

## Suchen

Name	Bereich	Information	V.-Datum
HEH Aviation "Helsinki" GmbH & Co. geschlossene Investment KG (vormals: HEH Aviation "Atlanta" Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. geschlossene Investment-KG) Hamburg	Rechnungslegung/ Finanzberichte	Jahresbericht zum Geschäftsjahr vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2016	21.08.2017

HEH Aviation "Helsinki" GmbH & Co. geschlossene Investment KG (vormals: HEH Aviation "Atlanta" Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. geschlossene Investment-KG)

Hamburg

Jahresbericht zum Geschäftsjahr vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2016

Bilanz zum 31.12.2016

**A. Aktiva**

	31.12.2016	31.12.2015
	EUR	EUR
I. Investmentanlagevermögen		
1. Sachanlagen	25.246.000,00	26.469.632,00
2. Anschaffungsnebenkosten	1.124.350,95	1.262.026,58
3. Barmittel und Barmitteläquivalente		
a) Täglich verfügbare Bankguthaben	619.382,18	381.582,25
4. Sonstige Vermögensgegenstände	5.103,40	84.035,01
5. Aktive Rechnungsabgrenzung	316.692,66	368.048,22
Summe Aktiva	27.311.529,19	28.565.324,06

**B. Passiva**

1. Rückstellungen	11.800,00	10.500,00
2. Kredite		
a) von Kreditinstituten	10.293.892,40	11.845.751,86
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0,00	11.325,34
4. Passive Rechnungsabgrenzung	215.587,93	215.587,93
5. Eigenkapital		
a) Kapitalanteile beziehungsweise gezeichnetes Kapital	17.419.286,18	15.764.888,62
b) Kapitalrücklage	847.000,00	832.000,00
c) nicht realisierte Verluste aus der Neubewertung sowie Abschreibungen Anschaffungsnebenkosten	-1.476.037,32	-114.729,69
d) Bilanzgewinn	0,00	0,00
Summe Passiva	27.311.529,19	28.565.324,06

Anhang für das Geschäftsjahr 2016

**1. Allgemeine Angaben**

Bei der Gesellschaft handelt es sich um eine geschlossene Publikums-Investmentkommanditgesellschaft, die den Vorschriften der §§ 149 ff. Kapitalanlagegesetzbuch (KAGB) unterliegt. Die Gesellschaft hat daher für Rechnungslegung, Prüfung und Offenlegung die besonderen Vorschriften nach §§ 158-160 KAGB sowie die Verordnung über Inhalt, Umfang und Darstellung der Rechnungslegung von Sondervermögen, Investmentaktiengesellschaften und Investmentkommanditgesellschaften sowie über die Bewertung der zu dem Investmentvermögen gehörenden Vermögensgegenstände (KARBV) zu beachten.

Die Gesellschaft ist aufgrund ihrer Rechtsform und der an ihr beteiligten Kapitalgesellschaft als persönlich haftende Gesellschafterin gemäß § 264a Abs. 1 HGB verpflichtet, die Vorschriften für Kapitalgesellschaften & Co. anzuwenden.

Die Gesellschaft weist zum 31. Dezember 2016 die Größenmerkmale einer kleinen Personenhandelsgesellschaft gemäß § 264a Abs. 1 in Verbindung mit § 267 Abs. 1 HGB auf.

Die Gesellschaft wendet für die Aufstellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung die Gliederungsvorschriften der §§ 21 und 22 KARBV an.

Für die Aufstellung des Anhangs wird § 25 KARBV beachtet.

Aufgrund der Vorschriften des KAGB erstellt die Gesellschaft einen Lagebericht nach § 289 HGB mit den besonderen Angaben nach § 23 Abs. 3 und 4 KARBV. Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft geben aufgrund der Bestimmung des § 158 i.V.m. § 135 Abs. 1 Nr. 3 KAGB einen sog. Bilanzzeit nach § 264 Abs. 2 S. 3 bzw. § 289 Abs. 1 S. 5 HGB ab.

## 2. Angewandte Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden (§§ 26 ff. KARBV)

Der Jahresabschluss der Gesellschaft weist in EUR zum 31. Dezember 2016 ein Eigenkapital in Höhe von EUR 16.790.248,86 aus.

Die Vermögensgegenstände werden nach § 28 Abs. 1 KARBV zum Verkehrswert angesetzt. Der Verkehrswert des Flugzeugs wird grundsätzlich durch die Kapitalverwaltungsgesellschaft (KVG) gemäß den Regelungen nach § 33 Abs. 3 KARBV durch ein Ertragswertverfahren ermittelt, das die individuellen technischen Merkmale und weitere Parameter wie z. B. den Restwert des Objektes und den entsprechend adäquaten Diskontierungssatz berücksichtigt.

Das Bankguthaben wird nach § 29 Abs. 2 KARBV zum Nennbetrag bilanziert.

Die Rückstellungen werden mit dem nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrag angesetzt und berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden grundsätzlich abgezinst.

Die Verbindlichkeiten werden gemäß § 29 Abs. 3 KARBV mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt. Die Restlaufzeiten sind im Verbindlichkeitspiegel dargestellt.

## 3. Angaben zu den Vermögensgegenständen (§ 25 Abs. 5 Nr. 4 KARBV)

Flugzeugtyp:	ATR 72-500
Baujahr MSN 916 und MSN 959:	2011
Erwerbsjahr MSN 916 und MSN 959:	2015

Die Fremdfinanzierungsquote der Flugzeuge unter Berücksichtigung der Anschaffungsnebenkosten zum 31.12.2016 beträgt 39,04 %.

Die Restlaufzeit des Mietvertrages während der achtjährigen Grundmietzeit beträgt am Bilanzstichtag 74 Monate.

Andienungsrechte bestehen nicht.

Der Verkehrswert der Flugzeuge zum Bilanzstichtag beträgt für MSN 916 EUR 12.577.000,00 (Vorjahr: EUR 13.234.816,00 (= Kaufpreis)) und für MSN 959 EUR 12.669.000,00 (Vorjahr: EUR 13.234.816,00 (= Kaufpreis)), somit insgesamt EUR 25.246.000,00 (Vorjahr: EUR 26.469.632,00).

Die Wartungsarbeiten wurden im Berichtsjahr regelmäßig durchgeführt.

## 4. Vergleichende Übersicht über die Wertentwicklung des Investmentanlagevermögens

	31.12.2016	31.12.2015
	EUR	EUR
Vermögen	27.311.529,19	28.565.324,07
Schulden	10.521.280,33	12.083.165,13
Nettoinvestmentvermögen	16.790.248,86	16.482.158,94

## 5. Darstellung der Kapitalkonten entsprechend der gesellschaftsvertraglichen Regelung (§ 25 Abs. 4 KARBV)

	31.12.2016	31.12.2015
	EUR	EUR
<b>EIGENKAPITAL</b>		
Kapitalanteile der Kommanditisten		
1. Pflichteinlagekapitalkonto	16.940.000,00	16.740.000,00
2. Ergebnissonderkonto	478.060,91	-711.254,02
3. Entnahmekonto	-1.474.812,05	-378.587,05
4. Kapitalrücklagekonto (Agio)	847.000,00	832.000,00
	16.790.248,86	16.482.158,93

## 6. Erläuterungen zur Bilanz

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Umsatzsteuer-erstattungsansprüche.

