

Suchen

Name	Bereich	Information	V.-Datum
Doric Flugzeugfonds Sechste GmbH & Co. KG Offenbach am Main	Rechnungslegung/ Finanzberichte	Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2012 bis zum 31.12.2012 Ergänzung der Veröffentlichung vom 30.01.2014	23.09.2014

Doric Flugzeugfonds Sechste GmbH & Co. KG

Offenbach am Main

Jahresabschluss zum 31.12.2012**Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012**

Die Doric Flugzeugfonds Sechste GmbH & Co. KG (Gesellschaft) wurde am 4. Januar 2008 gegründet und ist unter der HRA 41118 in das Handelsregister des Amtsgerichtes Offenbach am Main eingetragen.

Der Gegenstand der Gesellschaft ist der Erwerb eines Flugzeuges des Typs Airbus A380-800, dessen Vermietung und dessen Verwertung sowie die Durchführung sämtlicher damit zusammenhängender Geschäfte, einschließlich des Liquiditätsmanagements.

Die Gesellschaft ist berechtigt, Rechtshandlungen und Rechtsgeschäfte aller Art durchzuführen und durchführen zu lassen sowie sich an Gesellschaften zu beteiligen, die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes förderlich oder erforderlich sind oder damit zusammenhängen.

A. Darstellung des Geschäftsverlaufes**1 Marktsituation**

Zwischen Januar und Dezember 2012 sind die Fluggesellschaften weltweit 5,3 Prozent mehr Passagierkilometer geflogen als noch im Jahr zuvor. Durch die etwas schwächere Entwicklung im dritten Quartal 2012 fiel die Wachstumsrate niedriger aus als im Vorjahr (+5,9 Prozent), liegt aber weiterhin über dem Durchschnitt der letzten 20 Jahre. Die International Air Transport Association (IATA), der Branchenverband der Luftfahrtindustrie, rechnet für das laufende Jahr 2013 mit einer Zunahme der geflogenen Passagierkilometer um 5,4 Prozent. Im Jahr 2014 soll der Markt noch etwas stärker wachsen (+5,8 Prozent), bevor von einem Einpendeln des Wachstums bei 4,6 Prozent für die Folgejahre ausgegangen wird. Ähnliche Wachstumsraten erwartet auch der europäische Flugzeugbauer Airbus, der in seiner jüngsten Studie zur Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarktes einen Anstieg der geflogenen Passagierkilometer um jährlich 4,7 Prozent bis zum Jahr 2031 prognostiziert.

Die unterschiedlichen geografischen Entwicklungen im Luftverkehrsmarkt haben sich im Vergleich zum Vorjahr weiter verstärkt. Die dynamischste Zunahme an geflogenen Passagierkilometern verzeichnete mit 15,2 Prozent der Nahe Osten, gefolgt von Lateinamerika (+9,6 Prozent), Afrika (+7,3 Prozent), Asien/Pazifik (+6,1 Prozent) und Europa (+5,1 Prozent). Das moderate Wachstum in Nordamerika (+1,3 Prozent) ist auch auf das straffe Kapazitätsmanagement der US-Airlines mit beschränktem Angebot an zusätzlichen Sitzplätzen zurückzuführen. Im Gegenzug konnten die nordamerikanischen Fluggesellschaften ihre Auslastung auf 82,9 Prozent weiter steigern und damit auch im Jahr 2012 die Rangliste in Bezug auf die Sitzplatzbelegung anführen. Branchenweit erhöhte sich der durchschnittliche Ladefaktor im Passagierverkehr um einen Prozentpunkt auf 79,1 Prozent.

