATENTE STEUERN

Aktive und passive latente Steuern werden auf temporäre und quasipermanente Differenzen zwischen den Buchwerten der handels- und steuerrechtlich bilanzierten Vermögensgegenstände, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten gebildet, soweit sich diese in künftigen Geschäftsjahren voraussichtlich wieder abbauen und dadurch zu ertragsteuerlichen Ent- oder Belastungen führen.

Ausgewiesene latente Steuern werden aufgelöst, sobald die steuerliche Be- oder Entlastung eintritt bzw. wenn mit dem Eintritt nicht mehr zu rechnen ist.

Zur Ermittlung der latenten Steuern werden die bestehenden temporären und quasipermanenten Differenzen mit den unternehmensindividuellen Steuersätzen im Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen bewertet. Hierbei erfolgt keine Abzinsung. Der Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern erfolgt unsaldiert.

Auf Differenzen in der Handels- und Steuerbilanz, die aus Konsolidierungsmaßnahmen resultieren, werden gem. § 306 HGB latente Steuern gebildet.

5 ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

ANLAGEVERMÖGEN

Die Zusammensetzung des Anlagevermögens ist dem Anlagenspiegel zu entnehmen, der als Anlage dem Anhang beigefügt ist.

VORRÄTE

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

in T€	
davon Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12.918
davon unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	208
davon Aufwendungen für noch nicht beendete Reisen	12.558
davon fertige Erzeugnisse und Waren	224
davon geleistete Anzahlungen	3.444
davon erhaltene Anzahlungen	-13.766
Summe	15.586

FORDERUNGEN

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind Beträge in Höhe von 765 T€ mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten.

Die Forderungen gegenüber Beteiligungsunternehmen setzen sich zusammen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 4.608 T€ sowie Forderungen aus gewährten kurzfristigen Darlehen und Zinsen aus stillen Beteiligungen von 9.630 T€.

SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die sonstigen Vermögensgegenstände betreffen in Höhe von 51.789 T€ Ansprüche aus Refundmentgarantien für bereits geleistete Anzahlungen auf stornierte Schiffsneubauten.

KONZERNEIGENKAPITAL

Die Zusammensetzung und Entwicklung des Eigenkapitals ist im Eigenkapitalpiegel dargestellt. Dieser ist dem Anhang als Anlage beigefügt.

RÜCKSTELLUNGEN

Die Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.462 T€ betreffen Versorgungszusagen für ehemalige Mitarbeiter.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (17.090 T€) und Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften (35.644 T€).

VERBINDLICHKEITEN

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten und deren Besicherung sind dem folgenden Verbindlichkeitspiegel zu entnehmen:

Bilanzposten in T€	Entwicklung des Bilanzpostens			davon mit einer Restlaufzeit				Art der Sicherheit
	Stand 31.12.2010	Zugang (+) Tilgung (./.)	Stand 31.12.2011	bis zu 1 Jahr	zwischen 1 und 5 Jahren	über 5 Jahren	davon gesichert	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	200.196	1.341.601	1.541.797	182.717	1.322.496	36.584	1.539.425	1, 2
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	196	-196	0	0				
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.004	13.858	25.862	25.862				
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	664	-40	624	624				
5. Sonstige Verbindlichkeiten	4.923	77.589	82.512	8.433	58.646	15.433	74.080	3
Summe	217.983	1.432.812	1.650.795	217.636	1.381.142	52.017	1.613.505	

Besicherung der Verbindlichkeiten

¹ Erstrangige Schiffshypotheken: Abtretung sämtlicher Zahlungsansprüche aus der Beschäftigung der Schiffe; Abtretung aller Ansprüche aus der Versicherung der Schiffe.

² Abtretung aller Rechte und Ansprüche aus Bauverträgen über Schiffe, die kreditfinanziert sind; Abtretung aller Rechte und Ansprüche aus von Banken übernommenen Refundmentgarantien.

³ Zweitrangige Schiffshypotheken: Abtretung von Versicherungsansprüchen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von 343 T€.

LATENTE STEUERN

Die im Konzernabschluss dargestellten latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Aktive latente Steuern in T€	
davon aus den einbezogenen Jahresabschlüssen (einschließlich Anpassungen in der HBz)	1.991
davon aus Konsolidierungsvorgängen	82
Summe	2.073
Passive latente Steuern in T€	
davon aus den einbezogenen Jahresabschlüssen (einschließlich Anpassungen in der HBz)	361
davon aus Konsolidierungsvorgängen	2.060
Summe	2.421

Die Bewertung der latenten Steuern erfolgte mit den jeweils geltenden unternehmensindividuellen Steuersätzen. Hierbei wurde für die Personenhandelsgesellschaften mit Sitz in Hamburg ein Gewerbesteuersatz von 16,45 Prozent und bei den deutschen Kapitalgesellschaften ein Steuersatz von 32,275 Prozent angesetzt. Bei den latenten Steuern, die auf im Ausland ansässige Gesellschaften entfielen, wurde ein Ertragsteuersatz von 10 Prozent zu Grunde gelegt.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE (§ 314 ABS. 1 NR. 10 A, B HGB)

Kategorie	Art	Umfang (Nominalwert) in USD	Beizulegender Zeitwert in €	Buchwert in €	Bilanzposten	Bewertungs- methode
Zinsbezogen	Collar	84.000.000	-1.634.164	-	-	Marktwert
Zinsbezogen	Zinsswap	2.045.730.000	-64.648.579	2.208.106	Verbindlichkeiten	Marktwert
Währungsbezogen	Devisenoption	121.300.000	-32.879.871	32.879.871	Rückstellungen	Marktwert
Währungsbezogen	Devisentermin- geschäfte (Verkauf)	10.212.807	-615.936	615.936	Rückstellungen	Marktwert

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Im Konzern der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG bestehen zum Bilanzstichtag Haftungsverhältnisse aus der Begebung von Bürgschaften in Höhe von 2.700 T€.

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Zum 31. Dezember 2011 bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber Dritten, vorwiegend aus Miet- und Leasingverpflichtungen, in Höhe von 241.360 T€.

in T€	
Fälligkeit innerhalb 1 Jahr	193.783
Fälligkeit zwischen 1 und 5 Jahren	36.142
Fälligkeit über 5 Jahren	11.435
Summe	241.360

Weiterhin bestehen Einzahlungsverpflichtungen aus Kommanditeinlagen in Höhe von 43.987 T€.

Darüber hinaus besteht ein Obligo aus der Bestellung von Seeschiffsneubauten im Gesamtbetrag von 42.982 T€.

Der Rickmers Holding Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung des Risikos aus Währungskursschwankungen und sich verändernden Zinsen ein, die sich aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Konzerns ergeben. Die Bewertung dieser Finanzinstrumente erfolgt dabei auf Grundlage der von unseren Banken bestätigten Marktwerte zum Bilanzstichtag.

Bestehende Risiken aus den zum Bilanzstichtag bestehenden derivativen Finanzinstrumenten wurden durch die Bildung entsprechender Rückstellungen adressiert. Im Gegensatz werden bestehende positive Bewertungsergebnisse nicht berücksichtigt.

Bewertungseinheiten im Sinne des § 254 HGB werden derzeit nicht gebildet.

6 ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren gem. § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

UMSATZERLÖSE

Gliederung nach Geschäftsfeldern
Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern ist der Segmentberichterstattung zu entnehmen.

Regionale Gliederung

in T€	2011	2010 (proforma)
Deutschland	321.200	313.042
Europa	172.257	168.245
Außerhalb Europas	24.440	22.411
Summe	517.897	503.698

7 SONSTIGE ANGABEN

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentberichterstattung ist als Anlage dem Anhang beigelegt. Die Aufteilung der Segmente entspricht dem internen Berichtswesen der Rickmers Gruppe, welche in drei wesentlichen Geschäftsfeldern tätig ist:

- Maritime Assets projektiert, finanziert, erwirbt, hält und veräußert eigene Schiffe sowie treuhänderisch verwaltete Schiffe, die an Linienreedereien verchar-

tert werden, und beteiligt sich an Gesellschaften der maritimen Wirtschaft.

- Maritime Services ist im Bereich des technischen Managements, in Crewing, Insurance und weiteren Dienstleistungen für den Betrieb und die Verwaltung von Schiffen und Wirtschaftsgütern der maritimen Wirtschaft tätig.
- Logistics Services ist als Logistiker und Linienreederei für Schwergut tätig und betreibt zu diesem Zweck eine gecharterte Flotte von Schwergutfrachtern für den Transport von Projekt-Stückgut, Schwergut und so genanntem Breakbulk.

GESAMTHONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Das berechnete Gesamthonorar des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr beträgt 689 T€ und setzt sich wie folgt zusammen:

Leistung in T€	
Prüfungskosten	303
Andere Beratungsleistungen	18
Steuerberatungsleistung	12
Sonstige Leistungen	356

BEFREIUNG NACH § 264 B HGB

Die folgenden Gesellschaften haben nach § 264 b HGB auf die Offenlegung der Einzelabschlüsse verzichtet:

- ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG, Hamburg
- ATLANTIC Structured Finance GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- ESSE Expert Shipping Service GmbH & Co. KG, Hamburg
- Fünfte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- JACOB RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg
- MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Genoa Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Sechste Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Seven Seas Shipping GmbH & Co. KG, Hamburg
- Siebte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg

Weiterhin hat die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg, nach § 264 b HGB auf die Offenlegung des Einzelabschlusses sowie die Erstellung eines Lageberichtes verzichtet.

8 MITARBEITER

Jahresdurchschnitt	2011	2010 (proforma)	2010 (as reported)
Voll konsolidierte Unternehmen	2.477	2.126	1.058
Quotal konsolidierte Unternehmen ¹	4	3	5
Summe	2.481	2.129	1.063
davon Landpersonal	434	419	386
davon Seepersonal	2.047	1.710	677

¹ Die Mitarbeiterzahlen der Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg, sind mit 50 Prozent enthalten.

Zudem waren auf Schiffen der Rickmers Flotte im Jahresdurchschnitt 928 (Vorjahr: 932) Seefahrer von externen Crewing Agenturen beschäftigt.

9 BEIRAT

Die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG hat einen Beirat, dem im Geschäftsjahr 2011 folgende Personen angehörten:

Claus G. Budelmann, Kaufmann, Hamburg
 Jost Hellmann, Kaufmann, Hamburg
 Flemming Jacobs, Kaufmann, Cobham/Großbritannien
 Dr. Wolfgang Bornheim, Steuerberater, Köln
 (bis September 2011)

Die Bezüge des Beirates beliefen sich im Berichtsjahr auf 46.020 € (Vorjahr: 61.360 €).

10 KOMMANDITISTEN

Kommanditisten sind die Herren:

Bertram R. C. Rickmers, Hafteinlage 6.148.952,12 €
 Jan B. Steffens, Hafteinlage 256.207,17 €

11 KOMPLEMENTÄRIN

Persönlich haftende Gesellschafterinnen der Firma Rickmers Holding GmbH & Cie. KG sind die Firma Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg, mit einem gezeichneten Kapital von 25.600 € und die Firma Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg, (vormals: Verwaltung Pacific Holdings International GmbH, Hamburg) mit einem gezeichneten Kapital von 25.000 €. Beide Gesellschaften sind Geschäftsführungsorgan der Gesellschaft.

Geschäftsführer der Verwaltung Rickmers Holding GmbH sind die Herren:

Bertram R. C. Rickmers, Reeder, Hamburg
 Jan B. Steffens, Kaufmann, Hamburg
 Dr. Ignace Van Meenen, Jurist, Hamburg
 (ab 3. November 2011)
 Rüdiger Gerhardt, Kaufmann, Hamburg
 (bis zum 6. Juli 2011)
 Dr. Moritz Mittelbach, Jurist, Hamburg
 (bis zum 31. Januar 2011)

Geschäftsführer der Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH sind die Herren:

Bertram R. C. Rickmers, Reeder
 Jan B. Steffens, Kaufmann
 Dr. Moritz Mittelbach, Jurist
 (bis zum 31. Januar 2011)

Hamburg, den 25. Februar 2012



Bertram R. C. Rickmers



Jan B. Steffens

Verwaltung Rickmers Holding GmbH &
 Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH für
 Rickmers Holding GmbH & Cie. KG



Dr. Ignace Van Meenen

Verwaltung Rickmers Holding GmbH für
 Rickmers Holding GmbH & Cie. KG

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Der folgende in Übereinstimmung mit § 322 Handelsgesetzbuch erteilte Bestätigungsvermerk bezieht sich auf den Konzernabschluss sowie den Konzernlagebericht der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG für das Geschäftsjahr 2011. Der Konzernlagebericht ist weder in diesem Prospekt abgedruckt, noch kraft Verweises einbezogen.

Wir haben den von der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalspiegel, und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der Geschäftsführer der geschäftsführenden Komplementär-GmbH. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der

wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführer der geschäftsführenden Komplementär-GmbH der Gesellschaft sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 29. Februar 2012

PricewaterhouseCoopers

Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Claus Brandt
Wirtschaftsprüfer



Reinhard Muchow
Wirtschaftsprüfer

Financial Information

Consolidated Financial Statements 2012

F-62	Consolidated Balance Sheet
F-64	Consolidated Income Statement
F-65	Consolidated Cash Flow Statement
F-66	Statement of Changes in Equity
F-67	Segment Reporting
F-73	Notes
F-89	Auditor's Report

Consolidated Financial Statements 2011

F-91	Consolidated Balance Sheet
F-93	Consolidated Income Statement
F-94	Consolidated Cash Flow Statement
F-95	Statement of Changes in Fixed Assets
F-97	Statement of Changes in Equity
F-98	Segment Reporting
F-102	Notes
F-118	Auditor's Report

Consolidated Financial Statements 2012

Consolidated Balance Sheet as at 31 December 2012

ASSETS

in € thousand	2012	2011 (pro forma) ¹	2011 (as reported)
Fixed assets			
Intangible assets			
Purchased concessions, industrial property and similar rights and assets, and licences in such rights and assets	606	546	546
Payments on account	2,308	0	0
	2,914	546	546
Tangible assets			
Land, similar rights and buildings, including buildings on third party property	0	1	1
Vessels	2,526,045	2,708,242	1,748,982
Other equipment and office equipment	3,499	3,376	3,376
Prepayments and assets under construction	0	30,235	30,235
	2,529,544	2,741,853	1,782,594
Financial assets			
Shares in affiliated companies	1,541	1,615	1,615
Investments in associated companies	6,851	10,792	49,009
Other participations	8,083	12,262	12,263
Loans granted to companies in which the group has a participating interest	3,584	6,604	44,416
Other loans granted	2,445	2,981	2,981
	22,504	34,254	110,284
	2,554,962	2,776,653	1,893,424
Current assets			
Inventories			
Raw materials, consumables and supplies	14,184	15,342	12,918
Work in progress	51	208	208
Expenses for unfinished voyages	15,578	12,558	12,558
Finished goods and goods for resale	212	224	224
Payments on account	1,958	3,444	3,444
./. Payments received	-15,878	-13,766	-13,766
	16,104	18,010	15,586
Receivables and other assets			
Trade receivables	9,620	19,530	19,041
Receivables from affiliated companies	14	0	0
Receivables from companies in which the company has a participating interest	16,244	14,238	14,238
Other assets	79,602	58,341	58,184
	105,481	92,109	91,463
Cash and cash equivalents	73,124	94,160	51,470
	194,709	204,279	158,519
Deferred expenses	12,681	5,987	5,968
Deferred tax assets	2,660	2,074	2,073
Total assets	2,765,012	2,988,993	2,059,984

¹ Differences in important items of the income statement and the balance sheet are shown in the comparison between the pro forma financial statements 2011 and the audited consolidated financial statements 2011. These differences are primarily attributable to the consolidation of Rickmers Maritime.

EQUITY AND LIABILITIES

in € thousand	2012	2011 (pro forma)	2011 (as reported)
Equity			
Subscribed capital	6,405	6,405	6,405
Reserve accounts	354,359	405,712	405,712
Withdrawal accounts	-82,699	-73,138	-73,138
Retained earnings	144,934	116,275	10,843
Revenue reserves generated	147,891	119,233	13,800
Positive consolidation difference	-2,957	-2,958	-2,957
Balance from currency conversion	-2,893	23,669	9,288
Parent company's income special account	-9,582	-49,913	-49,913
Minority interests	308,988	324,132	4,725
	719,512	753,142	313,922
Difference from capital consolidation	8,063	8,063	8,063
Provisions			
Provisions for pensions and similar obligations	1,458	1,462	1,463
Provisions for taxes	18,054	17,027	17,027
Other provisions	53,748	69,217	63,665
	73,259	87,706	82,155
Liabilities			
Liabilities to banks	1,841,897	2,020,332	1,541,797
Payments received on account	750	0	0
Trade payables	20,068	26,236	25,862
Liabilities to affiliated companies	137	0	0
Liabilities to companies in which the company has a participating interest	3,815	624	624
Other liabilities	89,438	86,170	82,512
thereof tax liabilities	792	1,000	1,000
thereof liabilities relating to social security	101	95	95
	1,956,105	2,133,362	1,650,795
Deferred income	5,544	4,299	2,628
Deferred tax liabilities	2,529	2,421	2,421
Total equity and liabilities	2,765,012	2,988,993	2,059,984

Consolidated Income Statement for the period from 1 January to 31 December 2012

in € thousand	2012	2011 (pro forma)	2011 (as reported)
Revenues	618,287	574,299	517,897
Increase/decrease in finished goods and work in progress	2,863	-2,764	-2,764
Total output	621,150	571,535	515,133
Other operating income			
From currency conversion	23,310	13,854	13,854
Other	63,125	15,404	12,903
	86,435	29,258	26,757
Cost of materials			
Cost of raw materials, consumables and supplies	-75,899	-63,552	-63,552
Cost of purchased services	-232,215	-206,800	-204,182
	-308,114	-270,352	-267,734
Personnel expenses			
Wages and salaries	-67,450	-61,797	-61,797
Social charges and old age pension costs	-7,003	-5,991	-5,991
	-74,453	-67,788	-67,788
Depreciation of fixed intangible and tangible assets			
Amortisation and depreciation of intangible and tangible assets	-120,731	-105,625	-75,793
Write-downs of current assets	-14,845	-622	-622
	-135,576	-106,247	-76,415
Other operating expenses			
From currency conversion	-17,473	-18,005	-17,987
Other	-54,569	-46,065	-45,850
	-72,042	-64,070	-63,837
Subtotal	117,400	92,336	66,116
Income from investments	845	742	742
Result from associated companies	4,647	3,764	10,006
Income from other securities and long-term loans	129	384	384
Other interest and similar income	2,735	1,259	1,650
Write-downs of financial assets	-8,152	-6,295	-6,295
Interest and similar expenses	-92,447	-77,522	-57,373
Result from ordinary activities	25,157	14,668	15,230
Taxes on income	-2,621	-825	-822
Other taxes	-77	-38	-38
Group net income	22,459	13,805	14,370

Consolidated Cash Flow Statement for the period from 1 January to 31 December 2012

in € thousand	2012	2011 (pro forma)	2011 (as reported)
Net income	22,459	13,805	14,370
+ Depreciation, amortisation and impairment of fixed assets	128,883	111,919	82,088
- Write-up of fixed assets	-13,452	0	0
Increase (+)/decrease (-) in long-term provisions (> 1 year)	-1,872	-29	-29
+ Other non-cash expenses	8,408	13,820	13,134
- Other non-cash income	-21,631	-23,368	-20,511
- Gain from disposal of fixed assets	-1,062	-108	-108
+ Loss from disposal of fixed assets	21	14	14
Increase (-)/decrease (+) in inventories (incl. prepayments)	1,575	-9,210	-9,176
Increase (-)/decrease (+) in receivables, other assets and deferred expenses	-7,232	41,327	41,716
Increase (+)/decrease (-) in current provisions (< 1 year)	-10,448	9,745	11,408
Increase (+)/decrease (-) in liabilities and deferred income (without financial liabilities)	5,618	2,083	1,934
= Cash flow from operating activities	111,267	159,998	134,839
Investing activities			
+ Payments received from disposal of tangible and intangible assets	14,963	37	37
+ Payments received from disposal of financial assets and repayments	8,951	11,065	11,065
- Payments made for investments in tangible and intangible assets	-4,015	-308,742	-308,742
- Payments made for investments in financial assets	-666	-1,442	-1,442
+ Payments received from the sale of consolidated companies and other business units	0	-502	-502
- Payments made for the purchase of consolidated companies and other business units	-77	-4,237	-4,237
+/- Changes in financial receivables ¹	2,400	0	0
= Cash flow from investing activities	21,556	-303,821	-303,821
Financing activities			
+ Payments received from equity increases and advances of shareholders	0	170	170
- Payments to owners and minority shareholders	-14,009	-10,709	-8,141
+ Payments received from the raising of borrowings	8,978	592,277	592,277
- Payments made for the repayment of borrowings	-143,898	-493,725	-475,789
= Cash flow from financing activities	-148,929	88,013	108,517
= Net change in cash and cash equivalents	-16,106	-55,810	-60,465
+ Increase in cash and cash equivalents due to changes in scope of consolidation	41,736	80,197	45,441
+/- Effect on cash and cash equivalents due to exchange rate movements	-3,976	3,791	513
+ Cash and cash equivalents at beginning of period	51,470	65,982	65,982
= Cash and cash equivalents at end of period	73,124	94,160	51,470

¹ As at December 31, 2011, changes in financial receivables were shown in operating cash flow under "Increase (-) in receivables, other assets and deferred expenses" (prior year: € -3.348 thousand).