Die Rückstellungen betreffen die Jahresabschlusskosten 2016.

Verbindlichkeitspiegel zum 31. Dezember 2016:

Restlaufzeit

	bis 1 Jahr EUR	1 bis 5 Jahre EUR	mehr als 5 Jahre EUR	Gesamt EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (i. Vj.)	1.586.523,60 1.554.783,11	6.661.545,96 8.245.145,83	2.045.822,84 2.045.822,92	10.293.892,40 11.845.751,86)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (i. Vj.)	0,00 11.325,34	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 11.325,34)
(i. Vj.)	1.586.523,60	6.661.545,96	2.045.822,84	10.293.892,40
(i. Vj.)	1.566.108,45	8.245.145,83	2.045.822,88	11.857.077,16)

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr beträgt EUR 8.707.368,80 (Vorjahr: EUR 10.290.968,71).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in voller Höhe durch jeweils eine erstrangige Flugzeughypothek nach finnischem Recht besichert.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet die von Finnair vorschüssig bezahlte monatliche Mietrate für Januar 2017.

## 7. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Aus der Nutzungsüberlassung der erworbenen Flugzeuge wurden entsprechend den abgeschlossenen Leasingverträgen Umsatzerlöse von TEUR 3.001 (Vorjahr: TEUR 2.285) erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen von TEUR 175 (Vorjahr: TEUR 2.831) beruhen im Wesentlichen auf Kosten der Platzierung in Höhe von TEUR 30 (Vorjahr: TEUR 2.083), Rechts- und Beratungskosten in Höhe von TEUR 45 (Vorjahr: TEUR 164), Verwaltungskosten der KVG in Höhe von TEUR 40 (Vorjahr: TEUR 115), Kosten der Anlegerverwaltung in Höhe von TEUR 21 (Vorjahr: TEUR 17) sowie Abschluss- und Prüfungskosten in Höhe von TEUR 13 (Vorjahr: TEUR 10).

Zinsaufwendungen von TEUR 224 entfallen auf die langfristige Fremdfinanzierung.

## 8. Verwendungsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 § 24 Abs. 1 KARBV

	2016 EUR	2015 EUR
1. Realisiertes Ergebnis des Geschäftsjahres	2.550.622,55	-594.751,18
2. Gutschrift/Belastung auf Kapitalkonten	- 2.550.622,55	594.751,18
3. Bilanzgewinn/Bilanzverlust	0,00	0,00

## 9. Entwicklungsrechnung für das Vermögen der Kommanditisten § 24 Abs. 2 KARBV

	2016 01.01.2016- 31.12.2016 EUR	2015 01.01.2015- 31.12.2015 EUR
I. Wert des Eigenkapitals am Beginn des Geschäftsjahres	16.482.158,93	6.226,85
1. Mittelzufluss (netto)		
a. Mittelzufluss aus Gesellschaftereintritten	215.000,00	17.564.000,00
b. Mittelabflüsse aus Gesellschafteraustritten	0,00	0,00
c. Mittelabflüsse durch Entnahmen	-1.096.225,00	-378.587,05
	- 881.225,00	17.185.412,95
2. Realisiertes Ergebnis des Geschäftsjahres nach Verwendungsrechnung	2.550.622,55	-594.751,18
3. Nicht realisiertes Ergebnis des Geschäftsjahres	- 1.361.307,63	-114.729,69
	1.189.314,92	-709.480,87
II. Wert des Eigenkapitals am Ende des Geschäftsjahres	16.790.248,86	16.482.158,93

## 10. Angaben gem. § 300 KAGB

### Angaben zu schwer liquidierbaren Vermögensgegenständen:

Prozentsatz der schwer liquidierbaren Vermögensgegenstände, für die besondere Regeln gelten: 0 %

### Angaben zu neuen Regelungen zum Liquiditätsmanagement

Die Kapitalverwaltungsgesellschaft (nachfolgend „KVG“) hat schriftliche Grundsätze und Verfahren festgelegt, die es ihr ermöglichen, die Liquiditätsrisiken der Gesellschaft zu überwachen. Die KVG überprüft diese Grundsätze regelmäßig und aktualisiert sie entsprechend. Seit Aufstellung des letzten Jahresberichts hat es keine wesentlichen Änderungen zum Liquiditätsmanagement der Gesellschaft gegeben.

## **Risikomanagementsystem**

Der Risikomanagement-Prozess beginnt mit der Identifikation und Erfassung der Risiken. In einem zweiten Schritt werden die Risiken bewertet und analysiert. Die dritte Phase widmet sich der Steuerung der als relevant eingestuften Risiken, die vierte der Kontrolle der Effizienz und Effektivität der Steuerungsmaßnahmen. Im fünften Schritt erfolgt ein stetiger Vergleich mit den Anlagebedingungen. Ergänzt wird der Risikomanagementprozess durch eine adäquate und IT-gestützte Risikodokumentation. Das System der KVG für das Risikomanagement erfüllt die gesetzlichen Anforderungen.

Mit Hilfe von transparenten Systemen und Prozessen gewährleistet das Risikomanagementsystem das frühzeitige Erkennen und Einschätzen von Risiken, um geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen oder auch Chancen zu nutzen. Im Rahmen des Frühwarnsystems werden regelmäßig Risikoindikatoren erhoben und zu Risiken aggregiert. Soweit ein Indikator die festgelegten Schwellenwerte überschreitet, wird ein Frühwarnimpuls ausgelöst, der eine Ursachenanalyse und Maßnahmen zur Risikobewältigung nach sich zieht. Es erfolgt eine jeweils angemessene Risikolimitierung.

Veränderungen von Risiken werden im Rahmen von regelmäßigen Risikoinventuren durch die Risikoverantwortlichen identifiziert und gegebenenfalls auch ad hoc an den Risikomanager gemeldet. Im Rahmen einer Risikoanalyse und -bewertung werden die Risiken grundsätzlich nach Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten quantifiziert. In den Fällen, wo eine Quantifizierung nicht möglich ist, erfolgt eine qualitative Beschreibung der Risiken und eine fundierte Schätzung der Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten durch den jeweiligen Risikoverantwortlichen.