Während sich der Passagierverkehr trotz wirtschaftlicher Probleme in der Eurozone und eines verhaltenen Wachstums in den USA vergleichsweise robust zeigte, war der Bereich Luftfracht nach 2011 bereits im zweiten Jahr in Folge leicht rückläufig. Insgesamt wurden 1,5 Prozent weniger Tonnenkilometer geflogen. Den stärksten Rückgang verzeichnete die Region Asien/Pazifik, aufgrund des geschwächten Warenstromes nach Europa und Nordamerika. Weltweit betrug der Ladefaktor im Jahresdurchschnitt 45 Prozent. Für das Jahr 2013 prognostiziert IATA bei den geflogenen Tonnenkilometern wieder einen Anstieg um 2,7 Prozent.

Ungeachtet der hohen Sitzplatzauslastung, die die Profitabilität einer Fluggesellschaft grundsätzlich positiv beeinflusst, bleibt die Ertragslage der Branche angespannt. Nach Angaben von IATA wird für das Jahr 2012 in Summe mit einem Nachsteuergewinn für alle Fluggesellschaften von 7,6 Milliarden USD gerechnet. Angesichts eines Umsatzes von fast 640 Milliarden USD liegt die Umsatzrentabilität bei nur 1,2 Prozent. Als wesentlicher Kostentreiber erweist sich der anhaltend hohe Kerosinpreis. Inzwischen geben Airlines im Schnitt jeden dritten US-Dollar im operativen Geschäft für Flugbenzin aus. Der Preis pro Barrel hat sich innerhalb von neun Jahren nahezu vervierfacht und auch im Jahr 2013 rechnet IATA mit einem weiteren Preisanstieg. Unter Annahme eines Wirtschaftswachstums von 2,4 Prozent im laufenden Jahr, könnte der Nachsteuergewinn auf 10,6 Milliarden USD ansteigen, teilte IATA in ihrem jüngsten Ausblick vom März 2013 mit.

Die beiden weltgrößten Hersteller von Passagierflugzeugen Airbus und Boeing blicken auf ein erfolgreiches Jahr 2012 zurück. Zusammen haben sie 1.189 neue Flugzeuge an Betreiber übergeben. Erstmals seit zehn Jahren ist es Boeing wieder gelungen, mehr Flugzeuge auszuliefern als Airbus. Gleichzeitig füllten sich die Orderbücher der beiden Hersteller kräftig. Mit 1.203 Netto-Neubestellungen konnte Boeing den Verkaufserfolg von Airbus mit 833 Aufträgen sogar noch übertreffen. Mit 4.682 nicht ausgelieferten Bestellungen zum Listenpreis von mehr als 638 Milliarden USD verfügt der europäische Flugzeugbauer zum Jahresende 2012 über den größten Auftragsbestand, den jemals ein Unternehmen in der Luftfahrtindustrie erreichte.

Quellen: Airbus, Boeing, IATA.

2 Leasingnehmer

Das Flugzeug der Gesellschaft ist langfristig an die Fluggesellschaft Emirates vermietet. Das Geschäftsjahr von Emirates endet am 31. März.

Geschäftsjahr 2011/2012

Im Geschäftsjahr 2011/2012 konnte der Leasingnehmer den Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um 15 Prozent auf 17 Milliarden USD steigern. Nach einem Rekordergebnis im Vorjahr sank hingegen der Gewinn nach Steuern um 72 Prozent auf 409 Millionen USD. Hauptursache hierfür war der anhaltend hohe Ölpreis. Rund 6,6 Milliarden USD, das entspricht etwa 40 Prozent der operativen Kosten, gab die Airline allein für Flugbenzin aus.

Geschäftsjahr 2012/2013

Zwischen April und September 2012 erwirtschaftete der Leasingnehmer rund 9,7 Milliarden USD Umsatz. Das waren 17 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Der Gewinn nach Steuern verdoppelte sich auf 464 Millionen USD. In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres baute Emirates sein Angebot an Sitzplatzkilometern um 17,3 Prozent aus. Die Nachfrage, gemessen in geflogenen Passagierkilometern, wuchs im gleichen Zeitraum um 17,8 Prozent, so dass sich die Sitzplatzauslastung auf durchschnittlich 80 Prozent weiter verbesserte. Die Zahl der Fluggäste stieg im ersten Geschäftshalbjahr um 15,4 Prozent auf 18,7 Millionen. Positiv entwickelte sich auch die Nachfrage nach Frachtraum. So transportierte Emirates in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2012/2013 über 16 Prozent mehr Güter als im Vorjahreszeitraum.