Statement of Changes in Equity as at 31 December

in € thousand	Parent company							Minority interests	Group	
	Capital shares of limited partners				Retained earnings		Accumulated other comprehensive income	Equity	Shares held by minority interests	Equity
	Subscribed capital	Reserve accounts	Withdrawal accounts	Parent company's income special account	Revenue reserves generated	Positive consolidation difference	Balance from currency conversion			
Balance as at 31.12.2010	6,383	304,484	-65,693	19,525	-172,252	-2,973	915	90,389	2,996	93,385
Equity transactions with shareholders		170						170		170
Withdrawals/dividend distribution			-7,445					-7,445	-340	-7,785
Allocation		19,525		-19,525				0		0
Changes in the scope of consolidation						16	-779	-763	2,305	1,542
Reclassifications								0		0
Merger	22	81,533			123,002			204,557		204,557
Other changes					-1,469			-1,469		-1,469
Group net income/net loss for the financial year				-49,913	64,519			14,606	-236	14,370
Other Group result							9,152	9,152		9,152
Total Group net income/net loss				-49,913	64,519		9,152	23,758	-236	23,522
Balance as at 31.12.2011	6,405	405,712	-73,138	-49,913	13,800	-2,957	9,288	309,197	4,725	313,922
Withdrawals/dividend distribution			-11,069					-11,069	-2,940	-14,009
Allocation		-49,913		49,913				0	0	0
Changes in the scope of consolidation					107,035		1,234	108,269	324,211	432,480
Reclassifications		-1,440	1,508		-134		7	-59	59	0
Other changes					-2,923			-2,923	-5,872	-8,795
Group net income/net loss for the financial year				-9,582	30,113			20,531	1,928	22,459
Other Group result							-13,422	-13,422	-13,123	-26,545
Total Group net income/net loss				-9,582	30,113		-13,422	7,109	-11,195	-4,086
Balance as at 31.12.2012	6,405	354,359	-82,699	-9,582	147,891	-2,957	-2,893	410,524	308,988	719,512

Segment Reporting

ASSETS AND LIABILITIES 2012

in € thousand	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers- Linie	Other	Total	Consolida- tion	Group
Fixed assets							
Intangible assets	4	89	330	2,491	2,914	0	2,914
Tangible assets	2,526,592	401	1,629	1,081	2,529,703	-159	2,529,544
thereof vessels	2,526,207	0	0	0	2,526,207	-162	2,526,045
thereof prepayments and assets under construction	0	0	0	0	0	0	0
Financial assets	15,370	602	4,933	327,234	348,139	-325,635	22,504
thereof investments in associated companies	1,468	564	4,819	0	6,851	0	6,851
	2,541,966	1,092	6,892	330,806	2,880,756	-325,794	2,554,962
Current assets							
Inventories	5,547	1,754	8,803	0	16,104	0	16,104
Receivables and other assets	112,981	102,124	15,874	5,025	236,004	-130,523	105,481
Cash and cash equivalents	62,543	3,345	2,044	5,192	73,124	0	73,124
	181,071	107,223	26,721	10,217	325,232	-130,523	194,709
Deferred expenses and deferred tax assets	9,582	3,972	2,059	144	15,757	-416	15,341
Total assets	2,732,619	112,287	35,672	341,167	3,221,745	-456,733	2,765,012
Provisions	44,692	14,333	12,166	1,922	73,113	146	73,259
Liabilities	1,997,372	15,749	8,846	64,813	2,086,780	-130,675	1,956,105
thereof liabilities to banks	1,841,897	0	0	0	1,841,897	0	1,841,897
Deferred income and deferred tax liabilities	7,636	799	53	0	8,488	-415	8,073
Total liabilities	2,049,700	30,881	21,065	66,735	2,168,381	-130,944	2,037,437

ASSETS AND LIABILITIES 2011

in € thousand	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers-Linie	Other	Total	Consolidation	Group
Fixed assets							
Intangible assets	17	5	59	465	546	0	546
Tangible assets	2,739,204	424	1,839	549	2,742,016	-162	2,741,854
thereof vessels	2,708,404	0	0	0	2,708,404	-162	2,708,242
thereof prepayments and assets under construction	30,235	0	0	0	30,235	0	30,235
Financial assets	21,683	628	8,794	294,508	325,613	-291,359	34,254
thereof investments in associated companies	1,616	569	8,607	0	10,792	0	10,792
	2,760,904	1,057	10,692	295,522	3,068,175	-291,521	2,776,654
Current assets							
Inventories	5,199	1,857	10,954	0	18,010	0	18,010
Receivables and other assets	73,958	84,272	9,155	3,476	170,861	-78,756	92,105
Cash and cash equivalents	71,937	9,532	10,553	2,138	94,160	0	94,160
	151,094	95,661	30,662	5,614	283,031	-78,756	204,275
Deferred expenses and deferred tax assets	3,908	2,730	1,644	108	8,390	-329	8,061
Total assets	2,915,906	99,448	42,998	301,244	3,359,596	-370,606	2,988,990
Provisions	62,841	9,615	14,480	2,101	89,037	-1,331	87,706
Liabilities	2,174,086	13,932	15,796	7,023	2,210,837	-77,475	2,133,362
thereof liabilities to banks	2,020,332	0	0	0	2,020,332	0	2,020,332
Deferred income and deferred tax liabilities	6,175	926	0	0	7,101	-381	6,720
Total liabilities	2,243,102	24,473	30,276	9,124	2,306,975	-79,187	2,227,788

Segment Reporting

INCOME STATEMENT 2012

in € thousand	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers-Linie	Other	Total	Consolidation	Group
Revenues							
generated by third parties	329,300	79,741	209,246	0	618,287	0	618,287
generated by other segments	26,277	72,794	134	0	99,205	-99,205	0
	355,577	152,535	209,380	0	717,492	-99,205	618,287
Changes to inventories	0	-157	3,020	0	2,863	0	2,863
Gross revenue for the period	355,577	152,378	212,400	0	720,355	-99,205	621,150
Other operating income	66,629	9,700	10,160	7,822	94,311	-7,876	86,435
Cost of materials	-106,203	-83,651	-214,808	6	-404,656	96,542	-308,114
Personnel expenses	-9,335	-48,088	-12,582	-9,448	-79,453	5,000	-74,453
Depreciation of fixed intangible and tangible assets							
Amortisation and depreciation of intangible and tangible assets	-119,549	-200	-477	-505	-120,731	0	-120,731
Write-downs of current assets	-7,369	-7,476	0	0	-14,845	0	-14,845
	-126,918	-7,676	-477	-505	-135,576	0	-135,576
Other operating expenses	-36,291	-17,715	-13,350	-10,162	-77,518	5,476	-72,042
Subtotal	143,459	4,948	-18,657	-12,287	117,463	-63	117,400
Income from investments	767	0	6	4,105	4,878	-4,033	845
Result from associated companies	3,559	94	994	0	4,647	0	4,647
Income from other securities and long-term loans	71	0	0	58	129	0	129
Other interest and similar income	3,138	1,152	156	1,664	6,110	-3,375	2,735
Write-downs of financial assets	-8,030	-39	-83	0	-8,152	0	-8,152
Interest and similar expenses	-94,984	-404	-225	-222	-95,835	3,388	-92,447
Result from ordinary activities	47,980	5,751	-17,809	-6,682	29,240	-4,083	25,157
Taxes on income	-2,249	-562	248	-58	-2,621	0	-2,621
Other taxes	-61	0	-13	-3	-77	0	-77
Net income/net loss for the year	45,670	5,189	-17,574	-6,743	26,542	-4,083	22,459

INCOME STATEMENT 2011

in € thousand	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers-Linie	Other	Total	Consolidation	Group
Revenues							
generated by third parties	278,210	72,550	218,211	5,328	574,299	0	574,299
generated by other segments	31,176	42,642	78	0	73,896	-73,896	0
	309,386	115,192	218,289	5,328	648,195	-73,896	574,299
Changes to inventories	0	43	-3,545	738	-2,764	0	-2,764
Gross revenue for the period	309,386	115,235	214,744	6,066	645,431	-73,896	571,535
Other operating income	14,874	5,258	7,784	9,259	37,175	-7,917	29,258
Cost of materials	-75,872	-62,350	-202,005	-2,028	-342,255	71,903	-270,352
Personnel expenses	-12,796	-40,370	-11,140	-6,639	-70,945	3,157	-67,788
Depreciation							
Amortisation and depreciation of intangible and tangible assets	-103,588	-157	-565	-1,315	-105,625	0	-105,625
Write-downs of current assets	-622	0	0	0	-622	0	-622
	-104,210	-157	-565	-1,315	-106,247	0	-106,247
Other operating expenses	-36,917	-9,349	-13,772	-10,895	-70,933	6,863	-64,070
Subtotal	94,465	8,267	-4,954	-5,552	92,226	110	92,336
Income from investments	568	0	0	6,304	6,872	-6,130	742
Result from associated companies	3,051	171	543	0	3,765	-1	3,764
Income from other securities and long-term loans	384	0	0	0	384	0	384
Other interest and similar income	903	1,041	124	140	2,208	-949	1,259
Write-downs of financial assets	-6,295	0	0	0	-6,295	0	-6,295
Interest and similar expenses	-75,560	-15	-177	-2,721	-78,473	951	-77,522
Result from ordinary activities	17,516	9,464	-4,464	-1,829	20,687	-6,019	14,668
Taxes on income	223	-470	-407	-169	-823	-2	-825
Other taxes	-27	-1	-7	-5	-40	2	-38
Net income/net loss for the year	17,712	8,993	-4,878	-2,003	19,824	-6,019	13,805

Segment Reporting

CASH FLOW STATEMENT 2012

in € thousand	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers-Linie	Other	Total	Con-solidation	Group
Net income	45,670	5,189	-17,574	-6,743	26,542	-4,083	22,459
+ Depreciation, amortisation and impairment of fixed assets	127,578	239	560	506	128,883	0	128,883
- Write-up of fixed assets	-13,452	0	0	0	-13,452	0	-13,452
Increase (+)/decrease (-) in long-term provisions (> 1 year)	-1,813	1	-60	0	-1,872	0	-1,872
+ Other non-cash expenses	8,525	30	0	5	8,560	-152	8,408
- Other non-cash income	-19,664	-561	-1,404	0	-21,629	-2	-21,631
- Gain from disposal of fixed assets	-209	-1	-852	0	-1,062	0	-1,062
+ Loss from disposal of fixed assets	18	5	0	0	23	-2	21
+/- Changes to other balance sheet items	-13,922	4,686	-2,532	1,176	-10,592	105	-10,487
= Cash flow from operating activities	132,731	9,588	-21,862	-5,056	115,401	-4,134	111,267
+ Payments received from disposal of tangible and intangible assets	14,950	1	28	1	14,980	-17	14,963
+ Payments received from disposal of financial assets and repayments	3,053	66	5,832	2,279	11,230	-2,279	8,951
- Payments made for investments in tangible and intangible assets	-181	-242	-544	-3,064	-4,031	16	-4,015
- Payments made for investments in financial assets	-436	-25	-205	-34,954	-35,620	34,954	-666
+ Payments received from the sale of consolidated companies and other business units	0	0	0	0	0	0	0
- Payments made for the purchase of consolidated companies and other business units	-137	60	0	0	-77	0	-77
+/- Changes financial receivables	-25,312	-19,351	-4,238	-622	-49,523	51,923	2,400
= Cash flow from investing activities	-8,063	-19,491	873	-36,360	-63,041	84,597	21,556
+ Payments received from equity increases and advances of shareholders	16,126	3,409	15,419	0	34,954	-34,954	0
- Payments to owners and minority shareholders	-7,053	-2,229	0	-10,989	-20,271	6,262	-14,009
+ Payments received from the raising of borrowings	2,251	2,543	934	63,554	69,282	-60,304	8,978
- Payments made for the repayment of borrowings	-140,986	0	-3,875	-7,570	-152,431	8,533	-143,898
= Cash flow from financing activities	-129,662	3,723	12,478	44,995	-68,466	-80,463	-148,929
= Net change in cash and cash equivalents	-4,994	-6,180	-8,511	3,579	-16,106	0	-16,106
- Decrease in cash and cash equivalents due to changes in scope of consolidation	10	0	-10	0	0	0	0
+ Increase in cash and cash equivalents due to changes in scope of consolidation	41,736	0	0	0	41,736	0	41,736
+/- Effect on cash and cash equivalents of exchange rate movements	-3,457	-7	13	-525	-3,976	0	-3,976
+ Cash and cash equivalents at beginning of period	29,248	9,532	10,552	2,138	51,470	0	51,470
= Cash and cash equivalents at end of period	62,543	3,345	2,044	5,192	73,124	0	73,124

CASH FLOW STATEMENT 2011

in € thousand	Maritime Assets	Maritime Services	Rickmers-Linie	Other	Total	Con-solidation	Group
Net income	17,712	8,993	-4,878	-2,003	19,824	-6,019	13,805
+ Depreciation, amortisation and impairment of fixed assets	109,883	157	565	1,315	111,920	-1	111,919
- Write-up of fixed assets	0	0	0	0	0	0	0
Increase (+)/decrease (-) in long-term provisions (> 1 year)	0	0	-29	0	-29	0	-29
+ Other non-cash expenses	10,726	1,515	128	1,481	13,850	-30	13,820
- Other non-cash income	-20,242	-1,039	-674	-1,416	-23,371	3	-23,368
- Gain from disposal of fixed assets	-101	-5	0	-3	-109	1	-108
+ Loss from disposal of fixed assets	12	0	2	0	14	0	14
+/- Changes to other balance sheet items	40,106	364	1,609	2,194	44,273	-329	43,944
= Cash flow from operating activities	158,096	9,985	-3,277	1,568	166,372	-6,375	159,997
+ Payments received from disposal of tangible and intangible assets	16	6	1	14	37	0	37
+ Payments received from disposal of financial assets and repayments	9,402	0	552	6,435	16,389	-5,324	11,065
- Payments made for investments in tangible and intangible assets	-307,625	-138	-467	-512	-308,742	0	-308,742
- Payments made for investments in financial assets	-1,162	-3	-1	-276	-1,442	0	-1,442
+ Payments received from the sale of consolidated companies and other business units	0	0	0	-501	-501	-1	-502
- Payments made for the purchase of consolidated companies and other business units	-4,237	0	0	0	-4,237	0	-4,237
+/- Changes financial receivables	-3,890	-11,615	-2,941	0	-18,446	18,446	0
= Cash flow from investing activities	-307,496	-11,750	-2,856	5,160	-316,942	13,121	-303,821
+ Payments received from equity increases and advances of shareholders	0	0	0	170	170	0	170
- Payments to owners and minority shareholders	-10,515	0	-4,002	-7,647	-22,164	11,455	-10,709
+ Payments received from the raising of borrowings	603,374	0	3,890	4,001	611,265	-18,987	592,278
- Payments made for the repayment of borrowings	-484,883	0	0	-9,629	-494,512	787	-493,725
= Cash flow from financing activities	107,976	0	-112	-13,105	94,759	-6,745	88,014
= Net change in cash and cash equivalents	-41,423	-1,765	-6,245	-6,377	-55,810	0	-55,810
- Decrease in cash and cash equivalents due to changes in scope of consolidation	0	0	0	0	0	0	0
+ Increase in cash and cash equivalents due to changes in scope of consolidation	74,925	5,264	0	8	80,197	0	80,197
+/- Effect on cash and cash equivalents of exchange rate movements	3,905	-130	20	-4	3,791	0	3,791
+ Cash and cash equivalents at beginning of period	34,530	6,163	16,778	8,511	65,982	0	65,982
= Cash and cash equivalents at end of period	71,937	9,532	10,553	2,138	94,160	0	94,160

Notes to the Consolidated Financial Statements 2012

1 General Information on the Consolidated Financial Statements

The consolidated financial statements of Rickmers Holding GmbH & Cie. KG as at 31 December 2012 have been prepared in accordance with the provisions of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch – HGB).

In the first half-year 2012, the subgroup of Rickmers Maritime, Singapore (Rickmers Maritime) was subject to a change in consolidation method, from a company formerly accounted for at equity to a fully consolidated subgroup. At the Rickmers Maritime shareholders' meeting held 23 April 2012, the Rickmers Group again attained more than 70 per cent share of the voting rights. The voting power of Rickmers Group is deemed sustainable,

thus enabling Rickmers Group to exert de facto control over Rickmers Maritime.

First time full consolidation of Rickmers Maritime has been based on asset values at the date control was obtained. Proportionate profit and loss effects for the corresponding period have been considered within retained earnings.

The consolidated financial statements as at 31 December 2012 contain prior year figures for comparison purposes. As the change in consolidation method of Rickmers Maritime has a major influence on Rickmers Group financial statements, prior year financial statements ('as reported') have been supplemented with adjusted prior year financial statements ('pro forma'). This reflects a change in the consolidation method of Rickmers Maritime within 2011 to ease comparison.

2 Group of Consolidated Companies

As at 31 December 2012, the group of consolidated companies in Rickmers Holding GmbH & Cie. KG comprises a total of 111 companies. Of these, 102 are fully consolidated and one is proportionately consolidated. Seven associated companies are accounted for using the equity method.

No.	Name and registered office of the company (Germany unless otherwise stated)	Shareholding in %
1	Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg	–
	Fully consolidated companies	
2	Andreas Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
3	ARCTIC Shipping GmbH, Hamburg	100
4	ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG, Hamburg	80.0
5	ATLANTIC Structured Finance GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
6	Baldrine Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
7	Baldwin Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
8	Ballacraigne Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
9	Barrule Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
10	Careway Shipping Co. Ltd., Limassol, Cyprus	100

No.	Name and registered office of the company (Germany unless otherwise stated)	Shareholding in %
11	Chasms Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
12	Clan Maritime & Yachting Ltd., Sliema, Malta	100
13	Clan Navigation Limited, Singapore	33.1
14	Cornaa Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
15	Cregneash Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
16	Curragh Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
17	Dalby Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
18	Ebba Navigation Limited, Singapore	33.1
19	Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
20	Erin Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
21	Erwin Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
22	ESSE Expert Shipping Service GmbH & Co. KG, Hamburg	100
23	EVT Elbe Vermögens Treuhand GmbH, Hamburg	80.0
24	Frimley Assets S.A., Panama City, Panama	100
25	Fünfte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
26	Garff Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
27	GLOBAL Investments Ltd., Limassol, Cyprus	100
28	GLOBAL Management Ltd., Limassol, Cyprus	100
29	Greeba Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
30	Groudle Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
31	Helen Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
32	Henry II Navigation Limited, Singapore	33.1
33	Hillberry Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
34	India Navigation Limited, Singapore	33.1
35	Island Marine Service Co. Ltd., Douglas, Isle of Man	100
36	JACOB Rickmers Schiffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
37	Kaethe Navigation Limited, Singapore	33.1
38	Laranna Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
39	Lezayre Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
40	Lonan Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
41	Lonergan Overseas Inc., Panama City, Panama	100
42	Maja Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
43	Malew Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
44	Marown Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
45	Marte Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
46	MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
47	Moni II Navigation Limited, Singapore	33.1
48	Mooragh Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
49	MS 'GOTLAND' Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64.3
50	MS 'LOLLAND' Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64.3
51	Murrays Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
52	Olympia II Navigation Limited, Singapore	33.1
53	Onchan Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
54	Orrisdale Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
55	Peel Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
56	Pingel Navigation Limited, Singapore	33.1
57	Polaris Shipmanagement Co. Ltd., Douglas, Isle of Man	100
58	PSB Project Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
59	Ramsey Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
60	Reederei ANTARCTICO Berulan GmbH & Co. KG, Hamburg	99.5
61	Regaby Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100

No.	Name and registered office of the company (Germany unless otherwise stated)	Shareholding in %
62	Richard II Navigation Limited, Singapore	33.1
63	Rickmers (Korea) Inc., Seoul, Korea	100
64	Rickmers 1. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
65	Rickmers 2. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
66	Rickmers 3. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
67	Rickmers Crewing GmbH, Hamburg (prior year: Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg)	100
68	Rickmers Dritte Beteiligungs-Holding GmbH, Hamburg	100
69	Rickmers First Invest GmbH, Hamburg	100
70	Rickmers Genoa Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
71	Rickmers Japan Inc., Tokyo, Japan	100
72	Rickmers Marine Agency Romania S.R.L., Constanta, Romania	100
73	Rickmers-Linie (America) Inc., Houston, USA	100
74	Rickmers-Linie Belgium N.V., Antwerp, Belgium	100
75	Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
76	Rickmers Maritime, Singapore	33.1
77	Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
78	Rickmers Second Invest GmbH, Hamburg	100
79	Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
80	Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
81	Rickmers Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd., Singapore	100
82	Rickmers Shipping (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai, People's Republic of China	80.0
83	Rickmers Terminal Holding GmbH, Hamburg	100
84	Rickmers Trust Management Pte. Ltd., Singapore	100
85	RLA Cargo Services Inc., Delaware, USA	100
86	Ronague Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
87	Sabine Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
88	Santon Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
89	Sartfield Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
90	Sechste Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
91	Seven Seas Shipping GmbH & Co. KG, Hamburg	100
92	Siebte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
93	Smeale Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
94	Soderick Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
95	Sui An Navigation Limited, Singapore	33.1
96	Sulby Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
97	Surby Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
98	Tynwald Navigation Ltd., Douglas, Isle of Man	100
99	Verwaltung Rickmers-Linie GmbH, Hamburg	100
100	Vicki Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
101	Wilbert Shipping Co. Ltd., Limassol, Cyprus	100
102	Willric Shipping Co. Ltd., Limassol, Cyprus	100
103	Wilmore Shipping Co. Ltd., Limassol, Cyprus	100
	Proportionately consolidated companies	
104	Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg	50.0