Der KVG obliegt es, im Rahmen ihrer Melde- und Berichtspflichten die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) sowie die Anleger regelmäßig über das aktuelle Risikoprofil bzw. über dessen wesentliche Änderungen zu informieren. Gemäß Art. 44 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 231/2013 der Kommission zur Ergänzung der Richtlinie 2011/61/EU vom 19. Dezember 2012 („AIFM-VO“) in Verbindung mit Anhang II AIFM-VO sind bei dieser Information insbesondere das Markt-, das Kredit-, das Liquiditäts- sowie das Gegenpartierisiko und operationelle Risiken darzustellen.

## **Risikoprofil des AIF**

Mit der Investition in den AIF sind neben der Chance auf Auszahlungen auch Risiken verbunden. Bei dem AIF handelt es sich um eine langfristige unternehmerische Beteiligung an einer geschlossenen Investmentkommanditgesellschaft nach deutschem Recht. Aufgrund der Langfristigkeit der zu tätigenen Investition steht die wirtschaftliche Entwicklung des AIF nicht fest und kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Es kann nicht garantiert werden, dass der Anleger seinen gewünschten Anlageerfolg erreicht. Es besteht kein Anspruch auf Rückzahlung der Kapitaleinlage nebst Ausgabeaufschlag.

Individuelle Risiken aus der persönlichen Situation eines Anlegers können nicht dargestellt werden. Neben den im Verkaufsprospekt beschriebenen Risiken können heute nicht vorhersehbare Ereignisse oder Entwicklungen den AIF bzw. die im AIF gehaltenen Vermögensgegenstände nachteilig beeinträchtigen. Alle einzeln dargestellten Risiken können auch kumuliert oder aber auch in einer besonders starken Ausprägung eintreten und dadurch die negativen Auswirkungen auf den AIF und somit auch auf den Anleger verstärken.

Das Risikoprofil des AIF wird im Wesentlichen bestimmt durch Markt-, Kredit-, Liquiditäts-, Gegenpartierisiken, operationelle und steuerliche Risiken. Das Risikoprofil des AIF ist nicht bestimmt durch den Grundsatz der Risikomischung, da die Kapitaleinlagen der Anleger in nur einen Sachwert in Form zweier Luftfahrzeuge (ATR 72-500 MSN 916 und MSN 959) investiert werden. Realisieren sich bei diesen Anlageobjekten Risiken, können diese nicht entsprechend mit anderen Vermögensgegenständen ausgeglichen oder die Intensität der Risikorealisation gemindert werden. Darüber hinaus bestehen Gesellschafterrisiken, die nicht im Rahmen eines Risikomanagementsystems abgebildet werden können.

Die relevanten gesetzlichen Limits wurden nicht überschritten.

## **Allgemeine Risiken**

### **Prognose- und Konzeptionsrisiko**

Die im Verkaufsprospekt dargestellten Wirtschaftlichkeitsprognosen basieren auf Annahmen und abgeschlossenen Verträgen. Prognosen und frühere Entwicklungen sind kein Indikator für die zukünftige Entwicklung der Gesellschaft. Der Grad der Genauigkeit von Prognosen nimmt mit zunehmender Laufzeit der Beteiligung ab. Es besteht das Risiko, dass sich die zugrundeliegenden Annahmen als unzutreffend oder unvollständig erweisen bzw. Sachverhalte sich anders entwickeln als angenommen. Eine andere als die prognostizierte Entwicklung kann sich negativ auf das wirtschaftliche Ergebnis der HEH Helsinki auswirken. Daher kann keine Aussage darüber getroffen werden, wie hoch die Auszahlungen aus dem Investment an die Anleger tatsächlich ausfallen werden. Insgesamt können sich Auszahlungen an die Anleger verringern, verzögern oder ganz ausfallen.

### **Vertragserfüllungsrisiko (Kontrahenten- bzw. Gegenpartierisiko)**

Die tatsächlichen Auszahlungen aus der Beteiligung sind maßgeblich davon abhängig, dass die vorgesehenen Hauptvertragspartner der Gesellschaft ihren vertraglichen Verpflichtungen nachkommen. Für die Gesellschaft stellt sich dieses Risiko als Bonitätsrisiko der Hauptvertragspartner sowie des Leasingnehmers und dessen Garanten dar. Es besteht ferner die Möglichkeit, dass die mit dem Flugzeugmanagement und der Beteiligungsverwaltung beauftragten Unternehmen – hierzu zählen auch Vertragsbeziehungen zu Dienstleistungs- und Auslagerungsunternehmen und sonstigen Dritten – ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen. Stehen die beauftragten Gesellschaften oder ihr Management nicht mehr zur Verfügung, auch bei ordentlichen Beendigungen von Verträgen, kann es zu Verzögerungen kommen, bis ein geeigneter Ersatz gefunden wird. Ggf. kann ein Ersatz nur zu nachteiligen Konditionen realisiert werden, was einen Totalverlust des eingesetzten Kapitals für den Anleger bewirken kann.

## **Informationsrisiko**

Die den Anlegern zur Verfügung gestellten Informationen basieren teilweise auf Angaben fremder Dritter. Die Richtigkeit dieser Angaben wird vorausgesetzt, kann aber inhaltlich nicht vollständig überprüft werden. In der Folge besteht für die Anleger das Risiko, dass Inhalte, Annahmen und/oder Schlussfolgerungen von verwendeten Quellen unvollständig, ungenau oder nicht richtig sind. Hieraus können sich negative Abweichungen von den geplanten Ergebnissen des AIF ergeben. Auszahlungen an die Anleger können geringer ausfallen, sich verzögern oder ganz ausbleiben. Damit besteht die Gefahr, dass Anleger ihr eingesetztes Kapital ganz oder teilweise verlieren.

## **Austrittsrisiko**

Die Laufzeit der Gesellschaft ist grundsätzlich bis zum 31. Dezember 2032 befristet. Es besteht jedoch das Risiko, dass Anleger unter bestimmten Voraussetzungen ihre Beteiligungen vor dem Ende der gesellschaftsvertraglich vereinbarten Laufzeit der Beteiligung anfechten, widerrufen, von diesen zurücktreten oder außerordentlich kündigen. In diesen Fällen besteht bei einem Auseinandersetzungsguthaben die Verpflichtung, an den ausscheidenden Gesellschafter Zahlungen aus dem Vermögen der HEH Helsinki zu leisten. Durch solche (unerwarteten) Zahlungsverpflichtungen kann das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft negativ beeinträchtigt werden. Dadurch können sich Auszahlungen an die verbleibenden Anleger verringern, verzögern oder ganz ausbleiben und diese können einen teilweisen oder vollständigen Verlust des eingesetzten Kapitals erleiden. Für die auf diese Weise ausscheidenden Anleger besteht das Risiko des teilweisen oder vollständigen Verlusts des Auseinandersetzungsguthabens.