Der Expansionskurs des Leasingnehmers schlägt sich auch im Streckennetz nieder. So kamen 15 neue Flugziele 2012 hinzu. Zum Jahresende 2012 umfasste der Flugplan 128 Destinationen auf sechs Kontinenten. Außerdem hat die Fluggesellschaft auf Strecken mit besonders starker Nachfrage die Frequenzen erhöht. Unterstützt wird dieses Wachstum durch den weiteren Ausbau der Flotte. Zwischen Januar und Dezember 2012 hat Emirates insgesamt 33 Flugzeuge von Airbus und Boeing übernommen, darunter auch vier Frachtmaschinen. Zum Jahresende umfasste die Flotte insgesamt 198 Flugzeuge.

Quellen: Ascend, Emirates, Travel and Tourism News Middle East

3 Flugzeug

Das Flugzeug vom Typ A380-800 mit der Seriennummer 023 wurde Ende Dezember 2009 an den Leasingnehmer Emirates ausgeliefert und unter dem Kennzeichen A6-EDG in den Vereinigten Arabischen Emiraten registriert.

Bis Ende Dezember 2012 hat das Flugzeug 2.167 Flüge absolviert und war dabei 12.436 Stunden in der Luft. Ein Flug dauerte somit im Schnitt rund fünfdreiviertel Stunden. Mit einer Flotte von 31 Airbus A380 zum Jahresende 2012 fliegt Emirates insgesamt 21 Ziele an (Amsterdam, Auckland, Bangkok, Dschidda, Hongkong, Kuala Lumpur, London, Manchester, Melbourne, Moskau, München, New York, Paris, Peking, Rom, Schanghai, Seoul, Singapur, Sydney, Tokio und Toronto).

Im Oktober 2012 jährte sich der Erstflug eines Airbus A380 im Liniendienst zum fünften Mal. Die weltweite Flotte dieses Flugzeugtyps beförderte zu diesem Zeitpunkt mehr als eine Million Passagiere pro Monat und sammelte bis dahin auf rund 80.000 Flügen etwa 800.000 Flugstunden. Alle sieben Minuten startete oder landete zu dieser Zeit irgendwo auf der Welt ein Airbus A380. Pro Tag war jedes Flugzeug im Schnitt über 13 Stunden in der Luft.

Zum Jahresende 2012 waren weltweit 97 Flugzeuge des Typs Airbus A380 im Einsatz. Größter Betreiber ist weiterhin Emirates mit 31 Maschinen, gefolgt von Singapore Airlines mit 19 Flugzeugen. Weitere Betreiber sind Air France, China Southern Airlines, Korean Air, Lufthansa, Malaysia Airlines, Qantas und Thai Airways. Der Hersteller Airbus hat sein Auslieferungsziel im abgelaufenen Kalenderjahr erreicht und 30 neue Maschinen an Fluggesellschaften übergeben. Gleichzeitig verzeichnete der Flugzeugbauer insgesamt neun Neubestellungen von Transaero Airlines und Singapore Airlines. Zum Jahresende belief sich die Anzahl der bestellten aber noch nicht ausgelieferten Airbus A380 auf 165 Flugzeuge.

Nachdem im zweiten Halbjahr 2011 Haarrisse an einigen Flügelrippenfüßen entdeckt worden waren, wurde die Überprüfung der Flotte im Jahresverlauf 2012 fortgesetzt. Pro Flügel sind ca. 2.000 dieser L-förmigen Metallklammern verbaut. Sie verbinden die Tragflächenrippen mit der Innenseite der Tragflächenaußenhaut und stabilisieren die Flügelform. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat mehrere Lufttüchtigkeitsanweisungen dazu veröffentlicht, zuletzt im Juni 2012. Diese sieht eine Erstsinspektion der Flügelrippenfüße nach spätestens 1.300 Flügen vor. Die anschließenden Prüfungsintervalle liegen, je nach Art und Position der Risse an den Flügelrippenfüßen sowie der bereits erfolgten Reparaturen, zwischen 560 und 1.200 Flugzyklen.