No.	Name and registered office of the company (Germany unless otherwise stated)	Shareholding in %
Companies accounted for using the equity method		
105	Colombo International Nautical and Engineering College (Pvt.) Ltd., Colombo, Sri Lanka	12.5
106	Madryn Holdings Inc., Manila, Philippines	40.0
107	Maersk–Rickmers U.S. Flag Project Carrier LLC, Delaware, USA	50.0
108	MS 'PATRICIA RICKMERS' Reederei Rickmers GmbH & Cie. KG, Hamburg	40.4
109	Rickmers Marine Agency Lanka (Pvt.) Ltd., Colombo, Sri Lanka	40.0
110	Rickmers Marine Agency Philippines Inc., Manila, Philippines	25.0
111	Wallmann & Co. (GmbH & Co.), Hamburg	25.1

Changes to the group of consolidated companies compared to the previous year can be taken from the following tables:

Additions to the group of consolidated companies

No.	Name and registered office of the company (Germany unless otherwise stated)	Shareholding in %
Fully consolidated companies		
1	Clan Navigation Limited, Singapore	33.1
2	Ebba Navigation Limited, Singapore	33.1
3	Erwin Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
4	Henry II Navigation Limited, Singapore	33.1
5	India Navigation Limited, Singapore	33.1
6	Kaethe Navigation Limited, Singapore	33.1
7	Laranna Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
8	Maja Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
9	Marte Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
10	Moni II Navigation Limited, Singapore	33.1
11	Olympia II Navigation Limited, Singapore	33.1
12	Pingel Navigation Limited, Singapore	33.1
13	Reederei ANTARCTICO Berulan GmbH & Co. KG, Hamburg	99.5
14	Richard II Navigation Limited, Singapore	33.1
15	Rickmers Maritime, Singapore	33.1
16	Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
17	Rickmers Shipping (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai, People's Republic of China	80.0
18	RLA Cargo Services Inc., Delaware, USA	100
19	Sabine Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
20	Sui An Navigation Limited, Singapore	33.1
21	Vicki Rickmers Navigation Limited, Singapore	33.1
Companies accounted for using the equity method		
22	Maersk–Rickmers U.S. Flag Project Carrier LLC, Delaware/USA	50.0

Disposals from the group of consolidated companies

No.	Name and registered office of the company (Germany unless otherwise stated)	Shareholding in %
Fully consolidated companies		
1	Wilmar Shipping Co. Ltd., Limassol/Cyprus	100
Companies accounted for using the equity method		
2	APROJECTS NV, Zwijndrecht/Belgium	20.0
3	DP World Antwerp NV, Zwijndrecht/Belgium	20.0
4	Global Marine Insurance Brokerage Services Ltd., Limassol/Cyprus	50.0
5	Rickmers Maritime, Singapore	33.1

Affiliated/associated companies not included in the group of consolidated companies

A total of 114 companies were not consolidated. These companies have no significant business operations of their own and, overall, have no material impact on the financial position, financial performance and cash flows of the Rickmers Group. These companies are listed below:

No.	Name and registered office of the company (Germany unless otherwise stated)	Shareholding in %
Affiliated companies not included in the group of consolidated companies		
112	AAT ATLANTIC Australien Treuhand GmbH, Hamburg	100
113	Anzac Geschäftsführungsgesellschaft mbH & Co. KG, Göppingen	100
114	Anzac Verwaltungsgesellschaft mbH, Göppingen	100
115	ATL Australien 1 GmbH, Hamburg	100
116	ATLANTIC Australien Geschäftsführung GmbH, Hamburg	100
117	ATLANTIC US INVESTMENT Inc., New York/USA	100
118	EASYSHIP Gesellschaft zur Vermittlung maritimer Investitionen mbH, Hamburg	100
119	EASYSHIP Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
120	Geschäftsführung ATLANTIC Deutschlandfonds 1 mbH, Hamburg	100
121	Hanse Baltic Shipping GmbH, Lübeck	64.0
122	Marick Ltd., Monrovia/Liberia	100
123	MS BENJAMIN RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
124	MS FELICITAS RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
125	MS GEORGE RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
126	MS JOHAN RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
127	MS ROBERT RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
128	MS SANDY RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
129	MS WILLI RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
130	Rickmers Asia Pte. Ltd., Singapore	100
131	Rickmers-Linie (Singapore) Pte. Ltd., Singapore	100
132	Rickmers Neubau GmbH, Hamburg	100
133	VANY RICKMERS Schifffahrtsges. mbH & Cie. KG, Hamburg	100
134	Verwaltung ARUNI RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
135	Verwaltung ASTA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
136	Verwaltung ATLANTIC Absolute Return 1 GmbH, Hamburg	100
137	Verwaltung ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH, Hamburg	100
138	Verwaltung ATLANTIC Structured Finance GmbH, Hamburg	100
139	Verwaltung CARLA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
140	Verwaltung CATHRINE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
141	Verwaltung CHARLOTTE C. RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100

No.	Name and registered office of the company (Germany unless otherwise stated)	Shareholding in %
142	Verwaltung ERNST RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
143	Verwaltung ESSE Expert Shipping Service GmbH, Hamburg	100
144	Verwaltung FIONA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
145	Verwaltung Fünfte Reederei NEUMÜHLEN 19 Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
146	Verwaltung JACKY RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
147	Verwaltung JACOB RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
148	Verwaltung JENNIFER RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
149	Verwaltung JOCK RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
150	Verwaltung LAURITA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
151	Verwaltung LILLY RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
152	Verwaltung MARIE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
153	Verwaltung MCC Marine Consulting & Contracting GmbH, Hamburg	100
154	Verwaltung RICKMERS ANTWERP Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
155	Verwaltung RICKMERS GENOA Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
156	Verwaltung RICKMERS HAMBURG Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
157	Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg	100
158	Verwaltung RICKMERS SHANGHAI Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
159	Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg	100
160	Verwaltung RICKMERS TOKYO Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
161	Verwaltung SAYLEMOON und NINA RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
162	Verwaltung SEAN RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
163	Verwaltung SOPHIE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
164	Verwaltung TETE RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
165	Verwaltung VANY RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
166	Verwaltungsgesellschaft Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 mbH, Hamburg	100
167	Verwaltungsgesellschaft MS 'CLASEN RICKMERS' Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
168	Verwaltungsgesellschaft MS 'PATRICIA RICKMERS' Reederei Rickmers mbH, Hamburg	100
169	Verwaltungsgesellschaft MS 'SEVEN SEAS' Shipping mbH, Hamburg	100
170	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
171	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Shipinvest mbH, Hamburg	100
172	Verwaltungsgesellschaft Riverside Center mbH, Hamburg	100
173	Verwaltungsgesellschaft Sechste Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
174	Verwaltungsgesellschaft Siebte Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
175	Verwaltungsgesellschaft zweiunddreißigste Reederei Alsterufer 26 mbH, Hamburg	100
Associated companies not included in the group of consolidated companies		
176	AAA Capital-ATLANTIC Investitionsgesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald	50.0
177	AAA Capital-ATLANTIC Verwaltung Investitionsgesellschaft mbH, Grünwald	50.0
178	AAA Capital Game Production and Sales GmbH, Hanover	50.0
179	Beteiligung MARIE SCHULTE Shipping GmbH, Hamburg	50.0
180	Beteiligung MS 'BENJAMIN SCHULTE' Shipping GmbH, Hamburg	50.0
181	Beteiligung MS 'CLARA SCHULTE' Shipping GmbH, Hamburg	50.0
182	Beteiligung MS 'ISABELLE SCHULTE' Shipping GmbH, Hamburg	50.0
183	Beteiligung MS 'NATALIE SCHULTE' Shipping GmbH, Hamburg	50.0
184	CAMPUS Rainville GmbH & Co. KG, Hamburg	48.0
185	Deutsche Frachtschiff-Kontor GmbH & Co. KG, Hamburg	50.0
186	EH1 Emissionshaus GmbH, Hamburg	50.0
187	EH1 Logistik 1 Verwaltungs GmbH, Hamburg	50.0
188	EH1 Management GmbH, Oststeinbek	50.0
189	EH1 Pictures Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	32.5
190	EH1 US-Leben Fonds 1 Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	50.0

No.	Name and registered office of the company (Germany unless otherwise stated)	Shareholding in %
191	Elly Suhl Speditionsgesellschaft m.b.H., Hamburg	25.2
192	Harper Petersen & Co. (Asia) Ltd., Hong Kong	50.0
193	MS 'ALTHEA' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
194	MS 'NORTHERN MAGNITUDE' Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	49.2
195	MS 'PREP' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
196	Verwaltung Harper Petersen GmbH, Hamburg	50.0
197	Verwaltung MS 'AENNE RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
198	Verwaltung MS 'ALEXANDRA RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
199	Verwaltung MS 'ALICE RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
200	Verwaltung MS 'ANDRE RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
201	Verwaltung MS 'ANDREAS RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
202	Verwaltung MS 'ANNA RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
203	Verwaltung MS 'CAMILLA RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
204	Verwaltung MS 'CCNI ARAUCO' Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	49.0
205	Verwaltung MS 'CCNI Aysen' Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
206	Verwaltung MS 'CCNI Chiloe' Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
207	Verwaltung MS 'CHRISTA RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
208	Verwaltung MS 'DEIKE RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
209	Verwaltung MS 'DENDERAH RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
210	Verwaltung MS 'ETHA RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
211	Verwaltung MS 'HELENE RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
212	Verwaltung MS 'LARA RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
213	Verwaltung MS 'MABEL RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
214	Verwaltung MS 'MADELEINE RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
215	Verwaltung MS 'MAI RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
216	Verwaltung MS 'URSULA RICKMERS' Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
217	Verwaltung MT 'CHEMTRANS ALSTER' Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
218	Verwaltung MT 'CHEMTRANS EMS' Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
219	Verwaltung MT 'CHEMTRANS OSTE' Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
220	Verwaltung MT 'CHEMTRANS WESER' Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50.0
221	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS 'VALBELLA' mbH, Hamburg	50.0
222	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS 'VALDEMOSA' mbH, Hamburg	50.0
223	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS 'VALDIVIA' mbH, Hamburg	50.0
224	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS 'VALPARAISO' mbH, Hamburg	50.0

3 Principles of Consolidation

Capital consolidation

All subsidiaries that are either directly or indirectly controlled by Rickmers Holding GmbH & Cie. KG and that are significant for the financial position, financial performance and cash flows are included in the consolidated financial statements.

Capital consolidation for subsidiaries acquired prior to 31 December 2009 has been performed in accordance with

the book value method at the date of acquisition or incorporation. Subsidiaries acquired after 1 January 2010 are consolidated in accordance with the revaluation method.

Positive differences from capital consolidation relating to subsidiaries acquired prior to 31 December 2009 have been considered within retained earnings, while corresponding negative effects have been recognised in a separate item below equity under 'Differences from capital consolidation'.

Differences from capital consolidation for subsidiaries acquired as at 1 January 2010 are accounted for as goodwill or negative goodwill in accordance with German accounting standard DRS 4.

Joint ventures

Joint ventures, i.e. companies managed by Rickmers Holding GmbH & Cie. KG in partnership with a company not included in the group of consolidated companies, are either proportionately consolidated pursuant to section 310 HGB or accounted for using the equity method pursuant to section 311 HGB.

Valuation of investments in associated companies

Investments in associated companies were measured in accordance with the book value method pursuant to section 312(1) sentence 1 HGB at the date of acquisition (equity method).

The result from associated companies amounts to €4,647 thousand for the financial period 2012.

Rickmers Group accounts for the joint venture Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier LLC, Delaware/USA, as at 6 July 2012 using the equity method. A capital contribution of USD 250 thousand was made at the date of incorporation.

Debt consolidation

Receivables and liabilities, or provisions, between companies included in the consolidated financial statements were eliminated pursuant to section 303 HGB. Proportionate consolidation is performed on a pro-rata basis using the same principles pursuant to section 310(2) HGB.

Elimination of inter-company profits

Tangible fixed assets are adjusted by eliminating any intra-group profits in accordance with section 304 HGB.

Consolidation of income and expenses

Revenue, income, and expenses resulting from the supply of goods and services between consolidated Group companies are eliminated pursuant to sections 305 and 310 HGB.

Currency conversion

The consolidated financial statements of Rickmers Holding GmbH & Cie. KG are prepared in euros.

Assets and liabilities are converted into euro at the average spot exchange rate prevailing on the balance sheet date, while income statement items are converted using the average exchange rate for the year. Equity is converted at corresponding historical rates. Exchange rate differences arising from converting items in the balance sheet at different rates compared with the previous year and from using different rates to convert Group profit and loss are directly recognised within equity. In 2012, currency conversion differences amount to € -13,422 thousand.

4 Accounting and Measurement Policies

Accounting and measurement policies applied in the previous year were retained.

Fixed assets

Purchased intangible assets are considered at acquisition cost and are amortised over their expected useful lives using the straight-line method; in the year of acquisition this amortisation is calculated on a pro-rata basis. Any goodwill arising from acquisitions prior to 1 January 2010 is amortised over four years pursuant to section 255(4) sentence 2 HGB (old version).

Tangible assets are accounted for at cost less scheduled depreciation and impairments. Production costs include capitalised construction interest. Vessels included in tangible assets are depreciated using the straight-line method over a useful life of 22 years.

Fixed financial assets are recognised at the lower of acquisition costs, including incidental costs of acquisition, and fair value. Conditionally repayable funds decrease the book value of fixed financial assets pursuant to the IDW accounting interpretation IDW RS HFA 18 and are shown as disposals in the statement of changes in fixed assets.

Inventories

Inventories are carried at the lower of cost or market value. Inventory risks resulting from storage periods or diminished usability are accounted for through appropriate write-downs. Valuation of inventories of paints, chemicals and secondary lubricants is based on fixed value pursuant to section 256 HGB in conjunction with section 240(3) HGB; valuation of primary lubricants is based on average value pursuant to section 256 HGB in conjunction with section 240(4) HGB.

Capitalised expenses for unfinished voyages are measured at the lower of cost or fair value. Pursuant to section 268 (5) HGB, advanced payments received for unfinished voyages are carried separately from inventories. Payments received exceeding the book value of inventories are shown under liabilities.

Receivables and other assets

Receivables, other assets, as well as cash and cash equivalents are generally accounted for at their nominal value.

The Rickmers Group accounted for the increased probability of default concerning trade receivables and other assets from shipping companies in financial distress by recognising specific valuation allowances. The calculation of valuation allowances for KG shipping companies either sold or

most likely to be sold at the closing date has been based on the difference between cash funds and remaining receivables or other assets. In the event of underfunding, allowances were recognised for the receivables or other assets.

For KG shipping companies not sold, the long-term asset value of the ship was compared to the receivables or other assets. Allowances were recognised in the event of underfunding.

Provisions for pensions and similar obligations

Pension provisions are recognised on the basis of actuarial calculations using the projected unit credit method based on the 2005 G actuarial tables established by Dr. Klaus Heubeck. The calculation uses a net present value based on an interest rate of 5.06 % p.a. published by the Deutsche Bundesbank on 31 December 2012 for an expected remaining term of 15 years, and a pension increase of 5.5 % p.a. equating to the expected inflation rate over a three-year period.

Other provisions

Provisions are accounted for based on a settlement value estimated in line with prudent commercial assessment taking into account all recognisable risks and uncertain obligations.

Liabilities

Liabilities are accounted for using their settlement values.

Deferred expenses/income

Income or expenses incurred before the reporting date are deferred under assets or equity and liabilities accordingly, provided that they represent income or expenses for a specified period after this date.

Currency conversion

Receivables and liabilities in foreign currencies are measured at the average spot exchange rate on the transaction date or at the lower (assets side) or higher (liabilities side) average rate at the reporting date, applying the imparity and realisation principle. Non-hedged receivables or liabilities with a remaining term of less than one year are converted using the average spot exchange rate at the reporting date.

Deferred taxes

Deferred tax assets and deferred tax liabilities are recognised for temporary and quasi-permanent differences the tax base and the carrying amounts under HGB provided that such deferred taxes are likely to be offset in subse-

quent financial years and will result in tax credits or charges. Rickmers Group exercises the option to account for an asset surplus.

Recognised deferred taxes are reversed as soon as there is a tax charge or credit, or when a tax charge or credit is unlikely to occur.

Deferred taxes are measured applying the company-specific tax rates on the existing temporary and quasi-permanent differences at the time differences are reversed. Limited partnerships headquartered in Hamburg are subject to a municipal trade tax rate of 16.45 per cent and German joint-stock companies subject to a tax rate of 32.28 per cent. Deferred tax assets and liabilities accrued by foreign companies are based on local income tax rates.

Deferred taxes on losses carried forward are only reported in the amount in which they can be subsequently utilised.

Deferred tax assets and liabilities are recognised on a net basis. There is no discounting.

All differences between the commercial and tax accounts resulting from consolidation measures are shown as deferred taxes pursuant to section 306 HGB.

5 Notes to the Balance Sheet

Fixed assets

The development of fixed assets is shown in the statement of changes in fixed assets on the following pages.

Receivables

Receivables from companies in which the company has a participating interest comprise trade receivables of €13,044 thousand and receivables from loans granted and accrued interest from silent partnerships totalling €3,200 thousand.

Trade receivables from companies in which Rickmers Group has a participating interest amounting to €5,409 thousand were shown under trade receivables as at 31 December 2011.

Receivables from affiliated companies contain trade receivables of €14 thousand.

Other assets

Other assets of €67,556 thousand refer to claims from refund guarantees relating to prepayments on vessel new-builds that were cancelled.

Group equity

Changes in equity are shown in the statement of changes in equity.

The balance sheet disclosure of retained earnings has been adjusted to the statement of changes in equity as at 31 December 2012 now separately reporting positions revenue reserves generated and positive consolidation difference. Comparable prior year figures for the position retained earnings are €116,275 thousand (pro forma) and €10,843 thousand (as reported).

Liabilities

Maturity terms of liabilities and the collateral security provided for such liabilities are shown in the following statement of liabilities:

Balance sheet item in € thousand	Changes to balance sheet items			of which, with a remaining term				
	as at: 31.12.2011	Addition (+) Re- payment (-)	as at: 31.12.2012	up to 1 year	between 1 and 5 years	over 5 years	of which collateral- ised	Type of collateral
1. Liabilities to banks	1,541,797	300,100	1,841,897	225,096	1,469,641	147,160	1,835,222	1, 2
2. Payments received on account	0	750	750	750				
3. Trade payables	25,862	-5,794	20,068	20,068				
4. Liabilities to affiliated companies	0	137	137	137				
5. Liabilities to companies in which the company has a participating interest	624	3,191	3,815	3,815				
6. Other liabilities	82,512	6,926	89,438	23,144	63,994	2,300	73,025	3
thereof tax liabilities	1,000	-208	792	792				
thereof liabilities relating to social security	95	6	101	101				
Total	1,650,795	305,310	1,956,105	273,010	1,533,635	149,460	1,908,247	

Securing of liabilities

¹ First ranking ship mortgages: assignment of all payment claims from vessel operations; assignment of all claims from vessel insurance.

² Assignment of all rights and claims from building contracts for vessel debt financed; assignment of all rights and claims from refundment guarantees taken over from banks.

³ Second ranking ship mortgages: assignment of insurance claims.

Other liabilities mainly include loans including accrued interest to shipyards of €74,705 thousand. In addition, liabilities to shareholders amount to €1,750 thousand.