## **Allgemeines Risiko aus Störungen der internationalen Kapitalmärkte**

Es besteht das Risiko, dass Störungen an den internationalen Finanz- und Kapitalmärkten wie durch Staatsbankrotte, Schuldenmoratorien, Schuldenschnitte auf Staatsebene und auch Störungen auf Ebene von Finanzinstituten eintreten. So besteht insbesondere das Risiko, dass Versicherungen, Banken oder Kreditinstitute aufgrund einer solchen Krise ihre Verpflichtungen, insbesondere gegenüber der Gesellschaft nicht, nicht vollständig oder nicht zum geplanten Zeitpunkt, erfüllen. Weiterhin besteht das Risiko, dass sich die Inflationsrate unverhältnismäßig schnell erhöht (extreme Inflation) oder das Währungssystem (vgl. hierzu in diesem Kapitel „Währungsrisiken“) umgestellt wird, wodurch das wirtschaftliche Ergebnis der HEH Helsinki negativ beeinflusst werden könnte. In diesen Fällen können sich nicht nur Auszahlungen an die Anleger verringern, verzögern oder ganz ausfallen, ebenso können Anleger einen teilweisen oder vollständigen Verlust des eingesetzten Kapitals erleiden.

## **Liquiditätsrisiken**

### **Allgemeines Liquiditätsrisiko**

Liquiditätsrisiken ergeben sich aus der Ungleichheit von Ein- und Auszahlungen und bergen die Gefahr in sich, dass die Gesellschaft mangels liquider Mittel ihren Zahlungsverpflichtungen nicht oder nicht vollständig nachkommen kann. Liquiditätsrisiken können beispielsweise dadurch entstehen, dass die vereinbarten Leasingeinnahmen verspätet oder gemindert geleistet werden, die zu erbringenden Verbindlichkeiten der HEH Helsinki jedoch vereinbarungsgemäß gezahlt werden müssen. Weiter können gesetzliche Änderungen oder vertragliche Bestimmungen, die Entnahme freier Liquidität in Frage stellen. Die HEH Helsinki hält planmäßig eine Liquiditätsreserve vor. Es ist möglich, dass außerplanmäßige Ausgaben der Gesellschaft die verfügbare Liquidität aufzehren oder übersteigen. Sollte die verfügbare Liquidität nicht ausreichen, kann dies zur Folge haben, dass die HEH Helsinki zusätzliche Mittel zu nicht eingeplanten Kosten aufnehmen muss oder dass es zu einer Insolvenz der HEH Helsinki kommt, die zu einem Totalverlust der Kommanditeinlage der Anleger nebst Agio führen kann. Gleiches gilt, sollte das planmäßige Eigenkapital nicht, nur verzögert oder nicht in voller Höhe platziert bzw. eingezahlt werden. Der Gesellschaftsvertrag der HEH Helsinki enthält eine feste Laufzeit des Fonds bis Ende 2032. Sollte zu diesem Zeitpunkt kein Erwerber für die Flugzeuge gefunden werden oder die zu erzielenden Preise nicht angemessen sein, könnte es zu Verzögerungen bei der Auflösung der Gesellschaft kommen oder nur geringere Auszahlungen an die Anleger möglich sein. Sofern sich die vorstehenden Liquiditätsrisiken realisieren, besteht das Risiko, dass das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft negativ beeinflusst wird und sich die Auszahlungen an die Anleger vermindern, verzögern oder gänzlich unterbleiben und Anleger das eingesetzte Kapital ganz oder teilweise verlieren.

### **Risiko aus Zinsentwicklungen**

In der Wirtschaftlichkeitsprognose wird die prognostizierte Liquidität ab dem Jahr 2017 mit einem durchschnittlichen kalkulatorischen Zinssatz von 1,50 % p.a. verzinst. Sollte nur ein durchschnittlich niedrigerer Zinssatz erzielt werden können, hätte dies negative Auswirkungen auf die Auszahlungen an die Anleger.

## **Währungsrisiken**

Die Einnahmen aus den abgeschlossenen Leasingverträgen und der Kapitaldienst für die Finanzierung der Flugzeuge erfolgen vertragsgemäß in Euro. Planmäßig sollen auch die Anschlussleasingraten und spätere Verkäufe in Euro abgewickelt werden. Künftige Leasingverträge und der spätere Verkaufserlös der Flugzeuge können ggf. auch in US-Dollar oder anderen Fremdwährungen abgeschlossen werden. Auch ein Ausscheiden von Finnland aus dem Euro ist nicht ausgeschlossen und kann gesetzlich zur Anpassung der Währung der Leasingverträge führen. Sollten sich aus künftigen Fremdwährungsgeschäften Währungsrisiken ergeben, hat die Gesellschaft die dann geltenden Grenzen des KAGB und der Anlagebedingungen für Währungsrisiken einzuhalten. Zur Begrenzung der Fremdwährungsrisiken können daher Währungsgeschäfte als Kurssicherungsmaßnahmen erforderlich werden. Kosten dieser Kurssicherungsmaßnahmen können die geplanten Auszahlungen und die Schlussauszahlung verringern. Es kann zur Einhaltung der Grenzen für Fremdwährungsrisiken auch erforderlich werden, auf wirtschaftlich vorteilhafte Verträge zu verzichten, wodurch sich geringere Leasingeinnahmen oder geringere Verkaufserlöse ergeben können. Die genannten Gründe können zu geringeren Auszahlungen und zu einem teilweisen Verlust des eingesetzten Kapitals führen.

## **Risiken aus der Beteiligungsstruktur**

### **Risiko aus der externen Verwaltung der Gesellschaft**

Gemäß den Anforderungen des KAGB hat die HEH Helsinki eine Kapitalverwaltungsgesellschaft zu ihrer externen Verwaltung bestellt und ihr in diesem Zusammenhang eine umfassende rechtsgeschäftliche Handlungsvollmacht zur Erfüllung ihrer Pflichten erteilt. Die KVG entscheidet über die Anlage und die Verwaltung des Kommanditanlagevermögens der HEH Helsinki. Es besteht das Risiko, dass die KVG für die HEH Helsinki nachteilige Entscheidungen trifft oder ihren gesetzlichen und/oder vertraglichen Verpflichtungen in sonstiger Weise nicht nachkommt oder die ihr erteilte Erlaubnis verliert. Insbesondere ist die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) für den Fall des Verstoßes gegen aufsichtsrechtliche Pflichten berechtigt, der KVG das Recht zur kollektiven Vermögensverwaltung für die Gesellschaft zu entziehen. Es besteht das Risiko, dass die HEH Helsinki in diesem Falle rückabzuwickeln ist, falls sie sich nicht in ein intern verwaltetes geschlossenes Investmentvermögen umwandelt oder die Verwaltung von keiner anderen Kapitalverwaltungsgesellschaft übernommen wird. Sofern die Verwaltung von einer anderen Kapitalgesellschaft übernommen wird, besteht das Risiko, dass die Kosten hierfür höher ausfallen. Vorstehendes kann zu einer Beeinträchtigung des wirtschaftlichen Ergebnisses der HEH Helsinki und dadurch zu geringeren, verspäteten oder ausbleibenden Auszahlungen an die Anleger und zum teilweisen oder vollständigen Verlust des von den Anlegern eingesetzten Kapitals führen.