Basierend auf den Erkenntnissen der Inspektionen und eigener Testreihen hat Airbus für alle in Dienst befindlichen Flugzeuge eine Reparaturlösung entwickelt, die das erneute Auftreten von Haarrissen verhindern soll. Die endgültige EASA-Zertifizierung hierfür wurde am 22. März 2013 erteilt. Der Einbau modifizierter Flügelrippenfüße, welcher im Rahmen der Airbus-Herstellergarantie erfolgt, betrifft ca. 120 Flugzeuge und soll zeitnah beginnen. Für April 2013 wird eine neue Lufttüchtigkeitsanweisung der EASA mit Details zur notwendigen Umrüstung erwartet. Pro Flugzeug werden die Arbeiten rund acht Wochen in Anspruch nehmen, sofern sie in einem Arbeitsgang ausgeführt werden. Alternativ kann die Implementierung auch schrittweise während der alle zwei Jahre fälligen Wartungsintervalle (C-Checks) erfolgen. Spätestens sechs Jahre nach Inbetriebnahme eines Airbus A380 müssen die Arbeiten vollständig abgeschlossen sein.

Unabhängig von den reparaturbedingten Standzeiten hat der Leasingnehmer den Verpflichtungen aus dem Leasingvertrag weiterhin vollständig nachzukommen und die vereinbarten Leasingraten unverändert zu leisten.

Die letzte Inspektion des Flugzeuges durch den Asset Manager Doric GmbH fand im Dezember 2011 während eines planmäßigen Wartungsaufenthaltes statt. Zu diesem Zeitpunkt befand sich die Maschine in einem sehr guten Zustand. Im Juni 2012 wurde die technische Dokumentation auf Vollständigkeit und Aktualität geprüft. Die Unterlagen vermittelten einen guten Eindruck. Offene Punkte wurden mit dem Leasingnehmer besprochen und sind für die nächste Überprüfung vorgemerkt. Für Spätsommer 2013 ist eine weitere Inspektion des Flugzeuges geplant.

B. Darstellung der Lage der Gesellschaft

1 Vermögens- und Finanzlage

Das Anlagevermögen der Gesellschaft bestand zum Bilanzstichtag aus dem Flugzeug vom Typ A380-800 mit einem Buchwert von 108.490.347,41 EUR (Vorjahr: 120.657 TEUR) und Bankguthaben in Höhe von 7.189.885,16 EUR (Vorjahr: 6.990 TEUR). Daneben bestanden sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von insgesamt 25.798,45 EUR (Vorjahr: 28 TEUR).

Zum Bilanzstichtag standen dem Vermögen der Gesellschaft das Eigenkapital mit 40.172.576,93 EUR (Vorjahr: 46.780 TEUR) sowie ein langfristiges Darlehen (inklusive Zinsverbindlichkeit) in Höhe von 74.513.814,11 EUR (Vorjahr: 79.931 TEUR) gegenüber. Weiterhin bestanden Rückstellungen und weitere Verbindlichkeiten von 8.855,84 EUR (Vorjahr: 7 TEUR).

Für im Voraus erhaltene Leasingeinnahmen wurde ein passiver Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 1.010.784,14 EUR (Vorjahr: 957 TEUR) angesetzt.

2 Ertragslage

Die Gesellschaft konnte im Geschäftsjahr 2012 Leasingerträge in Höhe von 15.935.643,81 EUR (Vorjahr: 16.000 TEUR) vereinnahmen. Weiterhin wurden Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von 52.743,54 EUR (Vorjahr: 68 TEUR) sowie sonstige betriebliche Erträge in Höhe von 649.718,88 EUR (Vorjahr: 172 EUR) erzielt.