Statement of changes in fixed assets for the period from 1 January to 31 December 2012

in € thousand	Cost of acquisition or production							Balance at end of year
	Balance at beginning of year	Currency difference	Additions to the scope of consolidation	Other additions	Reclassifications	Disposals from the scope of consolidation	Other disposals	
Intangible fixed assets								
Purchased concessions, industrial property and similar rights and assets, and licences in such rights and assets	2,823	-9	0	242	281	0	-1	3,336
Goodwill	1,469	0	0	0	0	0	0	1,469
Payments on account		0	0	2,308	0	0	0	2,308
	4,292	-9	0	2,550	281	0	-1	7,113
Tangible fixed assets								
Land, similar rights and buildings, including buildings on third party property	27	0	0	0	-27	0	0	0
Vessels	2,124,407	-70,955	961,268	160	-166	0	0	3,014,714
Other equipment, and office equipment	11,472	-38	48	1,305	-296	0	-184	12,307
Prepayments and assets under construction	37,107	289	0	0	0	0	-37,396	0
	2,173,013	-70,704	961,316	1,465	-489	0	-37,580	3,027,021
Long-term financial assets								
Shares in affiliated companies	1,670	0	1	61	-115	0	-50	1,567
Investments in associated companies	121,674	970	0	4,876	-240	-118,428	-2,001	6,851
Other participations	17,233	5	0	938	355	1	-1,501	17,031
Loans granted to companies in which the Group has a participating interest	45,981	903	0	360	0	-38,714	-383	8,147
Other loans granted	2,981	0	0	0	0	0	-536	2,445
	189,539	1,878	1	6,235	0	-157,141	-4,471	36,041
Total	2,366,844	-68,835	961,317	10,250	-208	-157,141	-42,052	3,070,175

Cumulative depreciation, amortisation and write-downs										Book values	
Balance at beginning of year	Currency difference	Additions to the scope of consolidation	Extra-ordinary depreciation, amortisation and write-downs	Depreciation	Reclassifications	Write-ups of the year	Disposals from the scope of consolidation	Other disposals	Balance at end of year	31.12.2012	31.12.2011
-2,277	7	0	0	-322	-138	0	0	0	-2,730	606	546
-1,469	0	0	0	0	0	0	0	0	-1,469	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,308	0
-3,745	6	0	0	-322	-138	0	0	0	-4,199	2,914	546
-26	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	1
-375,425	5,941	0	0	-119,351	166	0	0	0	-488,669	2,526,045	1,748,982
-8,096	26	-15	0	-1,050	154	0	0	173	-8,808	3,499	3,376
-6,872	-54	0	-8	0	0	21	0	6,913	0	0	30,235
-390,419	5,913	-15	-8	-120,401	346	21	0	7,086	-497,477	2,529,544	1,782,594
-55	0	0	0	0	29	0	0	0	-26	1,541	1,615
-72,665	-798	0	0	0	0	12,500	60,963	0	0	6,851	49,009
-4,972	0	0	-4,490	0	-29	266	0	277	-8,948	8,083	12,262
-1,565	0	0	-3,662	0	0	664	0	0	-4,563	3,584	44,416
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,445	2,981
-79,257	-798	0	-8,152	0	0	13,430	60,963	277	-13,537	22,504	110,282
-473,421	5,121	-15	-8,160	-120,723	208	13,451	60,963	7,363	-515,213	2,554,962	1,893,422

Provisions

Provisions for pensions and similar obligations totalling €1,458 thousand relate to pension commitments for former employees.

Other provisions include provisions contingent losses on pending transactions of €24,040 thousand, of which €20,827 thousand has been recognised in respect of derivative financial instruments.

Deferred taxes

The deferred taxes shown in the consolidated financial statements as at 31 December 2012 comprise the following:

Deferred tax assets in € thousand	
thereof from included annual financial statements (including adjustments to HGB)	2,571
thereof from consolidation	89
Total	2,660
Deferred tax liabilities in € thousand	
thereof from included annual financial statements (including adjustment to HGB)	607
thereof from consolidation	1,922
Total	2,529

Contingent liabilities

Rickmers Group has contingent liabilities amounting to €5,151 thousand at the reporting date resulting from the granting of guarantees.

The possibility of claims arising from contingencies is not regarded as likely due to management assessment.

Other financial obligations

As at 31 December 2012 there are other financial obligations of €59,273 thousand to third parties, mainly resulting from charter contracts (€19,165 thousand) and lease obligations (€23,053 thousand). In addition, there are liabilities from the repayment of capital contributions (€15,902 thousand).

in € thousand	
Maturity less than 1 year	37,077
Maturity between 1 and 5 years	13,024
Maturity over 5 years	9,172
Total	59,273

Derivative financial instruments and valuation units in accordance with section section 314 (1) Nos: 11 and 15 HGB

Rickmers Holding hedges the cash flow risk that comprises existing floating rate liabilities and planned, highly probable, floating rate follow-up financings. The hedged cash flow risk is a result of fluctuations in the London Interbank Offered Rate (LIBOR).

Both liabilities and planned transactions are included in micro-valuation units as underlying transactions with a nominal value of €544,328 thousand. The underlying transactions that have been planned and accounted for do not overlap in time. Consequently, this nominal value will remain constant throughout the term of the hedging transactions.

The standard practice in ship financing is to take out a loan initially only for a part of the whole financing period of vessels. The highly probable planned transactions included in the micro-hedging relationships refer to the planned extension of floating rate ship financing and this is subject to interest rate risks.

Follow-up financing is an planning element approved by the Executive Board. The vessels concerned have already been chartered out on long-term contracts to creditworthy partners and, therefore, follow-up financing is highly probable.

A corresponding interest-hedging instrument covers the interest risk of an underlying transaction and in combination with the underlying transaction to form the micro-hedging relationship. At the balance sheet date, interest rate swaps with the following nominal values were included in the valuation unit:

Derivate	Nominal value in €
Interest rate swaps	544,327,585

Risks hedged by valuation units amount to €108,883 thousand. Thus, negative value/cash flow changes of this amount have been avoided up to the balance sheet date.

The factors determining the value of an underlying transaction (currency, nominal value, term and payment intervals) all concur with the hedging instrument to form a perfect micro-hedge relationship. Each individual hedge relationship is therefore classified as highly effective across the whole hedging period. It is expected that changes in the value of the underlying transaction and the hedging instrument will fully offset over the next eight years.

Given that the circumstances described above cannot give rise to relevant ineffectiveness when accounting for valuation units, the company has waived any retrospective calculation of the ineffective parts of the hedging relationship.

The company applies the net method to account for offsetting changes to a hedge (the effective part of the hedging relationship).

Alongside forward exchange transactions concluded to hedge foreign currency risks, the Rickmers Group deploys interest rate swaps to hedge interest risks. These financial instruments are not accounted for at fair value and are not part of the valuation units.

The following nominal values and fair values apply at the balance sheet date to forward exchange transactions and interest rate swaps.

Category	Nominal value in €	Fair value in €
Forward exchange transactions	3,182,493	91,444
Interest rate swaps	113,357,379	-3,909,368

The fair value of forward exchange transactions and interest rate swaps are calculated using the discounted cash flow method. Viable yield curves and exchange rates applied on an arm's length basis are the key determinants for the model.

Derivatives not accounted for at fair value and not included in hedging relationships are accounted for at cost. Differences in the positive fair value of derivatives at the balance sheet date that exceed acquisition cost are not accounted for. Derivatives posting a negative fair value at the balance sheet date are recognised under other provisions, provided they not included in the effective part of the hedging relationship.

At the balance sheet date, provisions for anticipated losses amounting to €3,909 thousand were recognised for interest rate swaps with a negative fair value.

6 Notes to the Income Statement

The income statement was prepared in accordance with the total cost method pursuant to section 275(2) HGB.

Revenues

Revenue by segment

Revenue classified by segment is shown in the segment reporting.

Revenue by region

in € thousand	2012	2011
Germany	310,796	321,200
Europe	220,248	172,257
Outside Europe	87,243	24,440
Total	618,287	517,897

Other operating income

In addition to income from currency conversion, other operating income of €63,125 thousand mainly comprises income from the reversal of provisions for anticipated losses concerning currency derivatives (€31,029 thousand) and income from the write-up on the investment in Rickmers Maritime (€12,500 thousand).

Other operating income includes off-period income from the reversal of provisions of €30,845 thousand.

Depreciation on current assets

Depreciation on current assets of €14,845 thousand relates to valuation allowances on receivables from KG shipping companies. In 2011, valuation allowances of €2,487 thousand were considered within other operating expenses.

Other operating expenses

In addition to expenses from currency conversion, other operating expenses of €54,569 thousand mainly comprises expenses from additions to provisions for anticipated losses concerning interest derivatives of €17,803 thousand, for legal, auditing and consulting costs (€7,672 thousand) and for business trips and hospitality (€6,027 thousand).

7 Other Disclosures

Segment reporting

The segment report is attached to the Notes as an appendix. The segment division corresponds to the internal reporting of the Rickmers Group, which operates in three main business segments:

- Maritime Assets plans, finances, buys, operates and sells company-owned vessels as well as vessels held in trust which are chartered out to liner operators, and invests in companies in the maritime industry.
- Maritime Services is responsible for technical management, crewing, insurance and other services for the operation and management of vessels and economic goods in the maritime industry.
- Rickmers Linie (formerly: Logistics Services) operates as a logistics provider and liner operator for heavy lift cargoes and, thus, operates a chartered fleet of heavy lift freighters for the transportation of project heavy lift and breakbulk cargoes.

Auditor fees

Total auditor fees for the financial year 2012 amount to € 863 thousand:

Service in € thousand	
Auditing services	554
Other assurance services	30
Tax consultancy services	58
Other services	221

Waiver in accordance with section 264b HGB

The following companies will not disclose annual financial statements pursuant to section 264b HGB:

- ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG, Hamburg
- ATLANTIC Structured Finance GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- ESSE Expert Shipping Service GmbH & Co. KG, Hamburg
- Fünfte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- JACOB Rickmers Schiffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg
- MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, Hamburg
- MS "GOTLAND" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck
- MS "LOLLAND" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck
- Reederei ANTARCTICO Berulan GmbH & Co. KG, Hamburg
- Rickmers Genoa Schiffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Sechste Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Seven Seas Shipping GmbH & Co. KG, Hamburg
- Siebte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg

Furthermore, Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg and Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg, will neither disclose annual financial statements nor prepare a management report pursuant to section 264b HGB.

8 Employees

	2012	2011 (pro for-ma)	2011 (as reported)
Annual average			
Fully consolidated companies	2,480	2,477	2,477
Proportionally consolidated companies ¹	4	4	4
Total	2,484	2,481	2,481
thereof staff ashore	476	434	434
thereof staff at sea	2,008	2,047	2,047

¹ Employees of Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG) Hamburg, have been proportionately included.

On an annual average, vessels in the Rickmers fleet accommodated 1,010 on board staff who came from external crewing agencies (prior year: 928).

9 Advisory Board

Rickmers Holding GmbH & Cie. KG has an Advisory Board. In 2012, it comprised:

Bertram R. C. Rickmers (Chairman), ship owner, Hamburg
Claus-Günther Budelmann, businessman, Hamburg
Jost Hellmann, businessman, Hamburg
Flemming Jacobs, businessman, Cobham, UK

Remuneration of the Advisory Board during the 2012 financial year amounted to € 46,020 (prior year: € 46,020).

10 Limited Liability Partners

The limited liability partners on 1 January 2012 were:

Bertram R. C. Rickmers, paid-in capital € 6,148,952.12
Jan B. Steffens, paid-in capital € 256,207.17

Jan B. Steffens, resigned as a limited liability partner with effect 1 July 2012. By way of singular succession, paid-in capital rose as follows:

Bertram R. C. Rickmers, paid-in capital € 6,405,159.29

11 General Partners

The personally liable general partners of Rickmers Holding GmbH & Cie. KG is Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg with a subscribed capital of € 25,600. Verwaltung Rickmers Holding GmbH is the executive body of the company.

The Managing Directors of Verwaltung Rickmers Holding GmbH are:

Bertram R. C. Rickmers, ship owner, Hamburg
Ronald D. Widdows, businessman, Singapore
(from 11 April 2012)
Dr. Ignace Van Meenen, lawyer, Hamburg
Jan B. Steffens, businessman, Hamburg
(until 11 April 2012)

Effective 14 March 2012, Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg is no longer a personally liable partner in Rickmers Holding GmbH & Cie. KG.

Hamburg, 19 March 2013



Bertram R. C. Rickmers



Ronald D. Widdows



Dr. Ignace Van Meenen

Verwaltung Rickmers Holding GmbH für
Rickmers Holding GmbH & Cie. KG

Auditor's Report

The following auditor's report (Bestätigungsvermerk) has been issued in accordance with Section 322 of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch) on the consolidated financial statements and group management report (Konzernlagebericht) of Rickmers Holding GmbH & Cie. KG as of and for the fiscal year ended December 31, 2012. The group management report is neither included nor incorporated by reference in this Prospectus.

We have audited the consolidated financial statements prepared by the Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg, comprising the balance sheet, the income statement, statement of changes in equity, cash flow statement and the segment report and the notes to the consolidated financial statements, together with the group management report for the business year from January 1 to December 31, 2012. The preparation of the consolidated financial statements and the group management report in accordance with German commercial law is the responsibility of the management of the personally liable associate of the company. Our responsibility is to express an opinion on the consolidated financial statements and the group management report based on our audit.

We conducted our audit of the consolidated financial statements in accordance with § (Article) 317 HGB ("Handelsgesetzbuch": "German Commercial Code") and German generally accepted standards for the audit of financial statements promulgated by the Institut der Wirtschaftsprüfer (Institute of Public Auditors in Germany) (IDW). Those standards require that we plan and perform the audit such that misstatements materially affecting the presentation of the net assets, financial position and results of operations in the consolidated financial statements in accordance with (German) principles of proper accounting and in the group management report are detected with reasonable assurance. Knowledge of the business activities and the economic and legal environment of the Group and expectations as to possible misstatements are taken into account in the determination of audit procedures. The effectiveness

of the accounting-related internal control system and the evidence supporting the disclosures in the consolidated financial statements and the group management report are examined primarily on a test basis within the framework of the audit. The audit includes assessing the annual financial statements of the companies included in consolidation, the determination of the companies to be included in consolidation, the accounting and consolidation principles used and significant estimates made by the management of the personally liable associate of the company, as well as evaluating the overall presentation of the consolidated financial statements and the group management report. We believe that our audit provides a reasonable basis for our opinion. Our audit has not led to any reservations.

In our opinion based on the findings of our audit, the consolidated financial statements comply with the legal requirements and give a true and fair view of the net assets, financial position and results of operations of the Group in accordance with (German) principles of proper accounting. The group management report is consistent with the consolidated financial statements and as a whole provides a suitable view of the Group's position and suitably presents the opportunities and risks of future development.

Hamburg, 20 March 2013

PricewaterhouseCoopers

Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

sgd. Claus Brandt
Wirtschaftsprüfer
German Public Auditor

sgd. ppa. Alina Reimers
Wirtschaftsprüferin
German Public Auditor

Consolidated Financial Statements 2011

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

As at 31 December 2011

Assets

in € thousand	2011	2010 (pro forma) ¹	2010 (as reported)
Fixed assets			
Intangible assets			
Purchased concessions, industrial property and similar rights and assets	546	585	587
Goodwill	0	15	15
	546	600	602
Tangible assets			
Land, similar rights and buildings, including buildings on third party land	1	1	91,869
Vessels	1,748,982	1,010,127	108,706
Technical equipment and machinery	0	0	5
Other equipment and office equipment	3,376	3,313	3,134
Prepayments and assets under construction	30,235	473,484	0
	1,782,594	1,486,925	203,714
Financial assets			
Shares in affiliated companies	1,615	1,570	1,580
Investments in associated companies	49,009	42,105	10,187
Other participations	12,263	16,625	16,676
Loans to companies in which the company has a participating interest	44,416	50,378	13,773
Other loans	2,981	3,817	10,039
	110,284	114,495	52,255
	1,893,424	1,602,020	256,571
Current assets			
Inventories			
Raw materials, consumables and supplies	12,918	8,136	7,384
Work in progress	208	165	3,560
Expenses for unfinished voyages	12,558	16,103	16,103
Finished goods and goods for resale	224	924	277
Payments on account	3,444	250	250
./. Payments received	-13,766	-18,769	-21,584
	15,586	6,809	5,990
Receivables and other assets			
Trade receivables	19,041	18,780	8,407
Receivables from companies in which the company has a participating interest	14,238	10,826	10,894
Other assets	58,184	52,732	9,246
	91,463	82,338	28,547
Cash and cash equivalents	51,470	110,304	65,982
	158,519	199,451	100,519
Deferred expenses	5,968	2,563	2,349
Deferred tax assets	2,073	313	192
Total assets	2,059,984	1,804,347	359,631

¹ Previous year's figures include the consolidated financial statements of Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg, and the deconsolidation of the real estate division for comparison purposes.

EQUITY AND LIABILITIES

in € thousand	2011	2010 (pro forma) ¹	2010 (as reported)
Equity			
Subscribed capital	6,405	6,405	6,383
Reserve accounts	405,712	381,689	304,484
Withdrawal accounts	-73,138	-65,668	-65,693
Retained earnings	13,800	-58,248	-172,252
Positive consolidation difference	-2,957	-2,957	-2,973
Differences from currency conversion	9,288	16,815	915
Parent company's income special account	-49,913	15,001	19,525
Minority interests	4,725	908	2,996
	313,922	293,945	93,385
Difference from capital consolidation	8,063	5,440	5,462
Provisions			
Provisions for pensions and similar obligations	1,463	1,492	1,492
Provisions for taxes	17,027	16,664	16,361
Other provisions	63,665	50,740	24,157
	82,155	68,896	42,010
Liabilities			
Liabilities to banks	1,541,797	1,362,346	200,196
Payments received on account	0	2	196
Trade payables	25,862	23,633	12,004
Liabilities to companies in which the company has a participating interest	624	754	664
Other liabilities	82,512	46,604	4,923
	1,650,795	1,433,339	217,983
Deferred income	2,628	2,661	726
Deferred tax liabilities	2,421	66	65
Total equity and liabilities	2,059,984	1,804,347	359,631

CONSOLIDATED INCOME STATEMENT

For the period from 1 January to 31 December 2011

in € thousand	2011	2010 (pro forma) ¹	2010 (as reported)
Revenues	517,897	503,698	352,571
Increase/decrease in finished goods and work in progress	-2,764	913	912
Total output	515,133	504,611	353,483
Other operating income			
From currency conversion	13,854	23,287	19,839
Other	12,903	93,194	16,439
	26,757	116,481	36,278
Cost of materials			
Cost of raw materials, consumables and supplies	63,552	150,421	50,055
Cost of purchased services	204,182	182,124	201,114
	267,734	332,545	251,169
Personnel expenses			
Wages and salaries	61,797	54,628	53,152
Social charges and old age pension costs	5,991	6,223	5,912
	67,788	60,851	59,064
Depreciation of fixed intangible and tangible assets			
Amortisation and depreciation of intangible and tangible assets	75,793	77,945	38,624
Write-downs of current assets	622	0	0
	76,415	77,945	38,624
Other operating expenses			
From currency conversion	17,987	20,226	19,907
Other	45,850	220,224	33,352
	63,837	240,450	53,259
Subtotal	66,116	-90,699	-12,355
Income from investments	742	955	955
Result from associated companies	10,006	-6,491	527
Income from other securities and long-term loans	384	1,227	982
Other interest and similar income	1,650	1,558	944
Write-downs of financial assets	6,295	17,056	17,056
Interest and similar expenses	57,373	34,688	13,502
Result from ordinary activities	15,230	-145,194	-39,505
Extraordinary result	0	-20	-20
Taxes on income	822	3,766	3,484
Other taxes	38	31	29
Group net income/net loss for the year	14,370	-149,011	-43,038

¹ Previous year's figures include the consolidated financial statements of Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg, and the deconsolidation of the real estate division for comparison purposes.

CONSOLIDATED CASH FLOW STATEMENT

For the period from 1 January to 31 December 2011

in € thousand	2011	2010 (pro forma) ¹	2010 (as reported)
Net income	14,370	-149,011	-43,038
+ Depreciation, amortisation and impairment of fixed assets	82,088	95,001	55,680
- Write-up of fixed assets	0	5,396	1,403
Increase (+)/decrease (-) in long-term provisions (> 1 year)	-29	3	3
+ Other non-cash expenses	13,134	244,085	15,223
- Other non-cash income	20,511	54,286	13,334
- Gain from disposal of fixed assets	108	613	613
+ Loss from disposal of fixed assets	14	2,875	75
Increase (+)/decrease (-) in inventories (incl. prepayments)	-9,176	-13,966	1,766
Increase (+)/decrease (-) in receivables, other assets and deferred expenses	41,716	-44,984	-6,122
Increase (+)/decrease (-) in current provisions (< 1 year)	11,408	18,796	8,448
Increase (+)/decrease (-) in liabilities and deferred income (without financial liabilities)	1,934	-1,411	1,568
= Cash flow from operating activities	134,839	91,093	18,253
Investing activities			
+ Payments received from disposal of tangible and intangible assets	37	4,309	2,287
+ Payments received from disposal of financial assets and repayments	11,065	15,993	9,523
- Payments made for investments in tangible and intangible assets	308,742	438,914	995
- Payments made for investments in financial assets	1,442	1,941	8,163
+ Payments received from the sale of consolidated companies and other business units	-502	-1,151	0
- Payments made for the purchase of consolidated companies and other business units	4,237	0	0
= Cash flow from investing activities	-303,821	-421,704	2,652
Financing activities			
+ Payments made for equity increases and advances of shareholders	170	0	0
- Shareholder withdrawals and capital repayments	7,811	14,019	51,108
- Payments to minority shareholders	330	0	0
+ Payments received from the raising of borrowings	592,277	729,322	0
- Payments made for the repayment of borrowings	475,789	459,650	22,271
= Cash flow from financing activities	108,517	255,654	-73,379
= Net change in cash and cash equivalents	-60,465	-74,957	-52,474
- Effect on cash and cash equivalents due to changes in scope of consolidation	0	169	169
+ Increase in cash and cash equivalents due to changes in scope of consolidation	45,441	62,512	0
+/- Effect on cash and cash equivalents of exchange rate movements	513	9,544	5,252
+ Cash and cash equivalents at beginning of period	65,982	113,373	113,373
= Cash and cash equivalents at end of period	51,470	110,304	65,982

¹ Previous year's figures include the consolidated financial statements of Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg, and the deconsolidation of the real estate division for comparison purposes.