### **Risiken aus der Verwahrstelle**

Die Verwahrstelle wird mit einer umfassenden Mitwirkungs- und Kontrolltätigkeit hinsichtlich der Vermögensgegenstände sowie der Zahlungsströme der HEH Helsinki beauftragt. Es besteht das Risiko, dass die Verwahrstelle ihre gesetzlichen und vertraglichen Pflichten nicht einhält und der Gesellschaft dadurch bspw. durch eine fehlerhafte oder verzögerte Verwendung der Anlegergelder ein Schaden entsteht. Erfüllt die Verwahrstelle die gesetzlichen Anforderungen nicht, kann die BaFin die KVG anweisen, unverzüglich eine neue Verwahrstelle zu beauftragen. Ebenfalls besteht die Möglichkeit, dass sich die Verwahrstelle nicht pflichtgemäß im Sinne ihres Vertrages verhält, so dass die Zusammenarbeit aus diesem Grund beendet werden muss oder, dass die Verwahrstelle ihrerseits den Vertrag kündigt. Es besteht das Risiko, dass eine neue Verwahrstelle nicht oder nur zu höheren Kosten gefunden werden kann. Sofern keine Verwahrstelle gefunden wird, besteht das Risiko der Rückabwicklung der HEH Helsinki. Dadurch kann das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft beeinträchtigt werden. In der Folge können Auszahlungen an Anleger geringer ausfallen, sich verzögern oder ganz ausbleiben. Ebenso kann das von Anlegern eingesetzte Kapital ganz oder teilweise verloren gehen.

### **Risiko aus der Geschäftsführung**

Die Geschäftsführung kann gegen ihre vertraglichen und/oder gesellschaftsrechtlichen und/oder gesetzlichen Pflichten verstoßen. In letzterem Fall sowie für den Fall, dass die Geschäftsführung nicht mehr zuverlässig sein sollte, kann die BaFin die Abberufung der Geschäftsführung verlangen, mit der Folge, dass eine neue Geschäftsführung, ggf. mit höheren Kosten, eingesetzt werden muss. Dadurch kann das wirtschaftliche Ergebnis der HEH Helsinki beeinträchtigt werden. In der Folge können Auszahlungen an Anleger geringer ausfallen, sich verzögern oder ganz ausbleiben. Ebenso kann das von Anlegern eingesetzte Kapital ganz oder teilweise verloren gehen.

### **Majorisierungsrisiko**

Die Anleger haben nur begrenzte Möglichkeiten Einfluss zu nehmen. Sie können lediglich von ihren Stimmrechten im Rahmen der Beschlussfassung der Gesellschafter Gebrauch machen. Von der Geschäftsführung sind die Anleger ausgeschlossen. Darüber hinaus stehen einige Beschlüsse unter dem Zustimmungsvorbehalt der KVG, die über ihre Zustimmung und die Durchführung der gefassten Beschlüsse unabhängig von den Anlegern entscheidet. Es ist daher möglich, dass die Geschäftsführung bzw. die KVG Entscheidungen treffen, die nicht mit den Zielen der einzelnen Anleger übereinstimmen, für diese aber dennoch Wirkung entfalten. Zudem gilt grundsätzlich, dass die KVG auch ohne einen Gesellschafterbeschluss entscheiden kann oder von einem Beschluss der Gesellschafter abweichen darf. Die Ausübung der Gesellschafterrechte der Anleger erfolgt grundsätzlich durch Mehrheitsbeschluss. Das Ergebnis einer Beschlussfassung kann durch eine mögliche Zeichnung eines großen Gesellschaftsanteils durch einen einzelnen Anleger oder konzentriert abstimmende Anlegergruppen maßgeblich beeinflusst werden. Auch verfolgen einzelne Anleger gegebenenfalls unterschiedliche Interessen und Strategien, die mit den Interessen und Strategien anderer Anleger nicht übereinstimmen müssen. Minderheitsgesellschafter müssen somit die Entscheidungen der Mehrheit ungeachtet der Qualität der Beschlüsse mittragen. Es besteht das Risiko, dass durch die Ausübung der Gesellschafterrechte oder durch Ausübung der Rechte der KVG für einzelne Anleger und/oder für Anlegergruppen negative wirtschaftliche Folgen ausgelöst werden, insbesondere können sich Auszahlungen an die Anleger verringern, verzögern oder ganz ausbleiben.

### **Risiko aus eingeschränkter Fungibilität**

Eine Beteiligung an der HEH Helsinki ist grundsätzlich eine langfristige Investition. Ordentliche Kündigungsrechte oder Möglichkeiten einer Rückgabe bestehen für die Anleger nicht. Für den Handel mit Beteiligungen dieser Art existiert auch kein gesetzlich geregelter Markt. Das Handelsvolumen und die Anzahl der Marktteilnehmer am Zweitmarkt sind nicht mit anderen Märkten, wie dem Aktienmarkt, vergleichbar. Es ist daher möglich, dass eine Beteiligung nicht, nicht zum gewünschten Zeitpunkt und/oder nur mit Abschlägen veräußert werden kann. Ferner bedarf die Übertragung der Beteiligung der Zustimmung der Treuhänderin und der geschäftsführenden Kommanditistin, die sich vorher mit der KVG abzustimmen hat. Diese dürfen ihre Zustimmung jedoch nur aus wichtigem Grunde verweigern. Für den Anleger kann dies zu einem teilweisen oder vollständigen Verlust seines eingesetzten Kapitals führen.

### **Risiko aus Interessenkonflikten**

Es können Interessenkonflikte zwischen der HEH Helsinki und den mit dem Management beauftragten Gesellschaften entstehen und Entscheidungen des Managements zu Lasten der HEH Helsinki beeinflussen. Die Treuhänderin, die geschäftsführende Kommanditistin