Den Einnahmen standen die planmäßigen Abschreibungen auf das Anlagevermögen in Höhe von 12.167.141,76 EUR (Vorjahr: 12.167 TEUR) gegenüber. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von insgesamt 1.214.963,62 EUR (Vorjahr: 726 TEUR) sind insbesondere die laufenden Ausgaben für die Verwaltung des Flugzeuges und der Gesellschaft sowie Aufwendungen aus Kursdifferenzen enthalten.

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von insgesamt 4.879.311,11 EUR (Vorjahr: 5.178 TEUR) enthalten die Nettoaufwendungen des Zinssicherungsgeschäftes sowie die Zinsaufwendungen für das langfristige Darlehen.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung weist im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 einen planmäßigen Jahresfehlbetrag aus. Dieser betrug 1.623.310,26 EUR (Vorjahr: 1.831 TEUR).

3 Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur wirtschaftlichen Lage

Die Einnahmen und Ausgaben der Gesellschaft sind stabil, da die wesentlichen Zahlungsströme wie Leasingrate, Zins und Tilgung des Darlehens langfristig fixiert sind.

Die finanzielle Ausstattung der Gesellschaft ist angemessen und die Liquiditätsreserve ausreichend.

C. Hinweise auf wesentliche Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung

Das Geschäftsjahr 2012 verlief planmäßig. Die Gesellschaft erhält laufende Einnahmen aus dem langfristigen Leasingvertrag mit Emirates und der kurzfristigen Anlage ihrer liquiden Mittel. Daher liegen bei Vertragserfüllung des Leasingnehmers langfristig stabile Einnahmen vor. Diese stellen zusammen mit dem Erlös aus einer späteren Veräußerung die wesentlichen Parameter für den Erfolg der Gesellschaft dar.

Aufgrund der Zinsaufwendungen für das langfristige Darlehen und unter Berücksichtigung der handelsrechtlichen Abschreibung auf das Flugzeug wurde – wie erwartet – im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Jahresfehlbetrag erzielt. Davon ist auch noch in den nächsten Jahren auszugehen, bis das langfristige Darlehen weiter zurückgeführt ist und damit die jährlichen Zinsaufwendungen deutlich geringer sind. Im Gegensatz zu den reduzierten Zinsaufwendungen bei fortschreitender Darlehenstilgung sind die vom Leasingnehmer zu leistenden Leasingraten über die Grundlaufzeit des Leasingvertrages von zehn Jahren und den ersten Verlängerungszeitraum von zwei Jahren konstant. Auch die weitere Entwicklung des USD/EUR-Wechselkurses wird für das in Euro auszuweisende handelsrechtliche Ergebnis eine Rolle spielen, da die monatlichen Leasingraten größtenteils in US-Dollar geleistet werden.

Der langfristige Wachstumstrend für die Luftfahrtindustrie hält an. Flugzeuge werden in einer sich weiter entwickelnden Welt, mit einer wachsenden Bevölkerung, steigendem Wohlstand und damit veränderten Bedürfnissen auch künftig im internationalen Reiseverkehr eine bedeutende Rolle spielen. Der Nahe Osten sowie viele Schwellenländer werden deshalb zu den Wachstumstreibern der Luftfahrt zählen.

Die Gesellschaft hat ihre Erträge langfristig vertraglich vereinbart. Die Grundlaufzeit des Leasingvertrages beträgt zehn Jahre und endet daher nicht vor Dezember 2019. Darüber hinaus bestehen für den Leasingnehmer zwei Verlängerungsoptionen von zunächst zwei und dann sechs Jahren.