STATEMENT OF CHANGES IN FIXED ASSETS

For the period from 1 January to 31 December 2011

in € thousand	Cost of acquisition or production						Balance at end of year
	Balance at beginning of year	Currency difference	Additions to the scope of consolidation	Disposals from the scope of consolidation	Reclassifications	Other disposals	
Intangible fixed assets							
Purchased concessions, industrial and similar rights and assets, and licences in such rights and assets	2,620	2	1	261	0	62	2,823
Goodwill	1,469	0	0	0	0	0	1,469
	4,089	2	1	261	0	62	4,292
Tangible fixed assets							
Land, land rights and buildings, including buildings on third party land	115,700	1	26	0	0	115,699	27
Ships	313,445	83,402	1,045,412	11	682,137	0	2,124,407
Technical equipment and machinery	88	0	0	0	0	88	0
Other equipment, operating and office equipment	10,052	70	756	994	0	401	11,472
Prepayments and assets under construction	0	-15,769	477,866	307,476	-682,137	50,328	37,107
	439,285	67,704	1,524,060	308,481	0	166,516	2,173,013
Long-term financial assets							
Shares in affiliated companies	1,635	0	100	95	0	161	1,670
Investments in associated companies	27,212	1,507	103,211	10,006	0	20,262	121,674
Other investments	16,941	0	0	883	0	590	17,233
Loans to long-term investees and investors	13,773	1,206	36,606	335	0	5,938	45,981
Other loans	10,039	0	0	200	0	7,258	2,981
	69,600	2,713	139,917	11,519	0	34,209	189,539
Total	512,974	70,419	1,663,977	320,261	0	200,787	2,366,844

Cumulative depreciation, amortisation and write-down							Book values	
Balance at beginning of year	Currency difference	Additions to the scope of consolidation	Extra-ordinary depreciation, amortisation and write-downs	Write-ups of the year	Other disposals	Balance at end of year	31.12.2011	31.12.2010
2,033	2	1	0	301	61	2,277	546	587
1,454	0	0	0	15	0	1,469	0	15
3,487	2	1	0	316	61	3,745	546	602
23,830	1	25	37	870	24,738	26	1	91,869
204,739	7,704	93,497	0	69,485	0	375,425	1,748,982	108,706
83	0	0	0	1	83	0	0	5
6,918	44	477	0	955	298	8,096	3,376	3,134
0	387	2,356	4,129	0	0	6,872	30,235	0
235,570	8,136	96,355	4,166	71,311	25,119	390,419	1,782,594	203,714
55	0	0	0	0	0	55	1,615	1,580
17,025	1,067	71,598	0	0	17,025	72,665	49,009	10,187
265	0	0	4,729	0	22	4,972	12,262	16,676
0	0	0	1,565	0	0	1,565	44,416	13,773
0	0	0	0	0	0	0	2,981	10,039
17,345	1,067	71,598	6,295	0	17,047	79,257	110,282	52,255
256,402	9,205	167,954	10,461	71,627	42,227	473,421	1,893,422	256,571

STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

As at 31 December 2011

in € thousand	Parent company							Equity	Minority interests	Group	Differences arising from capital consolidation	
	Capital shares of limited partners				Retained earnings				Accumulated other comprehensive income	Shares held by minority interests		Equity
	Subscribed capital	Reserve accounts	Withdrawal accounts	Parent company's income special account	Revenue reserves generated	Positive consolidation difference	Balance from currency conversion					
Balance as of 31.12.2009	6,383	247,629	-62,166	103,051	-108,750	-3,004	-1,089	182,054	3,033	185,087	5,516	
Contributions			216					216		216		
Withdrawals/distributions		-46,196						-50,849	-261	-51,110		
Reserve accounts		98,933	-3,743	-910				-47,185		-47,185		
Changes in the scope of consolidation				-82,616	-63,502			31		31	-54	
Reclassifications						31						
Other changes							2,004	2,004		2,004		
Group net income/net loss for the financial year		4,118						4,118	224	4,342		
Other Group result												
Group net income/net loss		4,118						4,118	224	4,342		
Balance as of 31.12.2010	6,383	304,484	-65,693	19,525	-172,252	-2,973	915	90,389	2,996	93,385	5,462	
Contributions		170						170		170		
Withdrawals/distributions			-7,445					-7,445	-340	-7,785		
Reserve accounts		19,525		-19,525								
Changes in the scope of consolidation						16	-779	-763	2,305	1,542	3,386	
Reclassifications												
Merger	22	81,533			123,002			204,557		204,557		
Other changes					-1,469			-1,469		-1,469	-785	
Group net income/net loss for the financial year				-49,913	64,519			14,606	-236	14,370		
Other Group result							9,152	9,152		9,152		
Group net income/net loss				-49,913	64,519		9,152	23,758	-236	23,522		
Balance as of 31.12.2011	6,405	405,712	-73,138	-49,913	13,800	-2,957	9,288	309,197	4,725	313,922	8,063	

SEGMENT REPORTING

ASSETS AND LIABILITIES 2011

in € thousand	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Other	Total	Consoli- dation	Group
Fixed assets							
Intangible assets	18	5	59	464	546	0	546
Goodwill	0	0	0	0	0	0	0
Tangible assets	1,779,943	424	1,840	549	1,782,756	-162	1,782,594
Ships	1,749,144	0	0	0	1,749,144	-162	1,748,982
Prepayments and assets under construction	30,235	0	0	0	30,235	0	30,235
Financial assets	97,711	628	8,794	294,508	401,641	-291,357	110,284
Investments in associated companies	39,833	569	8,607	0	49,009	0	49,009
	1,877,672	1,057	10,693	295,521	2,184,943	-291,519	1,893,422
Current assets							
Inventories	2,775	1,857	10,954	0	15,586	0	15,586
Receivables and other assets	73,312	84,271	9,154	3,479	170,216	-78,753	91,463
Cash and cash equivalents	29,248	9,532	10,552	2,138	51,470	0	51,470
	105,335	95,660	30,660	5,617	237,272	-78,753	158,520
Deferred expenses and deferred tax assets	3,890	2,730	1,644	107	8,371	-330	8,041
Total assets	1,986,897	99,447	42,997	301,245	2,430,586	-370,602	2,059,984
Provisions	57,289	9,614	14,480	2,102	83,485	-1,330	82,155
Liabilities	1,691,521	13,932	15,795	7,022	1,728,270	-77,475	1,650,795
thereof liabilities to banks	1,541,797	0	0	0	1,541,797	0	1,541,797
Deferred income and deferred tax liabilities	4,503	927	0	0	5,430	-381	5,049
Total liabilities	1,753,313	24,473	30,275	9,124	1,817,185	-79,186	1,737,999

INCOME STATEMENT 2011

Revenues							
generated by third parties	207,724	86,634	218,211	5,328	517,897	0	517,897
generated by other segments	31,176	28,558	78	0	59,812	-59,812	0
	238,900	115,192	218,289	5,328	577,709	-59,812	517,897
Changes to inventories	0	43	-3,545	738	-2,764	0	-2,764
Gross revenue for the period	238,900	115,235	214,744	6,066	574,945	-59,812	515,133
Other operating income	12,373	5,258	7,784	9,259	34,674	-7,917	26,757
Cost of materials	59,221	62,350	202,004	2,028	325,603	-57,869	267,734
Personnel expenses	12,796	40,371	11,140	6,639	70,946	-3,158	67,788
Depreciation of fixed intangible and tangible assets							
Amortisation and depreciation of intangible and tangible assets	73,756	157	565	1,315	75,793	0	75,793
Write-downs of current assets	622	0	0	0	622	0	622
	74,378	157	565	1,315	76,415	0	76,415
Other operating expenses	36,633	9,349	13,772	10,895	70,649	-6,812	63,837
Subtotal	68,245	8,266	-4,953	-5,552	66,006	110	66,116
Income from investments	568	0	0	6,304	6,872	-6,130	742
Result from associated companies	9,292	171	543	0	10,006	0	10,006
Income from other securities and long-term loans	384	0	0	0	384	0	384
Other interest and similar income	1,295	1,041	124	139	2,599	-949	1,650
Write-downs of financial assets	6,295	0	0	0	6,295	0	6,295
Interest and similar expenses	55,411	15	177	2,722	58,325	-952	57,373
Result from ordinary activities	18,078	9,463	-4,463	-1,831	21,247	-6,017	15,230
Extraordinary result	0	0	0	0	0	0	0
Taxes on income	-226	470	407	169	820	2	822
Other taxes	25	1	7	5	38	0	38
Net income/net loss for the year	18,279	8,992	-4,877	-2,005	20,389	-6,019	14,370

ASSETS AND LIABILITIES 2010

in € thousand	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Other	Total	Consoli- dation	Group
Fixed assets							
Intangible assets	14	22	84	480	600	0	600
Goodwill	0	15	0	0	15	0	15
Tangible assets	1,485,344	414	1,904	423	1,488,085	-1,160	1,486,925
Ships	1,010,290	0	0	0	1,010,290	-163	1,010,127
Prepayments and assets under construction	474,481	0	0	0	474,481	-997	473,484
Financial assets	101,183	530	8,802	301,582	412,097	-297,602	114,495
Investments in associated companies	33,019	473	8,613	0	42,105	0	42,105
	1,586,541	966	10,790	302,485	1,900,782	-298,762	1,602,020
Current assets							
Inventories	2,271	984	3,554	0	6,809	0	6,809
Receivables and other assets	59,858	70,039	5,720	5,035	140,652	-58,314	82,338
Cash and cash equivalents	74,727	11,427	16,778	7,372	110,304	0	110,304
	136,856	82,450	26,052	12,407	257,765	-58,314	199,451
Deferred expenses and deferred tax assets	964	347	1,463	75	2,849	27	2,876
Total assets	1,724,361	83,763	38,305	314,967	2,161,396	-357,049	1,804,347
Provisions	52,550	5,426	9,758	1,162	68,896	0	68,896
Liabilities	1,459,146	14,494	6,975	11,032	1,491,647	-58,308	1,433,339
thereof liabilities to banks	1,353,844	0	0	8,502	1,362,346	0	1,362,346
Deferred income and deferred tax liabilities	2,168	559	0	0	2,727	0	2,727
Total liabilities	1,513,864	20,479	16,733	12,194	1,563,270	-58,308	1,504,962

INCOME STATEMENT 2010

Revenues							
generated by third parties	214,822	72,474	201,444	14,958	503,698	0	503,698
generated by other segments	29,465	18,122	6	436	48,029	-48,029	0
	244,287	90,596	201,450	15,394	551,727	-48,029	503,698
Changes to inventories	0	17	3,072	-2,176	913	0	913
Gross revenue for the period	244,287	90,613	204,522	13,218	552,640	-48,029	504,611
Other operating income	95,810	5,737	10,506	11,194	123,247	-6,766	116,481
Cost of materials	134,919	42,506	195,812	4,072	377,309	-44,764	332,545
Personnel expenses	12,018	35,962	10,696	5,150	63,826	-2,975	60,851
Depreciation of fixed intangible and tangible assets							
Amortisation and depreciation of intangible and tangible assets	59,191	142	600	18,045	77,978	-33	77,945
Write-downs of current assets	0	0	0	0	0	0	0
	59,191	142	600	18,045	77,978	-33	77,945
Other operating expenses	206,194	10,668	12,340	17,242	246,444	-5,994	240,450
Subtotal	-72,225	7,072	-4,420	-20,097	-89,670	-1,029	-90,699
Income from investments	765	3,065	0	25,730	29,560	-28,605	955
Result from associated companies	-6,932	103	284	54	-6,491	0	-6,491
Income from other securities and long-term loans	908	245	0	74	1,227	0	1,227
Other interest and similar income	1,195	705	160	120	2,180	-622	1,558
Write-downs of financial assets	9	0	0	17,047	17,056	0	17,056
Interest and similar expenses	24,873	6	107	10,411	35,397	-709	34,688
Result from ordinary activities	-101,171	11,184	-4,083	-21,577	-115,647	-29,547	-145,194
Extraordinary result	0	0	-20	0	-20	0	-20
Taxes on income	2,714	337	85	647	3,783	-17	3,766
Other taxes	3	2	18	8	31	0	31
Net income/net loss for the year	-103,888	10,845	-4,206	-22,232	-119,481	-29,530	-149,011

SEGMENT REPORTING

CASH FLOW STATEMENT 2011

in € thousand	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Other	Total	Con-solidation	Group
Net income	18,279	8,992	-4,877	-2,005	20,389	-6,019	14,370
+ Depreciation, amortisation and impairment of fixed assets	80,051	157	565	1,315	82,088	0	82,088
- Write-up of fixed assets	0	0	0	0	0	0	0
+ Other non-cash expenses	10,041	1,515	128	1,481	13,165	-31	13,134
- Other non-cash income	17,385	1,039	674	1,416	20,514	-3	20,511
- Gain from disposal of fixed assets	100	5	0	3	108	0	108
+ Loss from disposal of fixed assets	12	0	2	0	14	0	14
+/- Changes to other balance sheet items	42,041	365	1,578	2,196	46,180	-327	45,853
= Cash flow from operating activities	132,939	9,985	-3,278	1,568	141,214	-6,374	134,839
+ Payments received from disposal of tangible and intangible assets	16	6	1	14	37	0	37
+ Payments received from disposal of financial assets and repayments	9,402	0	552	6,435	16,389	-5,324	11,065
- Payments made for investments in tangible and intangible assets	307,625	138	467	512	308,742	0	308,742
- Payments made for investments in financial assets	1,163	2	1	276	1,442	0	1,442
+ Payments received from the sale of consolidated companies and other business units	0	0	0	-502	-502	0	-502
- Payments made for the purchase of consolidated companies and other business units	4,237	0	0	0	4,237	0	4,237
+/- Changes financial receivables	-3,890	-11,616	-2,941	0	-18,447	18,447	0
= Cash flow from investing activities	-307,497	-11,750	-2,856	5,159	-316,944	13,123	-303,821
+ Payments made for equity increases and advances of shareholders	0	0	0	170	170	0	170
- Shareholder withdrawals and capital repayments	7,947	0	4,001	7,317	19,265	-11,454	7,811
- Payments to minority shareholders	0	0	0	330	330	0	330
+ Payments received from the raising of borrowings	603,374	0	3,890	4,001	611,265	-18,988	592,277
- Payments made for the repayment of borrowings	466,947	0	0	9,628	476,575	-786	475,789
= Cash flow from financing activities	128,480	0	-111	-13,104	115,265	-6,748	108,517
= Net change in cash and cash equivalents	-46,078	-1,765	-6,245	-6,377	-60,465	0	-60,465
- Effect on cash and cash equivalents due to changes in scope of consolidation	0	0	0	0	0	0	0
+ Increase in cash and cash equivalents due to changes in scope of consolidation	40,168	5,264	0	8	45,441	0	45,441
+/- Effect on cash and cash equivalents of exchange rate movements	628	-130	19	-4	513	0	513
+ Cash and cash equivalents at beginning of period	34,530	6,163	16,778	8,511	65,982	0	65,982
= Cash and cash equivalents at end of period	29,248	9,532	10,552	2,138	51,470	0	51,470

CASH FLOW STATEMENT 2010

in € thousand	Maritime Assets	Maritime Services	Logistics Services	Other	Total	Con- solidation	Group
Net income	-103,888	10,845	-4,206	-22,232	-119,481	-29,530	-149,011
+ Depreciation, amortisation and impairment of fixed assets	59,200	142	600	35,092	95,034	-33	95,001
- Write-up of fixed assets	5,396	0	0	0	5,396	0	5,396
+ Other non-cash expenses	240,685	895	259	2,246	244,085	0	244,085
- Other non-cash income	49,322	677	615	5,001	55,615	-1,329	54,286
- Gain from disposal of fixed assets	430	0	0	183	613	0	613
+ Loss from disposal of fixed assets	2,844	1	2	0	2,847	28	2,875
+/- Changes to other balance sheet items	-52,980	1,553	1,364	8,501	-41,562	0	-41,562
= Cash flow from operating activities	90,713	12,759	-2,596	18,423	119,299	-28,206	91,093
+ Payments received from disposal of tangible and intangible assets	2,482	19	1	2,257	4,759	-450	4,309
+ Payments received from disposal of financial assets and repayments	13,393	2,993	1,340	2,824	20,550	-4,557	15,993
- Payments made for investments in tangible and intangible assets	438,902	114	270	1,047	440,333	-1,419	438,914
- Payments made for investments in financial assets	621	0	755	34,458	35,834	-33,893	1,941
+ Payments received from the sale of consolidated companies and other business units	0	0	0	-1,151	-1,151	0	-1,151
- Payments made for the purchase of consolidated companies and other business units	0	0	0	0	0	0	0
+/- Changes financial receivables	0	-28,862	0	0	-28,862	28,862	0
= Cash flow from investing activities	-423,648	-25,964	316	-31,575	-480,871	59,167	-421,704
+ Payments made for equity increases and advances of shareholders	33,618	0	0	0	33,618	-33,618	0
- Shareholder withdrawals and capital repayments	8,161	500	23,467	13,686	45,814	-31,795	14,019
- Payments to minority shareholders	0	0	0	0	0	0	0
+ Payments received from the raising of borrowings	758,185	0	0	0	758,185	-28,863	729,322
- Payments made for the repayment of borrowings	446,887	0	0	12,763	459,650	0	459,650
= Cash flow from financing activities	336,755	-500	-23,467	-26,449	286,339	-30,686	255,654
= Net change in cash and cash equivalents	3,820	-13,705	-25,747	-39,601	-75,233	275	-74,957
- Effect on cash and cash equivalents due to changes in scope of consolidation	44	0	31	94	169	0	169
+ Increase in cash and cash equivalents due to changes in scope of consolidation	41,894	20,240	275	378	62,787	-275	62,512
+/- Effect on cash and cash equivalents of exchange rate movements	3,922	1,429	113	4,080	9,544	0	9,544
+ Cash and cash equivalents at beginning of period	25,135	3,463	42,168	42,607	113,373	0	113,373
= Cash and cash equivalents at end of period	74,727	11,427	16,778	7,372	110,304	0	110,304

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS 2011

1 GENERAL INFORMATION ON THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

The consolidated financial statements have been prepared in accordance with the provisions of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch – HGB).

The Rickmers Group was subject to comprehensive reorganisation during the 2011 financial year. By notarised contract of merger dated 30 August 2011, the previously independent Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG, Hamburg, was merged with Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg, retrospectively to 1 January 2011. The sole general partner of Pacific Holdings was Verwaltung Pacific Holdings International GmbH, Hamburg, (hereinafter Verwaltung Pacific Holdings) which did not hold any capital in Pacific Holdings and whose sole shareholder was Pacific Holdings International GmbH & Cie KG, Hamburg. The merger was carried out at book value pursuant to section 24 of the German Transformation Act (Umwandlungsgesetz – UmwG). The limited partnership shares of the limited partners (Kommanditisten) of Rickmers Holding were increased during the merger. Verwaltung Pacific Holdings was also registered in the Commercial Register (Handelsregister) as another general partner of Rickmers Holding. This merger means that the consolidated financial statements of Rickmers

Holding to 31 December 2011 also include the previous group of consolidated companies of Pacific Holdings for the first time.

As part of the reorganisation, Rickmers Holding sold off its real estate division by contract of sale dated 30 June 2011. The affected companies have been deconsolidated as of 30 June 2011.

In order to allow for comparison after reorganisation between the consolidated financial statements and the previous year's financial statements for Rickmers Holding, in accordance with accounting principle IDW RS HFA 44 of the Institute of Public Auditors in Germany (IDW) the consolidated financial statements and the Group management report of Rickmers Holding will have an extra column next to the published figures for the previous year to 31 December 2010 that will contain adjusted figures from the previous year. The figures from the previous year will be adjusted to reflect the position had the changes to the group of consolidated companies been completed in the previous year. The disposal of the real estate division was taken into account as at 31 December 2010, whereby the adjusted figures from the previous year include revenues of €16,326 thousand (2011: € 5,765 thousand) and net income of € -911 thousand (2011: € -502 thousand) from this division.