und Komplementärin bzw. die Geschäftsführungsmitglieder der vorgenannten Unternehmen sind auch bei weiteren Flugzeugfonds in gleichen oder ähnlichen Funktionen tätig. Auch die KVG und die Verwahrstelle bieten ihre Dienste anderen Fondsgesellschaften an. Der technische Asset Manager der Flugzeuge erbringt seine Leistungen auch gegenüber anderen Gesellschaften und für vergleichbare Flugzeuge. Einem Wettbewerbsverbot unterliegen weder die vorgenannten Gesellschaften noch Geschäftsführer. Weiterhin können Interessenkonflikte bestehen, da die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG (HEH KG) zu 50 % an der Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH beteiligt ist. Unter anderem sind zwei von vier Geschäftsführern der KVG gleichzeitig geschäftsführende Gesellschafter der HEH KG. Insbesondere ist die HEH KG Vertragspartner für die Kapitalaufbringungsgarantie, die Platzierungsgarantie und die Eigenkapitalvermittlung. Der Untervertrieb erfolgte u. a. über Unternehmen, an denen Gesellschafter der HEH KG maßgeblich beteiligt sind. Ferner ist die HEH KG von der KVG mit der Buchhaltung der HEH Helsinki beauftragt. Die geschäftsführende Kommanditistin, die HEH Aviation Management GmbH, die Komplementärin, die Verwaltung HEH Helsinki Beteiligungsgesellschaft mbH, sowie die Treuhänderin, die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, sind 100%ige Tochterunternehmen der HEH KG. Daher und auch durch weitere personelle und kapitalmäßige Verflechtungen können Interessenkonflikte entstehen, die im Rahmen einer Entscheidungssituation zum Nachteil der HEH Helsinki bzw. deren Anlegern gelöst werden. Ebenfalls können durch die Beauftragung von weiteren Dienstleistern zusätzliche Interessenkonflikte und Abhängigkeiten verursacht werden. Dies könnte negativen Einfluss auf die Vermögens-, Ertrags und Finanzlage der Gesellschaft haben und die Auszahlungen an die Anleger mindern.

## **Risiken aus der Investition in Luftfahrzeuge**

### **Risiko aus der Wertentwicklung und der Veräußerung der Flugzeuge**

Zum Ende der Fondslaufzeit wird in der Wirtschaftlichkeitsprognose ein Verkaufsszenario angenommen, das maßgeblich für den wirtschaftlichen Erfolg der Gesellschaft ist. Der tatsächliche Veräußerungserlös für die beiden Flugzeuge hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab, insbesondere der Entwicklung der Luftfahrtmärkte, dem technischen Fortschritt, Treibstoffkosten und -verbrauch und dem Zustand des jeweiligen Flugzeuges. Auch das Angebot an Flugzeugen eines Typs und die Auffassung der Marktteilnehmer über die technische Zuverlässigkeit und Langlebigkeit des jeweiligen Flugzeuges haben Einfluss auf den Wiederverkaufswert. Es besteht das Risiko, dass die Flugzeuge nicht veräußert werden können, der prognostizierte Veräußerungserlös nicht erzielt wird und/oder die Veräußerung zu einem anderen Zeitpunkt als angenommen durchgeführt wird. Die Auszahlungen an die Anleger können später oder in geringerer Höhe als geplant erfolgen oder ganz ausbleiben. Des Weiteren besteht das Risiko, dass nicht kalkulierte Verkaufskosten entstehen (z. B. Umbaumaßnahmen). Auch ist denkbar, dass der nach Rückführung der Fremdfinanzierung und Begleichung sonstiger Kosten und Vergütungen verbleibende Veräußerungserlös nicht ausreicht, um eine Schlussauszahlung zu leisten, wodurch Anleger einen teilweisen oder vollständigen Verlust dieses Kapitals erleiden können. Ein Wertverfall der Flugzeuge und ein geringerer Veräußerungserlös können darüber hinaus zur Insolvenz der Gesellschaft führen, wodurch zusätzlich eine Belastung des Privatvermögens der Anleger eintreten kann.

### **Volatilität des Investmentvermögens**

Bei den Anteilen an dem Investmentvermögen handelt es sich um eine unternehmerische Beteiligung, deren Wertentwicklung von der Wertentwicklung der Vermögensgegenstände bzw. der Fondsflugzeuge abhängen, in die investiert wird (vgl. vorstehende Risikohinweise unter „Risiko aus der Wertentwicklung und der Veräußerung der Flugzeuge“). In der Folge kann auch der Nettoinventarwert der Anteile an der HEH Helsinki einer erhöhten Volatilität unterliegen.

### **Risiko aus fehlender Risikostreuung**

Da die Gesellschaft ausschließlich in einen Flugzeugtyp mit einem Leasingnehmer investiert, findet eine Diversifizierung der anlagebedingten Risiken nicht statt und es besteht ein erhöhtes Ausfallrisiko. Nachteilige Entwicklungen können nicht durch Investitionen in andere Markt- oder Anlagesegmente ausgeglichen werden. Dadurch kann sich das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft verschlechtern. Auszahlungen an Anleger können in der Folge geringer ausfallen, sich verzögern oder ganz ausbleiben. Ferner besteht die Gefahr, dass Anleger einen vollständigen oder teilweisen Verlust des eingesetzten Kapitals erleiden.

### **Allgemeines Luftfahrtrisiko**

Mit ihrer Beteiligung an der HEH Helsinki tragen Anleger die Risiken, die sich aus dem Kauf und der Vermietung von Flugzeugen ergeben. Großen Einfluss auf das Ergebnis des Leasingnehmers haben u.a. die Treibstoffpreise und das weltwirtschaftliche Umfeld. Bei negativen externen Einflüssen, wie den Terroranschlägen am 11. September 2001 oder dem europaweiten Flugverbot nach Ausbruch der isländischen Vulkane in 2010/11, aber auch bei grundlegenden Änderungen der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen, können der Luftverkehr und damit auch die Fluggesellschaften besonders stark belastet werden. Dies könnte sich negativ auf die Bonität des Leasingnehmers/ Leasinggaranten auswirken und das Vermögen der Gesellschaft wie auch die Auszahlungen an die Anleger mindern.

### **Risiko aus der Entwicklung neuer Flugzeugtypen**

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass zukünftig Neuentwicklungen des Flugzeugtyps oder vergleichbarer Modelle auf den Markt kommen und dies zu einer Verschlechterung der Marktgängigkeit der Flugzeuge führt. Entsprechende Veränderungen, die zu Wettbewerbsnachteilen führen, könnten z. B. eine Erhöhung der Sitzkapazitäten oder auch treibstoffeffizientere Triebwerke sein. In der Folge kann es zu einem längeren Leasingausfall bis zu einer Wiedervermietung oder bis zu einem Verkauf der Flugzeuge, zu geringeren Leasingeinnahmen und zu geringeren Veräußerungserlösen kommen, was zu verminderten Auszahlungen an die Anleger und zu einem Verlust des noch gebundenen Kapitals der Anleger führen kann.