Es bleibt abzuwarten inwieweit es gelingt, die prognostizierte Verlängerung des Leasingvertrages bzw. eine Anschlussvermietung sowie den kalkulierten Restwert bei einer Veräußerung des Flugzeuges zu erzielen. Letzteres wird im Wesentlichen von der weiteren Entwicklung des Luftverkehrsmarktes und hier nicht zuletzt von der Nachfrage sowie dem Angebot an (gebrauchten) Flugzeugen vom Typ A380-800 abhängen.

Das langfristige Darlehen beinhaltet eine Darlehenstranche A (Tranche A), welche ursprünglich in Höhe von 119,04 Millionen USD in Anspruch genommen wurde, und eine Darlehenstranche B (Tranche B) in Höhe von zehn Millionen USD. Die Laufzeit der Tranche A beträgt zwölf Jahre nach Übernahme des Flugzeuges. Dies entspricht dem Ende der zehnjährigen Grundlaufzeit plus der ersten auf zwei Jahre fixierten Verlängerungsoption des Leasingvertrages. In diesem Zeitraum ist die vollständige Rückzahlung der Tranche A vorgesehen. Die Laufzeit der Tranche B beträgt 15 Jahre. Nach zwölf Jahren besteht noch eine Restschuld von zehn Millionen USD.

Zur Überbrückung von unvorhergesehenen Liquiditätseinpässen steht der Gesellschaft ein Kontokorrentkredit der Norddeutschen Landesbank in Höhe von drei Millionen USD zur Verfügung. Dieser wurde bisher nicht in Anspruch genommen.

Weitere Chancen und Risiken werden derzeit nicht gesehen.

D. Zukünftige Entwicklung der Gesellschaft

Die Gesellschaft kann ihre Kosten durch langfristige Einnahmen aus der Vermietung des Flugzeuges abdecken, sofern Emirates als Leasingnehmer seine vertraglichen Verpflichtungen bis zum Ende des Leasingvertrages weiterhin erfüllt.

Der langfristige Erfolg der Gesellschaft wird davon abhängen, ob Emirates von den Verlängerungsoptionen Gebrauch macht bzw. zu welchen Konditionen eine alternative Anschlussvermietung erfolgt und zu welchem Preis das Flugzeug veräußert werden kann.

Die Geschäftsführung geht davon aus, dass sich der planmäßige Jahresfehlbetrag der Gesellschaft in den beiden folgenden Geschäftsjahren leicht reduzieren wird. Zu dem negativen Ergebnis werden insbesondere die planmäßigen Abschreibungen auf das Anlagevermögen sowie die sich im Zeitablauf reduzierenden Zinsaufwendungen beitragen.

Offenbach am Main, den 26. März 2013

Der persönlich haftende Gesellschafter First Flight Control GmbH*gez. Martina Allinger**gez. Dr. Peter E. Hein***Der Geschäftsführende Kommanditist First Flight Management GmbH***gez. Martina Allinger**gez. Dr. Peter E. Hein***Bilanz zum 31.12.2012****Aktiva**

	31.12.2012		Vorjahr
	EUR	EUR	TEUR
A. Anlagevermögen			
Vermietete Sachanlagen			
Flugzeug		108.490.347,41	120.657
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
Sonstige Vermögensgegenstände	25.798,45		28
II. Guthaben bei Kreditinstituten	7.189.885,16		6.990
		7.215.683,61	7.018
		115.706.031,02	127.675

Passiva

	31.12.2012		Vorjahr
	EUR	EUR	TEUR
A. Eigenkapital			
Kapitalanteile der Kommanditisten			
1. Festkapital	68.550.000,00		68.550
2. Variables Kapital	-28.377.423,07		-21.770
		40.172.576,93	46.780
B. Rückstellungen			
Sonstige Rückstellungen		4.350,00	7
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	74.513.814,11		79.931
2. Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	155,84		0
3. Sonstige Verbindlichkeiten	4.350,00		0
		74.518.319,95	79.931
D. Rechnungsabgrenzungsposten		1.010.784,14	957
		115.706.031,02	127.675