2 GROUP OF CONSOLIDATED COMPANIES

The group of consolidated companies includes the following:

No.	Name and registered office of company	Shareholding in %
1	Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg	–
	Fully consolidated companies	
2	Andreas Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
3	ARCTIC Shipping GmbH, Hamburg	100
4	ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG, Hamburg	80
5	ATLANTIC Structured Finance GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
6	Baldrine Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
7	Baldwin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
8	Ballacraigne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
9	Barrule Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
10	Careway Shipping Co. Ltd., Limassol/Cyprus	100
11	Chasms Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
12	Clan Maritime & Yachting Ltd., Sliema/Malta	100
13	Cornaa Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
14	Cregneash Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
15	Curragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100

No.	Name and registered office of company	Shareholding in %
16	Dalby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
17	Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
18	Erin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
19	ESSE Expert Shipping Service GmbH & Co. KG, Hamburg	100
20	EVT Elbe Vermögens Treuhand GmbH, Hamburg	80
21	Frimley Assets S.A., Panama/Panama	100
22	Fünfte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
23	Garff Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
24	GLOBAL Investments Ltd., Limassol/Cyprus	100
25	GLOBAL Management Ltd., Limassol/Cyprus	100
26	Greeba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
27	Groudle Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
28	Helen Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
29	Hillberry Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
30	Island Marine Service Co. Ltd., Douglas/Isle of Man	100
31	JACOB Rickmers Schiffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
32	Lezayre Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
33	Lonan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
34	Lonergan Overseas Inc., Panama/Panama	100
35	Malew Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
36	Marown Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
37	MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
38	Mooragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
39	MS „GOTLAND“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64.3
40	MS „LOLLAND“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64.3
41	Murrays Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
42	Onchan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
43	Orrisdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
44	Peel Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
45	Polaris Shipmanagement Co. Ltd., Douglas/Isle of Man	100
46	PSB Project Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
47	Ramsey Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
48	Regaby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
49	Rickmers (Korea) Inc., Seoul/Korea	100
50	Rickmers 1. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
51	Rickmers 2. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
52	Rickmers 3. Terminal Beteiligungs GmbH, Hamburg	100
53	Rickmers Dritte Beteiligungs-Holding GmbH, Hamburg	100
54	Rickmers First Invest GmbH, Hamburg	100
55	Rickmers Genoa Schiffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg	100
56	Rickmers Japan Inc., Tokyo/Japan	100
57	Rickmers Marine Agency Romania S.R.L., Constanta/Romania	100
58	Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
59	Rickmers Second Invest GmbH, Hamburg	100
60	Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
61	Rickmers Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd., Singapore	100

No.	Name and registered office of company	Shareholding in %
62	Rickmers Crewing GmbH, Hamburg (formerly: Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg)	100
63	Rickmers Terminal Holding GmbH, Hamburg	100
64	Rickmers Trust Management Pte. Ltd., Singapore	100
65	Rickmers-Linie (America) Inc., Houston/USA	100
66	Rickmers-Linie Belgium N.V., Antwerp, Belgium	100
67	Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
68	Ronague Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
69	Santon Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
70	Sartfield Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
71	Sechste Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
72	Seven Seas Shipping GmbH & Co. KG, Hamburg	100
73	Siebte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
74	Smeale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
75	Soderick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
76	Sulby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
77	Surby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
78	Tynwald Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
79	Verwaltung Rickmers-Linie GmbH, Hamburg	100
80	Wilbert Shipping Co. Ltd., Limassol/Cyprus	100
81	Willric Shipping Co. Ltd., Limassol/Cyprus	100
82	Wilmar Shipping Co. Ltd., Limassol/Cyprus	100
83	Wilmore Shipping Co. Ltd., Limassol/Cyprus	100
	Proportionately consolidated companies	
84	Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg	50
	Companies accounted for using the equity method	
85	APROJECTS NV, Zwijndrecht/Belgium	20
86	Colombo International Nautical and Engineering College (Pvt.) Ltd., Sri Lanka	12.5
87	DP World Antwerp NV, Zwijndrecht/Belgium	20
88	Global Marine Insurance Brokerage Services Ltd., Limassol/Cyprus	50
89	Madryn Holdings Inc., Manila/Philippines	40
90	MS "PATRICIA RICKMERS" Reederei Rickmers GmbH & Cie. KG, Hamburg	41.3
91	Rickmers Marine Agency Lanka (Pvt.) Ltd., Colombo/Sri Lanka	51
92	Rickmers Marine Agency Philippines Inc., Manila/Philippines	55
93	Rickmers Maritime Trust, Singapore/Singapore	33.1
94	Wallmann & Co. (GmbH & Co.), Hamburg	25.1

ADDITIONS TO THE GROUP OF CONSOLIDATED COMPANIES

The group of consolidated companies was extended during the reporting year to include the following companies:

No.	Name and registered office of company	Shareholding in %
Fully consolidated companies		
1	Andreas Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
2	Arbory Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
3	Baldrine Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
4	Baldwin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
5	Ballacallin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
6	Ballacraigne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
7	Ballasalla Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
8	Barrule Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
9	Careway Shipping Co. Ltd., Limassol/Cyprus	100
10	Chasms Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
11	Clan Maritime & Yachting Ltd., Sliema/Malta	100
12	Cornaa Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
13	Creggans Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
14	Cregneash Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
15	Cronkbourne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
16	Crosby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
17	Curragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
18	Dalby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
19	Erin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
20	Foxdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
21	Frimley Assets S.A., Panama/Panama	100
22	Ganseay Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
23	Garff Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
24	Glenfaba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
25	GLOBAL Investments Ltd., Limassol/Cyprus	100
26	GLOBAL Management Ltd., Limassol/Cyprus	100
27	Greeba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
28	Groudle Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
29	Helen Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
30	Hillberry Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
31	Lezayre Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
32	Loch Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
33	Lonan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
34	Loneragan Overseas Inc., Panama/Panama	100
35	Malew Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
36	Marown Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
37	Mooragh Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
38	MS „GOTLAND“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64.3
39	MS „LOLLAND“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Lübeck	64.3
40	Murrays Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100

No.	Name and registered office of company	Shareholding in %
41	Onchan Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
42	Orrisdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
43	Patrick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
44	Peel Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
45	Peveril Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
46	Pulrose Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
47	Ramsey Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
48	Regaby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
49	Rickmers Marine Agency Romania S.R.L., Constanta/Romania	100
50	Rickmers Second Invest GmbH, Hamburg	100
51	Ronague Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
52	Ronaldsway Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
53	Saddlestone Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
54	Santon Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
55	Sartfield Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
56	Silverburn Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
57	Silverdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
58	Smeale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
59	Soderick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
60	Sulby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
61	Surby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
62	Tynwald Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
63	Wilbert Shipping Co. Ltd., Limassol/Cyprus	100
64	Williston Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
65	Willric Shipping Co. Ltd., Limassol/Cyprus	100
66	Wilmar Shipping Co. Ltd., Limassol/Cyprus	100
67	Wilmore Shipping Co. Ltd., Limassol/Cyprus	100
	Companies accounted for using the equity method	
68	Colombo International Nautical and Engineering College (Pvt.) Ltd., Sri Lanka	12.5
69	Global Marine Insurance Brokerage Services Ltd., Limassol/Cyprus	50
70	Madryn Holdings Inc., Manila/Philippines	40
71	Rickmers Marine Agency Lanka (Pvt.) Ltd., Colombo/Sri Lanka	51
72	Rickmers Marine Agency Philippines Inc., Manila/Philippines	55
73	Rickmers Maritime Trust, Singapore/Singapore	33.1

DISPOSALS FROM THE GROUP OF CONSOLIDATED COMPANIES

The following companies left the group of consolidated companies in the 2011 reporting year:

No.	Name and registered office of company	Shareholding in %
Fully consolidated companies		
1	Arbory Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
2	ATLANTIC Real Estate (Equity Nr. 1 Mollstr. 4) GmbH & Co. KG, Hamburg	89.9
3	Ballacallin Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
4	Ballacraigne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
5	Ballasalla Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
6	Beteiligungsgesellschaft ATLANTIC Deutschlandfonds 1 GmbH, Hamburg	100
7	Creggans Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
8	Cronkbourne Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
9	Crosby Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
10	Foxdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
11	Ganse Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
12	Gewerbepark Hohenhagener Straße 26-28 GmbH, Hamburg	100
13	Glenfaba Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
14	Investmentgesellschaft ATLANTIC Deutschlandfonds 1 GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
15	Loch Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
16	Objektgesellschaft ATLANTIC Deutschlandfonds 1 mbH & Cie. KG, Hamburg	100
17	Patrick Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
18	Peveril Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
19	Pulrose Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
20	RICASA Property Management GmbH, Hamburg	100
21	Rickmers Immobilien Alter Teichweg 25 GmbH, Hamburg	100
22	Rickmers Immobilien Am Weichselgarten 19 GmbH, Hamburg	100
23	Rickmers Immobilien Brackeler Hellweg 124-126 GmbH, Hamburg	100
24	Rickmers Immobilien Freundallee 17-23 GmbH, Hamburg	100
25	Rickmers Immobilien Friedrich-Frank-Bogen 41-53 GmbH, Hamburg	100
26	Rickmers Immobilien Gewerbe GmbH, Hamburg	100
27	Rickmers Immobilien Holding GmbH, Hamburg	94.9
28	Rickmers Immobilien Lademannbogen 136 GmbH, Hamburg	100
29	Rickmers Immobilien Management GmbH & Co. KG, Hamburg	100
30	Rickmers Immobilien Norddeutsche Wohnen GmbH, Hamburg	100
31	Rickmers Immobilien Portfolio Rhein Ruhr GmbH, Hamburg	100
32	Rickmers Immobilien Schwartauer Allee 10 GmbH, Hamburg	100
33	Rickmers Immobilien Wohnungen GmbH, Hamburg	100
34	Rickmers International Properties No. 1 GmbH, Hamburg	100
35	Rickmers International Properties No. 2 GmbH, Hamburg	100
36	Rickmers Real Estate GmbH, Hamburg	100

No.	Name and registered office of company	Shareholding in %
37	Riprop Pvt. Ltd., Port Louis/Mauritius	100
38	Ronaldsway Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
39	Saddlestone Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
40	Silverburn Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
41	Silverdale Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
42	Williston Navigation Ltd., Douglas/Isle of Man	100
Proportionately consolidated companies		
43	Property Development Investors GmbH, Düsseldorf	50
Companies accounted for using the equity method		
44	Raycon Infrastructure Pvt. Ltd. Mumbai/India	49

AFFILIATED/ASSOCIATED COMPANIES NOT INCLUDED IN THE GROUP OF CONSOLIDATED COMPANIES

Companies that are not included in the consolidated financial statements – this refers mainly to management companies of single vessel companies of the Ship Owning division and off-the-shelf German limited partnership (Kommanditgesellschaft) and limited liability

(Gesellschaft mit beschränkter Haftung) companies – were left out of the consolidated financial statements due to the immateriality of their level of business pursuant to section 296(2) HGB. They are also only of minor importance for giving a true and fair view of the Group's net assets, financial position and results of operations.

These companies are listed below:

No.	Name and registered office of company	Shareholding in %
Affiliated companies not included in the group of consolidated companies		
95	Rickmers Shipmanagement GmbH & Cie. KG, Hamburg	100
96	Anzac Geschäftsführungsgesellschaft mbH & Co. KG, Göppingen	100
97	Anzac Verwaltungsgesellschaft mbH, Göppingen	100
98	ATL Australien 1 GmbH, Hamburg	100
99	ATLANTIC Australien 1 Verwaltung GmbH, Hamburg	100
100	ATLANTIC US INVESTMENT Inc., New York/USA	100
101	EASYSHIP Gesellschaft zur Vermittlung maritimer Investitionen mbH, Hamburg	100
102	EASYSHIP Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
103	Geschäftsführung ATLANTIC Deutschlandfonds 1 mbH, Hamburg	100
104	Marick Ltd., Monrovia/Liberia	100
105	MS Benjamin Rickmers Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
106	MS FELICITAS RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
107	MS GEORGE RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
108	MS JOHAN RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
109	MS ROBERT RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
110	MS SANDY RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
111	MS WILLI RICKMERS Schifffahrts-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100
112	Rickmers Asia Pte. Ltd., Singapore	100
113	Rickmers Neubau GmbH, Hamburg	100
114	VANY RICKMERS Schifffahrtsges. mbH & Cie. KG, Hamburg (formerly. Rickmers Neubau-Projektierungs-Gesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg)	100
115	Verwaltung ARUNI RICKMERS Schifffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100

No.	Name and registered office of company	Shareholding in %
116	Verwaltung ASTA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
117	Verwaltung ATLANTIC Absolute Return 1 GmbH, Hamburg	100
118	Verwaltung ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH, Hamburg	100
119	Verwaltung ATLANTIC Structured Finance GmbH, Hamburg	100
120	Verwaltung CARLA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
121	Verwaltung CATHRINE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
122	Verwaltung CHARLOTTE C. RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
123	Verwaltung ERNST RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
124	Verwaltung ESSE Expert Shipping Service GmbH, Hamburg	100
125	Verwaltung FIONA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
126	Verwaltung Fünfte Reederei NEUMÜHLEN 19 Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
127	Verwaltung JACKY RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
128	Verwaltung JACOB RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
129	Verwaltung JENNIFER RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
130	Verwaltung JOCK RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
131	Verwaltung LAURITA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
132	Verwaltung LILLY RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
133	Verwaltung MARIE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
134	Verwaltung MCC Marine Consulting & Contracting GmbH, Hamburg	100
135	Verwaltung RICKMERS ANTWERP Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
136	Verwaltung RICKMERS GENOA Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
137	Verwaltung RICKMERS HAMBURG Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
138	Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg	100
139	Verwaltung RICKMERS SHANGHAI Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
140	Verwaltung RICKMERS TOKYO Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
141	Verwaltung SAYLEMOON und NINA RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
142	Verwaltung SEAN RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
143	Verwaltung SOPHIE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
144	Verwaltung TETE RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
145	Verwaltung VANY RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	100
146	Verwaltungsgesellschaft Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 mbH, Hamburg	100
147	Verwaltungsgesellschaft MS "CLASEN RICKMERS" Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
148	Verwaltungsgesellschaft MS "PATRICIA RICKMERS" Reederei Rickmers mbH, Hamburg	100
149	Verwaltungsgesellschaft MS "SEVEN SEAS" Shipping mbH, Hamburg	100
150	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Reederei mbH, Hamburg	100
151	Verwaltungsgesellschaft Rickmers Shipinvest mbH, Hamburg	100
152	Verwaltungsgesellschaft Sechste Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
153	Verwaltungsgesellschaft Siebte Reederei NEUMUEHLEN 19 mbH, Hamburg	100
Associated companies not included in consolidation		
154	AAA Capital-ATLANTIC Investitionsgesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald	50
155	AAA Capital-ATLANTIC Verwaltung Investitionsgesellschaft mbH, Grünwald	50
156	AAA Capital Game Produktion and Sales GmbH, Hannover	40
157	Beteiligung MARIE SCHULTE Shipping GmbH, Hamburg	50
158	Beteiligung MS "BENJAMIN SCHULTE" Shipping GmbH, Hamburg	50

No.	Name and registered office of company	Shareholding in %
159	Beteiligung MS "CLARA SCHULTE" Shipping GmbH, Hamburg	50
160	Beteiligung MS "ISABELLE SCHULTE" Shipping GmbH, Hamburg	50
161	Beteiligung MS "NATALIE SCHULTE" Shipping GmbH, Hamburg	50
162	EH1 Emissionshaus GmbH, Hamburg	50
163	EH1 Logistik 1 Verwaltungs GmbH, Hamburg	50
164	EH1 Management GmbH, Oststeinbek	50
165	EH1 Pictures Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	32.5
166	EH1 US-Leben Fonds 1 Verwaltungs GmbH, Oststeinbek	50
167	Elly Suhl Speditionsgesellschaft m.b.H., Hamburg	25.2
168	Hanse Baltic Shipping GmbH, Lübeck	50
169	Harper Petersen & Co. (Asia) Ltd. Hong Kong	50
170	MS "ALTHEA" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
171	MS "PREP" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
172	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS "VALBELLA" mbH, Hamburg	50
173	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS "VALDEMOSA" mbH, Hamburg	50
174	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS "VALDIVIA" mbH, Hamburg	50
175	Verwaltung Schiffahrtsgesellschaft MS "VALPARAISO" mbH, Hamburg	50
176	Verwaltung MS "AENNE RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
177	Verwaltung MS "ALEXANDRA RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
178	Verwaltung MS "ALICE RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
179	Verwaltung MS "ANDRE RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
180	Verwaltung MS "ANDREAS RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
181	Verwaltung MS "ANNA RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
182	Verwaltung MS "CAMILLA RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
183	Verwaltung MS "CCNI ARAUCO" Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	49
184	Verwaltung MS "CCNI Aysen" Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
185	Verwaltung MS "CCNI Chiloe" Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
186	Verwaltung MS "CHRISTA RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
187	Verwaltung MS "DEIKE RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
188	Verwaltung MS "DENDERAH RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
189	Verwaltung MS "ETHA RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
190	Verwaltung MS "HELENE RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
191	Verwaltung MS "LARA RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
192	Verwaltung MS "MABEL RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
193	Verwaltung MS "MADELEINE RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
194	Verwaltung MS "MAI RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
195	Verwaltung MS "URSULA RICKMERS" Schiffsbeteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	50
196	Verwaltung MT "CHEMTRANS ALSTER" Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
197	Verwaltung MT "CHEMTRANS EMS" Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
198	Verwaltung MT "CHEMTRANS OSTE" Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
199	Verwaltung MT "CHEMTRANS WESER" Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg	50
200	Verwaltung Harper Petersen GmbH, Hamburg	50

3 PRINCIPLES OF CONSOLIDATION

CAPITAL CONSOLIDATION

The full consolidation method is used for subsidiary companies in which Rickmers Holding GmbH & Cie. KG directly or indirectly holds more than 50% of the shares.

Capital consolidation for all fully consolidated subsidiaries for which acquisition was made prior to 31 December 2009 is carried out in accordance with the book value method on the basis of valuations at the time of the acquisition of the shares or establishment of the company. For all acquisitions made after 1 January 2010, capital consolidation is carried out in accordance with the revaluation method. Differences on the assets side arising from capital consolidation of acquisitions were recognised until 31 December 2009 as retained earnings, and any corresponding differences on the liabilities side were reclassified in the reporting year in a separate item under equity and liabilities as 'Difference from capital consolidation'.

Goodwill or differences from capital consolidation on the liabilities side for acquisitions as from 1 January 2010 are recognised in accordance with German accounting standard DRS 4.

JOINT VENTURES

Joint ventures, i.e. companies run by Rickmers Holding GmbH & Cie. KG in partnership with a company not included in the group of consolidated companies, are proportionately consolidated.

VALUATION OF INVESTMENTS IN ASSOCIATED COMPANIES

Investments in associated companies were valued in accordance with the book value method pursuant to section 312(1) sentence 1 HGB at the time of acquisition (at equity).

Consolidated companies accounted for using the equity method generated results in the financial year 2011 of €10,006 thousand.

DEBT CONSOLIDATION

Receivables and liabilities between the companies included in the consolidated financial statements were offset pursuant to section 303 HGB. This approach was also used for proportionately consolidated companies pursuant to section 310(2) HGB.

ELIMINATION OF INTER-COMPANY PROFITS

Inter-company profits within the meaning of section 304 HGB were eliminated for tangible fixed assets.

CONSOLIDATION OF INCOME AND EXPENSES

Income and expenses resulting from the supply of goods and services between consolidated Group companies and joint venture companies were offset.

CURRENCY CONVERSION

The consolidated financial statements are prepared in euros. The financial statements of foreign companies that are not prepared in euros are converted into euros depending on the existing financial relationships to the subsidiaries and resulting consequences of changes in exchange rates.

With the exception of equity, which is always converted at the historical exchange rate, conversion is made for the balance sheets at the corresponding exchange rates at the reporting date and for the income statements at the average annual rates. The exchange rate differences from the previous year resulting from the conversion of balance sheet items are recognised directly in equity as a change in equity. During the reporting year, currency conversion differences amounted to € 9,288 thousand.

4 ACCOUNTING AND VALUATION PRINCIPLES

The accounting and valuation principles of the fully consolidated companies included in the consolidated financial statements were standardised for the consolidated financial statements as specified below. There was no adjustment of proportionately consolidated companies due to the insignificance of these effects. The accounting and valuation principles applied to the items in the balance sheet are in line with the applicable provisions under commercial law. The following principles and methods were applied:

FIXED ASSETS

Purchased intangible assets are capitalised at acquisition cost and amortised over their expected useful lives using the straight-line method; in the year of acquisition this amortisation is made pro rata. Goodwill acquired prior to 1 January 2010 is amortised over four years pursuant to section 255(4) sentence 2 HGB (old version).

Tangible fixed assets are valued at acquisition cost including incidental costs and taking account of declining-balance and straight-line depreciation. Production costs of tangible fixed assets include project development interest if applicable. With respect to fixed assets existing as of 31 December 2009, the retention and maintenance option pursuant to Article 67 (4) of the Introductory Act of the Commercial Code (Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch – EGHGB) is exercised. Tangible fixed assets with an acquisition date on or after 1 January 2010 are depreciated on a straight-line basis over the expected useful life of the asset.

In light of the changes to the Group structure, during the financial year 2011 there was a comprehensive examination of existing depreciation and amortisation procedures and the underlying periods of useful life of tangible fixed assets. With respect to vessel assets, it was established that the actual depreciation of these assets corresponds to a useful life of 22 years using straight-line depreciation. For this reason, in the financial year 2011 we adjusted the previous depreciation and amortisation procedures and the corresponding

useful life assumptions. This reduced the depreciation and amortisation value in the financial year 2011 by € 31.0 million from € 96.3 million to € 65.3 million.

Non-current financial assets are recognised at acquisition cost including incidental costs or at the lower fair value. Conditionally repayable funds are kept separate from the book values of financial assets pursuant to the IDW accounting interpretation IDW RS HFA 18 and are shown as a disposal.