### **Risiko aus dem Ausfall von Leasingraten/Ausfall des Leasingnehmers/Leasinggaranten**

Das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft hängt maßgeblich davon ab, dass der Leasingnehmer/Leasinggarant seine Verpflichtungen aus den Leasingverträgen erfüllt. Sollten die vereinbarten Leasingraten nicht oder nicht vollständig geleistet werden und sich kein adäquater Ersatzleasingnehmer finden, würde dies zu niedrigeren Einnahmen führen. Auch könnte bei einem Ausfall Finnairs während des Erstleasingvertrages die Leasingrate dadurch reduziert werden, dass Finnair die Flugzeuge ggf. zu einer niedrigeren Leasingrate untervermietet hat. Ein Einsatz der Flugzeuge durch den Untermieter ist gemäß den Regelungen des Leasingvertrags auch bei einem Ausfall des eigentlichen Leasingnehmers weiterhin möglich, sofern der Untermieter seine Leasingrate an die Gesellschaft leistet. Ein möglicher neuer Leasingnehmer kann dann erst nach Ablauf des Untermietvertrages die Flugzeuge übernehmen. Werden die Erstleasingverträge nicht vollständig erfüllt, kann eine längerfristige Nichtbeschäftigung der Flugzeuge oder eine längerfristige Beschäftigung zu niedrigen Leasingraten auch den Kapitaldienst der Gesellschaft und damit letztendlich die Substanz des Gesellschaftsvermögens gefährden. Nach dem Auslaufen der Erstleasingverträge besteht ein Anschlussvermietungsrisiko. Die tatsächlichen Leasingerlöse aus der Anschlussvermietung können unter den prognostizierten Raten liegen. Möglicherweise kann ein neuer Mieter nicht rechtzeitig gefunden werden, so dass die Flugzeuge ohne Beschäftigung sind. Ferner ist es möglich, dass neue Leasingnehmer ihren Verpflichtungen aus dem Leasingvertrag nicht oder nicht termingerecht nachkommen können. Verringern sich aus den oben genannten Gründen die Leasingeinnahmen gegenüber den Propektannahmen, kann dies die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft bis zur Insolvenz beeinträchtigen und für die Anleger zum Ausfall von Auszahlungen und zum Totalverlust des eingesetzten Kapitals sowie zur Belastung ihres Privatvermögens führen. Bei einem nicht geplanten Wechsel des Leasingnehmers können ferner Umbaukosten anfallen, die nicht ausreichend in den Wirtschaftlichkeitsprognosen berücksichtigt sind bzw. nicht durch die kalkulierte Anschlussleasingrate kompensiert werden und dadurch die Auszahlungen an die Anleger reduzieren.

### **Risiko aus ungeplanter Betriebskostenübernahme**

Der Leasingvertrag mit Finnair ist als Nettoleasingvertrag ausgestattet, d. h. dass der Leasingnehmer die Betriebs- und Wartungskosten der Flugzeuge vollständig übernimmt. Sollte Finnair diese Verpflichtungen nicht oder nur unzureichend erfüllen, muss die Gesellschaft diese Kosten bzw. Teile davon selber tragen. Dies würde sich auf das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft auswirken und auch die Höhe der Auszahlungen an die Anleger reduzieren. Wird ein neuer Leasingvertrag abgeschlossen, kann nicht ausgeschlossen werden, dass dieser neue Leasingvertrag keine solche Betriebs- und Wartungskostenübernahme des Leasingnehmers vorsieht. Dies könnte die Auszahlungen an die Anleger reduzieren und zu einem teilweisen Verlust des eingesetzten Kapitals führen.

### **Risiko aus Auflagen der Luftverkehrsbehörde**

Sollte es durch Auflagen nationaler oder zwischenstaatlicher Luftverkehrsbehörden zu Modifikationen oder Umbauten der Flugzeuge kommen, die jeweils mit Kosten in Höhe von über TUSD 75 je Flugzeug verbunden sind, so werden diese Kosten zwischen Finnair und der Gesellschaft aufgeteilt. Der prozentuale Anteil der Kostenübernahme hängt von der verbleibenden Laufzeit des Leasingvertrages ab. Nach Ablauf des Leasingvertrages kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Gesellschaft eventuelle Modifizierungs-/Umbaukosten allein zu tragen hat. Sollten Kosten für die Gesellschaft aufgrund von derartigen Maßnahmen entstehen, könnte sich dies negativ auf das wirtschaftliche Ergebnis auswirken und die Auszahlungen an die Anleger mindern.

### **Risiko aus notwendigen Genehmigungen**

Für den Betrieb eines Flugzeuges ist eine Vielzahl von behördlichen Genehmigungen erforderlich, die größtenteils immer wieder erneuert werden müssen. Sollten diese nicht oder verspätet erteilt werden oder die Prolongation der Genehmigungen nicht oder verspätet erfolgen, könnte sich hieraus ein negativer Einfluss auf das wirtschaftliche Ergebnis und die Auszahlungen an die Anleger ergeben.

### **Risiko aus Flugverbot, Vollstreckungsmaßnahmen**

Sollte aufgrund von Konstruktionsfehlern oder sonstigen Ereignissen ein Flugverbot für diesen Flugzeugtyp erteilt werden, könnte dies negative Auswirkungen auf den Leasingnehmer, insbesondere aber auch auf eine Weiterbeschäftigung dieser Flugzeuge oder deren Verkauf haben. Ebenso können Flugzeuge aufgrund hoheitlicher Eingriffe requiriert werden, woraus sich Einnahmeausfälle ergeben können. Ferner haftet das Flugzeug in verschiedenen ausländischen Rechtsordnungen auch für bestimmte Verbindlichkeiten des Leasingnehmers, etwa für unbezahlte Eurocontrol-Gebühren, Landengebühren oder offene Wartungskosten und kann deshalb arrestiert werden. Dies würde die wirtschaftliche Situation der HEH Helsinki und die Auszahlungen der Anleger negativ beeinflussen.

### **Risiko aus fehlendem Versicherungsschutz**

Der Betrieb des Flugzeugs ist mit Gefahren für das Flugzeug, für Passagiere und für Dritte verbunden. Der Leasingnehmer Finnair ist verpflichtet, branchenübliche Versicherungen in marktüblicher Höhe abzuschließen. Hierbei ist der erforderliche Versicherungsschutz für Schäden Dritter weitgehend durch Auflagen der staatlichen Luftverkehrsbehörden vorgegeben: Existiert kein gültiger Versicherungsschutz, erhält ein Flugzeug keine Starterlaubnis. Als Risiko verbleiben Selbstbehalte, das Bonitätsrisiko der Versicherungsgesellschaft, nicht ausreichender Versicherungsschutz und branchenübliche Ausschlussklauseln. Letztere können dazu führen, dass im Schadensfall die Gesellschaft Schäden selbst bzw. Teile davon tragen muss. Nicht oder nicht ausreichend versicherte Schäden können die Auszahlungen an die Anleger reduzieren und bis zu einem vollständigen Verlust des eingesetzten Kapitals sowie zu einer Belastung des Privatvermögens der Anleger führen.

### **Reputationsrisiko**

Es besteht die Möglichkeit, dass Fluggäste Flugzeugtypen oder Airlines aufgrund bestimmter Vorkommnisse wie z. B. technischer Pannen und Unglücken bzw. aus Sicherheitsbedenken bei zukünftigen Buchungen meiden. Das könnte negative Auswirkungen auf die Passagierzahlen von Fluggesellschaften haben, die diesen Flugzeugtyp einsetzen oder bei denen Sicherheitsbedenken bestehen. Auch der Wiederverkaufserlös oder die Erlöse der Anschlussvermietung könnten bei schlechter Reputation niedriger ausfallen als



prognostiziert. Sollte der Flugzeugtyp von einem solchen Reputationsverlust betroffen sein, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Höhe der Auszahlungen an die Anleger haben und bis zu einem teilweisen oder vollständigen Verlust des eingesetzten Kapitals führen.