Gewinn-und-Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

	2012	Vorjahr
	EUR	TEUR
1. Umsatzerlöse aus Vermietung	15.935.643,81	16.000
2. Sonstige betriebliche Erträge	649.718,88	172
3. Abschreibungen auf vermietete Sachanlagen	12.167.141,76	12.167
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.214.963,62	726
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	52.743,54	68
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.879.311,11	5.178
7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/ Jahresfehlbetrag	-1.623.310,26	-1.831

Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012**A. Allgemeine Angaben**

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß den §§ 242 ff. und §§ 264 ff. HGB aufgestellt. Die Doric Flugzeugfonds Sechste GmbH & Co. KG (Gesellschaft) hat teilweise von den Aufstellungserleichterungen für mittelgroße Gesellschaften Gebrauch gemacht. Persönlich haftender Gesellschafter der Gesellschaft ist die First Flight Control GmbH, Offenbach am Main (Komplementär). Das voll eingezahlte Stammkapital beträgt 25.000,00 EUR.

Die Gesellschaft betreibt das Finanzierungsleasing nach § 1 Abs. 1a Satz 2 Nr. 10 KWG. Sie gilt aber nicht als Finanzdienstleistungsinstitut, da sie gemäß § 2 Abs. 6 Satz 1 Nr. 17 KWG als Leasing-Objektgesellschaft von der hierfür zugelassenen Doric GmbH (vormals: Doric Asset Finance & Verwaltungs GmbH), Offenbach am Main, verwaltet wird.

Der Geschäftsführung der First Flight Control GmbH gehörten im Berichtszeitraum an:

- Martina Allinger, Head of Fund Administration
- Dr. Peter E. Hein, Global Head of Asset Management and Compliance

Die Geschäftsführung der Gesellschaft obliegt der First Flight Management GmbH, Offenbach am Main (Geschäftsführender Kommanditist). Der Geschäftsführung der First Flight Management GmbH gehörten im Berichtszeitraum an:

- Martina Allinger, Head of Fund Administration
- Dr. Peter E. Hein, Global Head of Asset Management and Compliance

B. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Folgende Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden angewandt:

- Das Anlagevermögen wurde zu Anschaffungskosten aktiviert und, soweit abnutzbar, um planmäßige Abschreibungen vermindert. Die Abschreibungen erfolgten linear mit 8,33 Prozent p. a.
- Sonstige Vermögensgegenstände sowie Guthaben bei Kreditinstituten wurden zu Nominalwerten angesetzt.
- Rückstellungen wurden in Höhe der voraussichtlichen Verpflichtungen und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum Erfüllungsbetrag angesetzt.
- Verbindlichkeiten wurden zum Erfüllungsbetrag bzw. zum Kurs am Bilanzstichtag angesetzt.
- Der Passive Rechnungsabgrenzungsposten betrifft den auf das Geschäftsjahr 2013 entfallenden Anteil der Leasingrate, die die Gesellschaft im Dezember 2012 erhalten hat.
- Aufwendungen und Erträge wurden periodengerecht abgegrenzt.

Die Umrechnung laufender, in fremder Währung vorgenommener Buchungen erfolgte zum amtlichen Umsatzsteuerumrechnungskurs. Die Bewertung von Vermögensgegenständen und Schulden, die auf fremde Währung lauten, erfolgte entsprechend § 256a HGB.

Die Umrechnung des unter den Sachanlagen ausgewiesenen und in US-Dollar angeschafften Flugzeuges, die Umrechnung der Abschreibungen sowie die Umrechnung der Guthaben bei Kreditinstituten erfolgten zum historischen Transaktionskurs zum Zeitpunkt der Anschaffung des Flugzeuges. Ebenso werden die zur Finanzierung des Flugzeuges aufgenommenen US-Dollar-Darlehen zum historischen Transaktionskurs umgerechnet, da die Gesellschaft dieses als Finanzinstrument zur Absicherung gegen Kursverluste durch Wechselkursschwankungen aus dem Grundgeschäft (Flugzeug), im Wert von anfänglich 210.000 TUSD (146.006 TEUR), nutzt.