INVENTORIES

Inventories are valued at acquisition cost, plus any incidental costs, in observance of the lower of cost or market principle. Necessary devaluations were made on the basis of the lower of cost or market principle. Existing inventory risks resulting from length of storage or diminished usability are taken into account with reasonable reductions in value. Valuation of inventories of paints, chemicals and secondary lubricants are made at fixed value pursuant to section 256 HGB in conjunction with section 240(3) HGB; valuation of primary lubricants is made at average value pursuant to section 256 HGB in conjunction with section 240(4) HGB.

RECEIVABLES

Receivables and other assets and cash in hand and bank balances are usually valued at nominal value. Appropriate allowances have been made in order to cover all identifiable risks.

PENSION PROVISIONS

The valuation of pension provisions is made on the basis of actuarial calculations using the projected unit credit method based on the 2005 G actuarial tables of Dr. Klaus Heubeck. The calculation uses the net present value calculated equally from the published applicable interest rate of the Deutsche Bundesbank as of 31 October 2011 of 5.13% p.a. for an expected remaining life of 15 years, and a pension increase of 5.5% p.a. for an expected three-year rate of price increase.

PROVISIONS

Provisions were recorded in the amount of expected settlement required on the basis of a prudent commercial assessment. They take account of all recognisable risks and uncertain liabilities.

LIABILITIES

Liabilities were recorded in the amount of expected settlement.

DEFERRED EXPENSES/INCOME

Deferred items incurred before the reporting date are shown in the balance sheet, under assets or equity and liabilities accordingly, provided that they represent income or expenses for a specified period after this date.

CONVERSION OF FOREIGN CURRENCIES

Receivables and liabilities in foreign currencies are valued at the average spot exchange rate of the transaction date prevailing or with the lower (assets side) or higher (liabilities side) average rate at the reporting date, taking into account imparity and realisation principles. Non-hedged receivables or liabilities with a remaining period of less than one year are shown at the average spot exchange rate at the reporting date.

DEFERRED TAXES

Deferred tax assets and deferred tax liabilities are set aside for temporary and quasi-permanent differences between the book values of assets, liabilities and deferred income reported under commercial and tax law provided that such deferred taxes are likely to be offset in subsequent financial years and will result in tax credits or charges.

Recognised deferred taxes are released as soon as there is a tax charge or credit, or when there is no further likelihood of such a charge or credit occurring.

Deferred taxes are valued using the existing temporary and quasi-permanent differences between company-specific tax rates at the time of the release of the differences. There is no discounting. Recognition of deferred tax assets and deferred tax liabilities is made on a net basis.

All differences from commercial and tax accounts resulting from consolidation measures are shown as deferred taxes pursuant to section 306 HGB.

5 NOTES TO THE BALANCE SHEET

FIXED ASSETS

The composition of fixed assets is shown in the Statement of changes in fixed assets attached to the Notes as an appendix.

INVENTORIES

Inventories are as follows:

in € thousand	
thereof raw materials, consumables and supplies	12,918
thereof work in progress	208
thereof expenses for unfinished voyages	12,558
thereof finished goods and goods for resale	224
thereof payments on account	3,444
thereof payments received	-13,766
Total	15,586

RECEIVABLES

Trade receivables totalling € 765 thousand have a remaining term of more than one year.

Receivables from companies in which the company has a participating interest comprise trade receivables of € 4,608 thousand and receivables from current loans granted and interest from silent partnerships totalling € 9,630 thousand.

OTHER ASSETS

Other assets of € 51,789 thousand refer to claims from refundment guarantees for prepayments on cancelled vessel newbuildings.

GROUP EQUITY

The composition and changes in equity are shown in the Statement of changes in equity. This is attached to the Notes as an appendix.

PROVISIONS

Pension provisions totalling €1,462 thousand refers to pension commitments for former employees.

Other provisions mainly include provisions for outstanding invoices (€ 17,090 thousand) and provisions for contingent losses on pending transactions (€ 35,644 thousand).

LIABILITIES

The periods until maturity of liabilities and the collateral security provided for such liabilities are shown in the following statement of liabilities:

Item in € thousand	Changes to items			thereof remaining period				Type of collateral
	Position 31.12.2010	Additions (+)/repay- ment (-)	As of 31.12.2011	up to 1 year	between 1 and 5 years	over 5 years	thereof secured	
1. Liabilities to banks	200,196	1,341,601	1,541,797	182,717	1,322,496	36,584	1,539,425	1, 2
2. Payments received on account	196	-196	0	0				
3. Trade payables	12,004	13,858	25,862	25,862				
4. Liabilities to companies in which the company has a participating interest	664	-40	624	624				
5. Other liabilities	4,923	77,589	82,512	8,433	58,646	15,433	74,080	3
Total	217,983	1,432,812	1,650,795	217,636	1,381,142	52,017	1,613,505	

Securing liabilities

¹ First ranking ship mortgages: assignment of all payment claims from ship operations; assignment of all claims from ship insurance.

² Assignment of all rights and claims from building contracts for ships that have financing; assignment of all rights and claims from refundment guarantees taken over from banks.

³ Second ranking ship mortgages: assignment of insurance claims.

Other liabilities include liabilities to shareholders amounting to € 343 thousand.

DEFERRED TAXES

The deferred taxes shown in the consolidated financial statements are as follows:

Deferred tax assets in € thousand	
thereof from annual financial statements included (including adjustments to "HB2" commercial accounts)	1,991
thereof from consolidation	82
Total	2,073
Deferred tax liabilities in € thousand	
thereof from annual financial statements included (including adjustments to "HB2" commercial accounts)	361
thereof from consolidation	2,060
Total	2,421

The valuation of deferred taxes is made on the basis of tax rates applicable to the individual companies. Commercial partnerships registered in Hamburg were subject to a Trade Tax rate (Gewerbesteuer – GewSt) of 16.45% and German limited partnerships were subject to a tax rate of 32.275%. Deferred taxes of companies registered in other countries were allocated an underlying income tax rate of 10%.

DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS (SECTION 314(1) NO. 10 A, B HGB)

Category	Type	Value (nominal value) in USD	Fair value in €	Book value in €	Balance sheet	Valuation method
Interest-based	Collar	84,000,000	-1,634,164	-	-	Current value
Interest-based	Interest swap	2,045,730,000	-64,648,579	2,208,106	Liabilities	Current value
Currency-based	Currency option	121,300,000	-32,879,871	32,879,871	Provisions	Current value
Currency-based	Currency swap (sale)	10,212,807	-615,936	615,936	Provisions	Current value

CONTINGENT LIABILITIES

The Rickmers Holding GmbH & Cie. KG Group had contingent liabilities amounting to €2,700 thousand at the reporting date resulting from the granting of guarantees.

OTHER FINANCIAL OBLIGATIONS

As at 31 December 2011, there were other financial obligations to third parties, mainly resulting from rental and lease obligations, amounting to €241,360 thousand.

in € thousand	
Due within 1 year	193,783
Due between 1 and 5 years	36,142
Due after over 5 years	11,435
Total	241,360

There are also payment obligations from limited partnership contributions amounting to €43,987 thousand.

There is also a commitment from ordering vessel new-buildings amounting to €42,982 thousand.

The Rickmers Holding Group uses derivative financial instruments to hedge risks from currency fluctuations and changing interest rates resulting from the ordinary operations of the Group. The valuation of these financial instruments is made on the basis of the market value confirmed by our banks at the reporting date.

Existing risks from derivative financial instruments in existence at the reporting date were addressed through the setting aside of corresponding provisions. However, positive valuation results were not taken into account.

Currently no valuation units within the meaning of section 254 HGB have been set aside.

6 NOTES TO THE INCOME STATEMENT

The income statement was drawn up in accordance with the total cost method pursuant to section 275(2) HGB.

SALES

Classification by segment
Sales classified by segment can be seen in the segment report.

Regional classification

in € thousand	2011	2010 (pro forma)
Germany	321,200	313,042
Europe	172,257	168,245
Outside Europe	24,440	22,411
Total	517,897	503,698

7 OTHER NOTES

SEGMENT REPORTING

The segment report is attached to the Notes as an appendix. The segment division corresponds to the internal reporting of the Rickmers Group, which operates in three main business segments:

- Maritime Assets plans for, finances, buys, operates and sells company-owned ships as well as ships held in trust which are chartered out to liner operators, and invests in companies of the maritime industry.

- Maritime Services is responsible for technical management, crewing, insurance and other services for the operation and management of ships and economic goods in the maritime industry.

- Logistics Services offers logistics and liner services for heavylift, break bulk and project cargo transport, operating a fleet of multi-purpose freighters with heavylift cranes. Investments are held in several shipping terminals.

TOTAL FEE FOR AUDITORS

The calculated total fee for the auditors for the financial year amounts to € 689 thousand and is comprised as follows:

Service in € thousand	
Auditing costs	303
Other consultancy services	18
Tax consultancy services	12
Other services	356

WAIVER IN ACCORDANCE WITH SECTION 264B HGB

The following companies have declined to publish individual company financial statements pursuant to section 264b HGB:

- ATLANTIC Gesellschaft zur Vermittlung internationaler Investitionen mbH & Co. KG, Hamburg
- ATLANTIC Structured Finance GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Einundvierzigste Reederei Alsterufer 26 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- ESSE Expert Shipping Service GmbH & Co. KG, Hamburg
- Fünfte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- JACOB RICKMERS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg
- MCC Marine Consulting & Contracting GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Genoa Schiffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Rickmers Shipinvest GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Sechste Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg
- Seven Seas Shipping GmbH & Co. KG, Hamburg
- Siebte Reederei Neumühlen 19 GmbH & Cie. KG, Hamburg

Furthermore, Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg, declined to publish individual company financial statements or prepare a management report pursuant to section 264b HGB.

8 EMPLOYEES

Annual average	2011	2010 (pro forma)	2010 (as reported)
Fully consolidated companies	2,477	2,126	1,058
Proportionately consolidated companies ¹	4	3	5
Total	2,481	2,129	1,063
thereof staff ashore	434	419	386
thereof staff at sea	2,047	1,710	677

¹ Half of the number of employees of Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg, are included.

On an annual average, vessels in the Rickmers fleet had 928 staff members on board who came from external crewing agencies (previous year: 932).

9 ADVISORY BOARD

Rickmers Holding GmbH & Cie. KG has an Advisory Board that comprised the following persons in the financial year 2011:

Claus G. Budelmann, Businessman, Hamburg
 Jost Hellmann, Businessman, Hamburg
 Flemming Jacobs, Businessman, Cobham, United Kingdom
 Dr. Wolfgang Bornheim, Tax consultant, Cologne (until September 2011)

Remuneration of the Advisory Board during the financial year amounted to € 46,020 (previous year: € 61,360).

10 LIMITED LIABILITY PARTNERS (KOMMANDITISTEN)

The limited liability partners are:

Bertram R.C. Rickmers, liability contribution € 6,148,952.12
 Jan B. Steffens, liability contribution € 256,207.17

11 GENERAL PARTNERS (KOMPLEMENTÄRIN)

The personally liable general partners of Rickmers Holding GmbH & Cie. KG are Verwaltung Rickmers Holding GmbH, Hamburg, with a subscribed capital of € 25,600, and Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH, Hamburg (formerly Verwaltung Pacific Holdings International GmbH, Hamburg), with a subscribed capital of € 25,000. Both companies are executive bodies of the company.

The Managing Directors of Verwaltung Rickmers Holding GmbH are:

Bertram R.C. Rickmers, Ship owner, Hamburg
 Jan B. Steffens, Businessman, Hamburg
 Dr. Ignace Van Meenen, Lawyer, Hamburg (from 3 November 2011)
 Rüdiger Gerhardt, Businessman, Hamburg (until 6 July 2011)
 Dr. Moritz Mittelbach, Businessman, Hamburg (until 31 January 2011)

The Managing Directors of Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH are:

Bertram R.C. Rickmers, Ship owner
 Jan B. Steffens, Businessman
 Dr. Moritz Mittelbach, Businessman (until 31 January 2011)

Hamburg, 25 February 2012



Bertram R. C. Rickmers



Jan B. Steffens

Verwaltung Rickmers Holding GmbH &
 Verwaltung Rickmers Shipmanagement GmbH for
 Rickmers Holding GmbH & Cie. KG



Dr. Ignace Van Meenen

Verwaltung Rickmers Holding GmbH for
 Rickmers Holding GmbH & Cie. KG

AUDITOR'S REPORT

The following auditor's report (Bestätigungsvermerk) has been issued in accordance with Section 322 of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch) on the consolidated financial statements and group management report (Konzernlagebericht) of Rickmers Holding GmbH & Cie. KG as of and for the fiscal year ended December 31, 2011. The group management report is neither included nor incorporated by reference in this Prospectus.

We have audited the consolidated annual financial statements of Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg – consisting of the balance sheet, income statement, notes to the consolidated financial statements, cash flow statement and statement of changes in equity, as well as the Group management report for the financial year January 1 to December 31, 2011. The preparation of these consolidated financial statements and the Group management report is the responsibility of the management of the personally liable associates of the company, according to German commercial law. It is our responsibility to express an opinion on the consolidated financial statements and the Group management report, based on our audit.

We conducted our audit of the consolidated annual financial statements in accordance with § 317 HGB, and the German generally accepted accounting standards laid down by the German institute of auditors (Institut der Wirtschaftsprüfer – IDW). These regulations require that we plan and perform the audit such that misstatements affecting the presentation of the net assets, financial position and results of operations in the consolidated annual financial statements in accordance with the applicable financial reporting framework, and in the Group management report are detected with reasonable assurance. Knowledge of the business activities and the economic and legal environment of the Group as well as expectations as to possible misstatements are taken into account in the determination of audit procedures. The effectiveness of the accounting-related internal control systems and the evidence supporting the disclosures in the consolidated annual financial statements and the Group management report are examined primarily on a test basis within the framework of the audit. The audit includes assessing the annual financial statements of those entities included in consolidation, the determination of the scope of consolidation, the accounting and consolidation principles used and significant estimates made by the management of the

personally liable associates of the company as well as evaluating the overall presentation of the consolidated financial statements and the Group management report. We believe that our audit provides a reasonable basis for our opinion.

Our audit has not led to any reservations.

In our opinion, based on the findings of our audit, the consolidated financial statements comply with the legal regulations, in accordance with the applicable financial reporting framework, and give a fair and true view of the net assets, financial position and results of the operations of the Group in accordance with these requirements. The Group management report is consistent with the consolidated financial statements and, as a whole, provides a suitable view of the Group's position and suitably presents the opportunities and risks of future development.

Hamburg, 29 February 2012

PricewaterhouseCoopers

Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Claus Brandt
Wirtschaftsprüfer
German Public Auditor



Reinhard Muchow
Wirtschaftsprüfer
German Public Auditor

JÜNGSTER GESCHÄFTSGANG UND AUSSICHTEN

Die Rickmers Gruppe erwartet für 2013 bei einem weiter schwierigen Umfeld eine operativ stabile Ertragslage. Einen wesentlichen Beitrag zum erwarteten Umsatzwachstum soll der Geschäftsbereich Maritime Assets beisteuern, vorwiegend durch Übernahme von weiteren Schiffen in das Asset Management. Im Geschäftsbereich Maritime Services rechnet die Rickmers-Gruppe mit Wachstum von Schiffen im Schiffsmanagement. Im Geschäftsbereich Rickmers-Linie erwartet die Rickmers Gruppe eine Umsatzsteigerung durch die Ausweitung der Vertriebsaktivitäten in den USA, positive Effekte aus der Ausweitung des eigenen Vertriebsnetzes in anderen Regionen, z.B. Singapur, und eine vor diesem Hintergrund verbesserte Vertriebssteuerung sowie durch leicht steigende Frachtraten. Darüber hinaus sollen neue Liniendienste in attraktiven Regionen wie etwa nach Südamerika aufgenommen werden. Neben den positiven Effekten durch eine Umsatzsteigerung sollen Kostenreduktionen durch eine höhere Effizienz die Ertragskraft der Rickmers Gruppe im Geschäftsbereich Rickmers-Linie erhöhen.

Die verstärkte Kapitalmarktorientierung der Rickmers Gruppe eröffnet dem Unternehmen die Chance, zusätzliche Finanzierungsquellen zu erschließen und so Opportunitäten im Markt zu nutzen: Dazu gehören die erwartete Konsolidierung des Schifffahrtmarktes sowie die derzeit historisch niedrigen Neubaupreise für eine neue Generation außerordentlich energieeffizienter und damit wettbewerbsfähiger Schiffe. In diesem Zusammenhang prüft die Rickmers Gruppe derzeit intensiv alternative Finanzierungswege. Die Rickmers Gruppe rechnet mit leicht steigenden Frachtraten in ihren Marktsegmenten. Eine Erholung der für die Rickmers Gruppe relevanten Märkte hängt wesentlich von der Nachfrage nach Containerschiffen sowie nach Schiffstransportkapazität im Schwergut-, Stückgut- und Projektladungsgeschäft ab. Die Investition in geeignete Beteiligungen, beispielsweise, um Kooperationen zu ermöglichen, ist nicht nur Bestandteil der Strategie der Rickmers Gruppe in ihrem Geschäftsbereich Rickmers-Linie, sondern auch in den Geschäftsbereichen Maritime Assets und Maritime Services. Neubauinvestitionen könnten sich 2013 als attraktiv erweisen, sind aber von einer intensiven Prüfung der Konditionen der Werften, der Energieeffizienz der Schiffe, dem Finanzierungsumfeld und der zum Zeitpunkt der Entscheidung erwarteten Entwicklung in den relevanten Märkten abhängig. Darüber hinaus sind Investitionen in die stetige Verbesserung der IT, in Reporting- und Controllingsysteme sowie in die Prozesse und Strukturen vorgesehen.

Seit dem Datum des letzten veröffentlichten geprüften Jahresabschlusses (31. Dezember 2012) haben sich die Aussichten der Emittentin nicht wesentlich verändert. Zudem gab es seit dem Zeitpunkt, der durch die historische Finanzinformation abgedeckt ist, keine wesentliche Änderung in der Finanzlage oder Handelsposition, mit Ausnahme des Folgenden:

Mit Blick auf ein vorgeschlagenes nicht garantiertes und widerrufliches Bezugsangebot (das **“Bezugsangebot”**) von Rickmers Maritime, Singapur, mit dem Zweck Bruttoerlöse von bis zu ungefähr SGD 101,7 Millionen (entsprechend ungefähr USD 81,5 Millionen) durch die Ausgabe von bis zu 423.675.000 neuen Anteilen zu einem Ausgabepreis von SGD 0,240 pro Anteil (basierend auf einem Zeichnungsverhältnis von 1:1) zu erzielen, welches am 19. März 2013 durch den Trustee Manager von Rickmers Maritime, Rickmers Trust Management Pte. Ltd., angekündigt wurde, haben Rickmers Second Invest GmbH und Polaris Shipmanagement Company Limited (als Gesellschaften, durch die Rickmers Holding indirekt eine 33,1%ige Beteiligung an Rickmers Maritime hält) am 18. März 2013 unwiderrufliche Verpflichtungserklärungen gegenüber Rickmers Trust Management Pte. Ltd. abgegeben. Nach Maßgabe dieser unwiderruflichen Verpflichtungserklärungen haben sich die Rickmers Second Invest GmbH und Polaris Shipmanagement Company Limited bereit erklärt, unter bestimmten Voraussetzungen entweder selbst und/oder durch einen registrierten Eigentümer, der die Anteile für sie hält, vor Schluss des Bezugsangebotes Bezugsrechte auszuüben, und zwar in dem Umfang wie erforderlich sein wird, um das prozentuale Verhältnis ihrer Anteilsinhaberschaft auf einer vergrößerten Basis aufrecht zu erhalten. Es ist geplant, die Erlöse aus dem Bezugsangebot für die vollständige Rückführung bestimmter Kreditfazilitäten zu nutzen, um das vertragliche Verhältnis zwischen Sicherheitswerten und Kreditverbindlichkeiten (*value to loan covenant ratio*) unter Rickmers Maritime's Kreditvertrag von 133% auf sodann 110% zu reduzieren. Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Rickmers Maritime am 22 April 2013 wurde der Beschluss über das Bezugsangebot mit 97,7% der Stimmen gefasst. Kopien des Emissionsprospekts wurden den Anteilsinhabern am 2. Mai 2013 übersandt. Die Ausgabe der Anteile erfolgt am 27. Mai 2013.

RECENT DEVELOPMENT AND OUTLOOK

In an environment that will remain difficult, Rickmers Group expects a stable financial performance in operations for 2013. A significant contribution to an anticipated growth in sales is expected to be made by the Maritime Assets business segment, primarily through the acquisition of more vessels in asset management. In the business segment Maritime Services Rickmers Group expects growth in ships under ship-management. In the Rickmers-Linie business segment Rickmers Group expects an increase in sales generated by expanding sales activities in the USA, positive effects from the expansion of the company's own sales network in other regions, such as Singapore, improved sales management in the light of this and a slight increase in freight rates. In addition, Rickmers Group seeks to run other liner services in attractive regions such as South America. Besides the positive effects triggered by an increase in sales, cost cutting as a result of greater efficiency is expected to increase the earnings power of the Rickmers-Linie business segment.

Rickmers Group's improved capital market orientation opens up opportunities for the company to tap additional sources of funds and so exploit opportunities on the market. This includes the anticipated consolidation of the shipping market and the current historic low prices of newbuilds for a new generation of extraordinarily energy efficient and competitive vessels. In this connection, Rickmers Group is currently exploring alternative financing methods. Rickmers Group expects a slight rise in freight rates in its market segment. A rebound in the markets relevant for Rickmers Group hinges mainly on the demand for container ships and for transportation capacity for breakbulk, heavy lift and project cargoes. However, suitable investments such as joint ventures, remains the strategy not only of the Rickmers-Linie business segment but also of Maritime Assets and Maritime Services business segments. Investments in newbuilds could prove to be attractive in 2013, however they are dependent upon other critical factors such as a rigorous scrutiny of the terms offered by the shipyards, the energy-efficiency of the vessels, the financial environment and the anticipated developments in the relevant markets when decisions are made. Moreover Rickmers Group plans to invest in the continued improvement of its IT capabilities, in reporting and financial controlling systems as well as in processes and structures.

Since the date of the last published financial statements (31 December 2012), there has been no material adverse change in the prospects of the Issuer. Moreover, there has been no significant change in the financial or trading position subsequent to the period covered by the historical financial information except for the following:

With respect to a proposed non-underwritten renounceable rights offering (the "**Rights Offering**") by Rickmers Maritime, Singapore, to raise gross proceeds of up to approximately SGD 101.7 million (equivalent to approximately USD 81.5 million) through the issuance of up to 423,675,000 new units at an issue price of SGD 0.240 per unit (based on a 1:1 subscription ratio), which was announced by Rickmers Trust Management Pte. Ltd. as trustee-manager of Rickmers Maritime, on 19 March 2013, Rickmers Second Invest GmbH and Polaris Shipmanagement Company Limited, being the entities through which Rickmers Holding indirectly holds 33.1% in the share capital of Rickmers Maritime, have entered on 18 March 2013 into irrevocably undertakings vis-a-vis Rickmers Trust Management Pte. Ltd. Pursuant to the irrevocable undertakings Rickmers Second Invest GmbH and Polaris Shipmanagement Company Limited have each agreed, subject to certain conditions, that it and/or a registered owner holding the units on behalf of it will exercise such number of subscription rights as will be necessary to maintain its or their unit holding percentage level on an enlarged basis immediately prior to the closing of the Rights Offering. The proceeds from the rights offering are intended to be used for the full repayment of certain credit facilities in order for the value to loan covenant ratio of Rickmers Maritime's loan facility to be reduced from 133% to 110%. At the extraordinary general meeting of Rickmers Maritime, on 22 April 2013, the resolution was passed with 97.7% of the poll votes to conduct the Rights Offering. Copies of the offer information statement were dispatched to unitholders on 2 May 2013. Issuance of the units will take place on 27 May 2013.

Am 26. März 2013 hat die Emittentin mit einer koreanischen Schiffswerft eine Absichtserklärung (*Letter of Intent*) unterzeichnet, worin beide Parteien die Absicht erklären, Schiffbauverträge für Design, Bau, Ausrüstung und Fertigstellung von zehn 10.000 TEU Containerschiffen durch die Schiffswerft und deren Ablieferung an die Emittentin abzuschließen, und zwar im Austausch gegen eine Gegenleistung, deren Betrag von einer Anzahl an bestimmten technischen Spezifikationen abhängt. Der Emittentin wurde ferner eine Option auf den Kauf zehn weiterer 10.000 TEU Containerschiffe gewährt. Die Rickmers Gruppe beabsichtigt, die Investition gemeinsam mit externen Investoren durchzuführen.

On 26 March 2013, the Issuer entered into a letter of intent with a Korean shipyard according to which both parties subject to certain conditions intend to enter into shipbuilding contracts for the design, construction, equipment, completion and delivery by the Korean shipyard of ten 10,000 TEU container vessels to the Issuer in return for a certain consideration, the amount of which is based on a number of technical specifications. The Issuer was also granted by the Korean Shipyard an option for the construction of further ten 10,000 TEU container vessels. It is the intention of Rickmers Group to structure the acquisition together with external investors.

GLOSSAR

AIS	<i>Automatic Identification System</i> , Automatische Identifizierungssystem für Schiffe, das kabellos Informationen über Schiffe an andere Schiffe und Küstenbehörden weitergibt und nach Kapitel V der SOLAS-Konvention vorgeschrieben ist
Angebot	Das Angebot der Schuldverschreibungen durch die Emittentin.
Angebotsfrist	Die Angebotsfrist, während derer die Anleger Zeichnungsangebote abgeben können, beginnt am 27. Mai 2013 und endet am 7. Juni 2013 um 12:00 Uhr mittags
Anleihebedingungen	Die Anleihebedingungen der Schuldverschreibungen
Begebungstag	11. Juni 2013
BaFin	Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht
BIMCO	<i>Baltic and International Maritime Council</i>
Clearstream	Clearstream Banking Aktiengesellschaft
Close Brothers	Close Brothers Seydler Bank AG
CSI	<i>Container Security Initiative</i> , Containersicherheitsregularium der Zollverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika
CSSF	<i>Commission de Surveillance du Secteur Financier</i> , Luxemburger Wertpapieraufsichtsbehörde
Dauerglobalurkunde	Eine dauerhafte Urkunde, durch die die in der vorläufigen Globalurkunde verbrieften Schuldverschreibungen ausgetauscht werden.
EBITDA	Umsatzerlöse, Sonstige betriebliche Erträge, Erträge aus Beteiligungen sowie Ergebnis aus assoziierten Unternehmen abzüglich Materialaufwand, Personalaufwand, Sonstige betriebliche Aufwendungen sowie Sonstige Steuern. Die in diesem Prospekt verwendete Definition des EBITDA ist nicht vergleichbar mit der Definition des EBITDA, die bei anderen Unternehmen verwendet wird. EBITDA ist keine einheitlich verwendete Größe und nicht durch gesetzliche Bestimmungen (z.B. HGB) festgelegt
EBIT	EBITDA abzüglich Abschreibungen auf das Anlage- und Umlaufvermögen sowie Wertberichtigungen auf das Umlaufvermögen und Finanzanlagen zuzüglich Zuschreibungen auf das Anlage- und Umlaufvermögen sowie Zuschreibungen auf das Finanzanlagevermögen. Die in diesem Prospekt verwendete Definition des EBIT ist nicht vergleichbar mit der Definition des EBIT, die bei anderen Unternehmen verwendet wird. EBIT ist keine einheitlich verwendete Größe und nicht durch gesetzliche Bestimmungen (z.B. HGB)
ECA	<i>Emission Control Area</i> , Emissionsüberwachungsgebiet
ECCP	<i>European Climate Change Programme</i> , Europäisches Klimaschutzprogramm
EEDI	<i>Energy Efficiency Design Index</i> , Energieeffizienzstandards für Neubauten

GLOSSARY

Aggregate Principal Amount	The aggregate principal amount of the Notes
AIS	Automatic Identification System, providing information about ships to other ships and coastal authorities by wireless transmission, prescribed by chapter V of the SOLAS Convention
BaFin	<i>Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht</i> , the German Federal Financial Supervisory Authority
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
Clearstream	Clearstream Banking Aktiengesellschaft
Close Brothers	Close Brothers Seydler Bank AG
Code	The German Corporate Governance Code
CSI	Container Security Initiative by the U.S. Bureau of Customs and Border Protection
CSSF	<i>Commission de Surveillance du Secteur Financier</i> , the Luxembourg Commission for the Supervision of the Financial Sector
ECA	Emission Control Area
ECCP	European Climate Change Programme
EBITDA	Revenues including other operating income, income from investment and result from associated companies less cost of materials, personnel expenses, other operating expenses and other operating tax. EBITDA used in this Prospectus is not comparable to EBITDA disclosed by other companies, as this figure is not uniformly defined. There is no German GAAP definition for this indicator.
EBIT	EBITDA including depreciation of intangible and tangible assets, impairment of current assets, impairment of financial assets, income from write up of current assets, intangible and tangible assets, and financial assets. EBIT used in this Prospectus is not comparable to EBIT disclosed by other companies, as this figure is not uniformly defined. There is no German GAAP definition for this indicator.
EEDI	Energy Efficiency Design Index
External Data	Data used in this prospectus taken from industry reports, market research reports, publicly available information and commercial publications
Feeder class vessels	Vessels with an average capacity of 300 TEU to 2,000 TEU mainly built for collecting containers from different ports and transporting them to central container terminals (hubs) where they are loaded onto bigger vessels.
GL or Germanischer Lloyd	Germanischer Lloyd AG, a global ship classification company and provider of maritime technical solutions
Global Note	Each of the Temporary Global Note and the Permanent Global Note
Group Financial Statements	Financial statements of the Issuer as at and for the financial years ended

Emittentin	Rickmers Holding GmbH & Cie. KG
Externe Daten	In diesem Prospekt verwendete Daten, die aus Branchenberichten, Marktforschungsberichten, öffentlich zugänglichen Informationen und kommerziellen Veröffentlichungen entnommen sind.
Fälligkeitstermin	11. Juni 2018
Feeder-Schiffe	Frachtschiffe mit einer durchschnittlichen Kapazität von 300 TEU bis 2.000 TEU, die hauptsächlich als Zulieferer und Verteiler für große Seeschiffe Container von den verschiedenen Seehäfen laden und diese zu den zentralen Containerumschlagsplätzen transportieren, von wo aus diese auf größere Schiffe verladen werden
Gesamtnennbetrag	Der Gesamtnennbetrag der Schuldverschreibungen
GL oder Germanischer Lloyd	Germanischer Lloyd AG, eine globale Schiffsklassifikationsgesellschaft und Anbieter von maritimen technischen Lösungen
Globalurkunde	Sowohl die vorläufige Globalurkunde als auch die Dauerglobalurkunde.
Harper Petersen	Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg, Deutschland, eine Tochtergesellschaft der Emittentin mit Fokus auf Schiffsmaklerdienstleistungen
IACS	<i>International Association of Classification Societies</i> , Internationaler Verband der Klassifikationsgesellschaften
IMO	<i>International Maritime Organisation</i> , Internationale Seeschiffahrtsorganisation
Kodex	Deutscher Corporate Governance Kodex der Regierungskommission
Konzernabschlüsse	Abschlüsse der Emittentin per bzw. für die am 31. Dezember 2012 und 2011 endenden Geschäftsjahre.
ISM Code	<i>International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention</i>
ISO 50001	ISO 50001 unterstützt Organisationen in allen Bereichen durch den Aufbau eines Energiemanagementsystems, Energienutzung effizienter zu gestalten
ISPS Code	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>
JPY	Japanische Yen
JPY Tranchen	Auf JPY lautende Kredite der Rickmers Gruppe
Luxemburgisches Prospektgesetz	Luxemburger Gesetz über Wertpapierprospekte vom 10. Juli 2005
Konsortialbanken	Chose Brothers Seydler Bank AG und TUSK Capital Management Limited
MARPOL	<i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/78</i> , Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
MTSA	<i>US Maritime Transportation Security Act 2002</i> , <i>US Schifftransportrechtsgesetz</i>
Mehrzweckfrachter	Mehrzweckfrachter transportieren verschiedene Ladungsklassen, z.B.

	31 December 2012 and 2011
Harper Petersen	Harper Petersen & Co. (GmbH & Cie. KG), Hamburg, Germany, a subsidiary of the Issuer focussing on shipbroking services.
IACS	International Association of Classification Societies
IMO	International Maritime Organisation
Interest Payment Date	11 June of each year during the Interest Period
Interest Period	The period from the Issue Date (inclusive) up to the first Interest Payment Date (exclusive) and thereafter as from any Interest Payment Date (inclusive) up to the next following Interest Payment Date.
ISM Code	International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention
ISO 50001	ISO 50001 supports organisations in all sectors to use energy more efficiently, through the development of an energy management system
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
Issuer	Rickmers Holding GmbH & Cie. KG
Issue Date	11 June 2013
JPY	Japanese Yen
JPY Tranches	Rickmers Group's loans denominated in JPY
Lead Manager	Close Brothers and TUSK
Luxembourg Prospectus Law	The Luxembourg law of 10 July 2005 on prospectuses for securities
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/78
MiFiD	European Union Directive 2004/39
MTSA	US Maritime Transportation Security Act of 2002
Multi-purpose vessel	Multi-purpose vessels carrying different classes of cargo, e.g. liquids in tanks and general cargo, at the same time
Notes	Up to EUR 200,000,000 notes issued by the Issuer due 11 June 2018 on the basis of this Prospectus
Offer	The Issuer's offer of the Notes
Offer Period	The offer period during which investors may submit subscription offers commences on 27 May 2013 and ends on 7 June 2013 at 12 noon
Omnibus Agreement	Containership Business Agreement entered into between Rickmers Trust Management Pte. Ltd., Mr. Bertram R.C. Rickmers and Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG on 24 April 2007
OPEC	The Organisation of Petroleum Exporting Countries
P&I	Protection and indemnity insurance
Panamax class vessels	Term for the size limits of ships traveling through the Panama Canal prior to its extension. Panamax is determined principally by the dimensions of the canal's lock chambers, each of which is 110 ft (33.53 m) wide by 1,050 ft (320.04 m) long, and 41.2 ft (12.56 m) deep.
Paying Agent	Bankhaus Neelmeyer AG, Am Markt 14-16, 28195 Bremen, Germany

	Flüssigkeiten in Tanks und Stückgut, zur gleichen Zeit.
MiFiD	Finanzmarktrichtlinie der Europäischen Union 2004/39/EG
Öffentliches Angebot	Das öffentliche Angebot der Schuldverschreibungen in der Bundesrepublik Deutschland, dem Großherzogtum Luxemburg und der Republik Österreich
Omnibus Agreement	Containerschiff Business Agreement, abgeschlossen am 24. April 2007 zwischen Rickmers Trust Management Pte. Ltd., Herrn Bertram R.C. Rickmers und der Pacific Holdings International GmbH & Cie. KG
OPEC	<i>The Organisation of Petroleum Exporting Countries</i> , Organisation erdölexportierender Staaten
P&I	Protection & Indemnity Versicherung
Panamax-Schiffe	Bezeichnung für die Größenbeschränkung von Schiffen, deren Abmessungen eine Durchquerung des Panama-Kanals (vor seiner Erweiterung) erlauben. Panamax richtet sich grundsätzlich nach den Abmessungen der Schleusenkammern des Kanals, von denen jede 110 ft (33,53 m) breit, 1,050 ft (320,04 m) lang und 41.2 ft (12,56 m) tief ist
PEG	<i>Procurement Executive Group</i>
Post Panamax Schiffe	Schiffe mit größeren Abmessungen als Schiffe der Panamax-Klasse, die den Panama-Kanal (vor seiner Erweiterung) nicht durchqueren können.
Privatplatzierung	Eine Privatplatzierung der Schuldverschreibungen an qualifizierte Anleger in der Bundesrepublik Deutschland und bestimmten weiteren Ländern.
Prospekt	Dieses Dokument
PwC	PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, New-York-Ring 13, 22297 Hamburg
Rickmers Gruppe	Rickmers Holding zusammen mit ihren Tochtergesellschaften
Rickmers Holding	Rickmers Holding GmbH & Cie. KG
Rickmers Maritime	Ein öffentlich gelisteter Schiffahrtstrust in Singapur, an dem die Emittentin eine indirekte Beteiligung von 33.1% hält
Rickmers Reederei	Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg, Deutschland, eine Tochtergesellschaft der Emittentin
Rotterdam Rules	<i>Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea</i> , Abkommen über die Beförderung von Gütern auf dem Seeweg und insbesondere die Haftung bei Verlust oder Beschädigung der Ladung
Schiffsfonds	Geschlossene Fonds in Form von GmbH & Co. KGs (<i>Kommanditgesellschaften</i>), die mithilfe von Beteiligungen von Privatanlegern Schiffseigentum halten
Schuldverschreibungen	Auf Basis dieses Prospektes durch die Emittentin ausgegebene bis zu EUR 200.000.000 Schuldverschreibungen fällig am 11. Juni 2018
SchVG	Schuldverschreibungsgesetz
SEEMP	<i>Ship Energy Efficiency Management Plan</i>
SOLAS Convention	<i>Convention for the Safety of Life at Sea</i> - Internationales Übereinkom-

PEG	Procurement Executive Group.
Permanent Global Note	A permanent note by which the Notes represented by the Temporary Global Note will be exchanged
Post-panamax class vessels	Vessels larger than Panamax class that do not fit in the Panama Canal (prior to its extension)
Private Placement	A private placement by the Notes to qualified investors in the Federal Republic of Germany and certain other countries
Prospectus	This document
Public Offering	The public offer of the Notes in the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg and the Republic of Austria
PwC	PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, New-York-Ring 13, 22297 Hamburg
Redemption Date	11 June 2018
Rickmers Group	Rickmers Holding together with its subsidiaries
Rickmers Holding	Rickmers Holding GmbH & Cie. KG
Rickmers Maritime	A publicly listed shipping business trust in Singapore, in which the Issuer indirectly holds a 33.1% interest.
Rickmers Reederei	Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG, Hamburg, Germany, a subsidiary of the Issuer
Rotterdam Rules	Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea
SchVG	<i>Schuldverschreibungsgesetz</i> , German Bond Act
SEEMP	Ship Energy Efficiency Management Plan
Ship-Owning Funds	Closed-end funds in the form of limited partnerships (<i>Kommanditgesellschaft</i>) which hold vessels with participation of third party retail investors
SOLAS Convention	Convention for the Safety of Life at Sea.
Subscription Functionality	A trading system on the Frankfurt Stock Exchange for the collection and settlement of subscription offers
Temporary Global Note	A temporary global bearer note by which the Notes will be initially represented.
Terms and Conditions	Terms and conditions of the Notes
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit
TUSK	TUSK Capital Management Limited, 18 B Charles Street, London, W1J 5DU, United Kingdom
U.S. Securities Act	U.S. Securities Act of 1933, as amended
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
Xetra	The trading system on the Frankfurt Stock Exchange

	mens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
TUSK	TUSK Capital Management Limited, 18 B Charles Street, London, W1J 5DU, Vereinigtes Königreich
TEU	<i>Twenty-Foot Equivalent Unit</i> , Zwanzig-Fuß Maßeinheit im Containerverkehr
UNCITRAL	<i>United Nations Commission on International Trade Law</i> , Kommission der Vereinten Nationen für Internationales Handelsrecht
U.S. Securities Act	<i>U.S. Securities Act of 1933</i> , Wertpapiergesetz von 1993 in geänderter Form
Vorläufige Globalurkunde	Eine vorläufige Inhaber-Globalurkunde, durch die die Schuldverschreibungen anfänglich verbrieft werden.
Xetra	Das Handelssystem der Frankfurter Wertpapierbörse
Zahlstelle	Bankhaus Neelmeyer AG, Am Markt 14-16, 28195 Bremen, Deutschland
Zeichnungsbox	Ein Handelssystem an der Frankfurter Wertpapierbörse für die Sammlung und die Abrechnung von Zeichnungsangeboten.
Zinsperiode	Der Zeitraum vom Ausgabedatum (eingerechnet) bis zum ersten Zinszahlungstag (ausgenommen) und danach von jedem Zinszahlungstag (eingerechnet) bis zu dem darauf folgenden Zinszahlungstag.
Zinszahlungstag	Der 11. Juni eines jeden Jahres innerhalb der Zinsperiode.

EMITTENTIN

Rickmers Holding GmbH & Cie. KG
Neumühlen 19
22763 Hamburg
Deutschland

SOLE GLOBAL COORDINATOR AND BOOKRUNNER

Close Brothers Seydler Bank AG
Schillerstraße 27-29
60313 Frankfurt am Main
Deutschland

CO-LEAD MANAGER

TUSK Capital Management Limited
18 B Charles Street
London, W1J 5DU
Vereinigtes Königreich

RECHTSBERATER

Norton Rose LLP
Stephanstrasse 15
60313 Frankfurt am Main
Deutschland

ABSCHLUSSPRÜFER

PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft,
New-York-Ring 13,
22297 Hamburg
Deutschland

ISSUER

Rickmers Holding GmbH & Cie. KG
Neumühlen 19
22763 Hamburg
Germany

SOLE GLOBAL COORDINATOR AND BOOKRUNNER

Close Brothers Seydler Bank AG
Schillerstraße 27-29
60313 Frankfurt am Main
Germany

CO-LEAD MANAGER

TUSK Capital Management Limited
18 B Charles Street
London, W1J 5DU
United Kingdom

LEGAL ADVISOR

Norton Rose LLP
Stephanstrasse 15
60313 Frankfurt am Main
Germany

AUDITOR

PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft,
New-York-Ring 13,
22297 Hamburg
Germany

Rickmers Holding GmbH & Cie. KG
Neumühlen 19
22763 Hamburg/Germany
Tel.: +49 40 38 91 77 - 0
Fax: +49 40 38 91 77 - 500
E-mail: info@rickmers.com