Das abgeschlossene Grundgeschäft bildet mit den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Sicherungsgeschäft) eine Bewertungseinheit.

Da sich die Bedingungen und Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft vollumfänglich entsprechen, handelt es sich im vorliegenden Fall um einen Mikro-Hedge. Die gegenläufigen Zahlungsstromänderungen gleichen sich über die Laufzeit beider Geschäfte bis zum 31. Dezember 2021 in voller Höhe aus. Die Risiken des Grundgeschäftes sind somit zu 100 Prozent abgesichert. Das aus dem Grundgeschäft resultierende und durch das langfristige Darlehen gesicherte Risiko beträgt 6.706 TEUR.

C. Erläuterungen zum Jahresabschluss

Das Anlagevermögen entwickelte sich wie folgt:

	Anschaffungskosten	
	01.01.2012	Zugänge
	EUR	EUR
Vermietete Sachanlagen Flugzeug	146.005.701,17	0,00
	Abschreibungen	
	Zugänge	kumuliert
	EUR	EUR
Vermietete Sachanlagen Flugzeug	12.167.141,76	37.515.353,76
	Restbuchwerte	
	31.12.2012	01.01.2012
	EUR	EUR
Vermietete Sachanlagen Flugzeug	108.490.347,41	120.657.489,17

Unter den Kapitalanteilen der Kommanditisten werden zum 31. Dezember 2012 ausgewiesen:

	EUR	EUR
Festkapital, Kapitalkonto I		68.550.000,00
Variables Kapital, Kapitalkonto II		
Agio	3.427.000,00	
Entnahmen bis 31.12.2011	5.047.377,03	
Entnahmen 2012	4.983.786,05	
Verlustvortrag	20.149.949,73	
Jahresfehlbetrag 2012	1.623.310,26	-28.377.423,07
		40.172.576,93

Die Hafteinlagen zum 31. Dezember 2012 betragen 685.500,00 EUR.

Verbindlichkeitspiegel

	Restlaufzeit < 1 Jahr in EUR	Restlaufzeit > 5 Jahre in EUR	Besicherung
31.12.2012			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.893.034,29	41.578.303,71	Pfandrecht am Flugzeug/ Verpfändung eines Bankkontos
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	155,84		
Sonstige Verbindlichkeiten	4.350,00	0,00	
Davon gegenüber Gesellschaftern	4.350,00	0,00	
Vorjahr			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.519.803,31	48.977.433,25	Pfandrecht am Flugzeug/ Verpfändung eines Bankkontos

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 649.592,88 EUR enthalten. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen aus der Währungsumrechnung in Höhe von 650.192,21 EUR enthalten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	TEUR
Währungsdifferenz	650
Asset-Management-Vergütung	319
Treuhand- und Geschäftsführungsvergütung	189
Buchhaltungskosten	50
Sonstige Kosten	7
Gesamt	1.215

Die Gesellschaft beschäftigte im Geschäftsjahr 2012 keine Arbeitnehmer.

Offenbach am Main, den 26. März 2013**Der persönlich haftende Gesellschafter First Flight Control GmbH***gez.***Martina Allinger****Dr. Peter E. Hein****Der Geschäftsführende Kommanditist First Flight Management GmbH***gez.***Martina Allinger****Dr. Peter E. Hein****Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Doric Flugzeugfonds Sechste GmbH & Co. KG, Offenbach am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung des geschäftsführenden Gesellschafters der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer 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 Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht 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 der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des geschäftsführenden Gesellschafters sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. 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 Jahresabschluss der Doric Flugzeugfonds Sechste GmbH & Co. KG, Offenbach am Main, den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit

dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

München, den 30. Juli 2013

**Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Stadter, Wirtschaftsprüfer

Mühlbauer, Wirtschaftsprüfer

Feststellung

Der Jahresabschluss 2012 wurde am 22.10.2013 festgestellt.