### **Risiko bei der Anlage freier Liquidität**

Die HEH Helsinki ist berechtigt, freie Liquidität verzinslich anzulegen, wobei eine Investition in verwahrfähige Finanzinstrumente ausgeschlossen ist. Es besteht die Gefahr, dass Banken, Kreditinstitute, Versicherungen und/oder andere Finanzdienstleistungsunternehmen, bei denen die Liquiditätsanlagen erfolgen, insolvent werden und somit das bei diesen Unternehmen veranlagte Kapital verloren geht. Die Gesellschaft kann zur Absicherung der gehaltenen Vermögensgegenstände gegen Wertverlust Geschäfte, die Derivate zum Gegenstand haben, tätigen, sofern diese nicht in Form von verwahrfähigen Finanzinstrumenten ausgegeben und gehandelt werden. Derivate sind zum einem allgemein risikobehaftet und zum anderen kann der Einsatz von Derivaten grundsätzlich das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft verringern. Neben den Risiken, die Derivaten selbst immanent sind, ist zu beachten, dass Derivate wiederum mit dem jeweiligen Basis-, Vermögens- oder Marktwert eines Vermögensgegenstandes zusammenhängenden Risiken belastet sein können. Die genannten Risiken können sich negativ auf das wirtschaftliche Ergebnis der HEH Helsinki auswirken. Dadurch können Auszahlungen an die Anleger später erfolgen, geringer ausfallen oder ganz ausbleiben. Es besteht ferner die Gefahr, dass die Anleger einen teilweisen oder vollständigen Verlust des eingesetzten Kapitals erleiden.

### **Kredit-/Adressausfallrisiko**

#### **Einsatz von Leverage**

Die Gesellschaft hat zur Finanzierung des Investmentvermögens langfristige Darlehen und Eigenkapitalzwischenfinanzierungen aufgenommen. Die Verbindlichkeiten aus den Darlehensverträgen sind gegenüber dem Eigenkapital der Gesellschaft vorrangig zu bedienen. Sollte die Gesellschaft ihren Verpflichtungen aus den Darlehensverträgen nicht nachkommen, hat die Bank das Recht, die Flugzeuge zu verkaufen oder die Zwangsversteigerung der Flugzeuge zu betreiben. Abhängig vom dann erzielten Verwertungserlös besteht das Risiko, dass die Anleger ihr eingesetztes Kapital ganz oder teilweise verlieren. Durch die Aufnahme der langfristigen Darlehen soll sich die Eigenkapitalrentabilität der Gesellschaft erhöhen. Dieser Hebeleffekt wirkt sich nur so lange positiv aus, wie die Zinsaufwendungen für den Fremdkapitaldienst unter der Gesamtkapitalrendite der Investition liegen. Es besteht die Gefahr, dass eine Realisierung der dargestellten Risiken der Fremdfinanzierung im Zusammenhang mit der Hebelung stärkere negative Auswirkungen auf das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft hat als bei einer Finanzierung ausschließlich über Eigenkapital. Auch Schwankungen im Wert der Flugzeuge wirken sich durch die Fremdfinanzierung stärker auf den Wert des Gesellschaftsvermögens aus. Auszahlungen an die Anleger können sich dadurch verzögern, verringern oder ganz ausbleiben.

#### **Kreditrisiko durch Fremdfinanzierung der Investition/Langfristige Darlehen**

Sollte es für die finanzierende Bank zu erhöhten Finanzierungskosten im Rahmen neuer Bankregulierungen wie Basel III kommen, die von der Bank in der Bankmarge und den Liquiditätskosten der Gesellschaft noch nicht eingepreist wurden, ist sie berechtigt, diese Kosten an die Gesellschaft weiterzugeben. Die Leasingverträge mit Finnair sehen in diesem Fall keine Kostenübernahme durch den Leasingnehmer vor. Dies hätte negative Auswirkungen auf die Auszahlungen an die Anleger. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die finanzierende Bank von den Sonderkündigungsrechten in den Darlehensverträgen Gebrauch macht, beispielsweise wenn die Gesellschaft ohne Zustimmung der finanzierenden Bank weitere Besicherungen von Finanzmitteln an dem Flugzeug oder dem Leasingvertrag vornimmt. Gleiches gilt u. a. bei Verletzungen von Informationspflichten oder unrichtigen Angaben seitens der Gesellschaft. Hierdurch könnte es zur Liquidation der Gesellschaft mit einem ungeplanten Verkauf oder einer Zwangsverwertung durch finanzierende Banken der Flugzeuge kommen, die für den Anleger den Verlust eines erheblichen Teils der Einlage bis hin zum Totalverlust des eingesetzten Kapitals zur Folge haben kann. Fällt die Gesellschaft in die Insolvenz, kann dies darüber hinaus zu Belastungen des Privatvermögens der Anleger führen.

### **Rechtliche Risiken**

#### **Allgemeines Rechtsrisiko**

Es besteht grundsätzlich das Risiko, dass sich Gesetze, Rechtsprechung und/oder Verwaltungsvorschriften zu Ungunsten der Gesellschaft und/oder der Anleger ändern. Neue gesetzliche Vorgaben zur Regulierung geschlossener Investmentvermögen können zu außerplanmäßigen Kosten führen. Darüber hinaus können sich Rechtsstreitigkeiten mit Dritten ergeben, die eine kostenintensive Rechtsberatung erfordern. Zudem ist es denkbar, dass Verträge ganz oder teilweise unwirksam, lückenhaft, fehlerhaft und/oder für die Gesellschaft unvorteilhaft sind. Es ist auch möglich, dass ein Gericht die Wirksamkeit, den Inhalt oder die Durchsetzbarkeit von Verträgen anders beurteilt als die Gesellschaft oder Dritte oder dass die Widerrufsbelehrung und/oder Verbraucherinformationen nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Die Realisierung vorstehender Risiken kann sich nachteilig auf das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft auswirken. Dadurch können Auszahlungen an die Anleger später erfolgen, geringer ausfallen oder ganz ausbleiben. Es besteht ferner die Gefahr, dass die Anleger einen teilweisen oder vollständigen Verlust des eingesetzten Kapitals erleiden.

#### **Haftung des Anlegers im Inland**

Über die Treuhänderin beteiligte Anleger haben die Treuhänderin von der Haftung als Kommanditistin hinsichtlich ihrer Beteiligung freizustellen. Für in das Handelsregister eingetragene Anleger besteht die Haftung unmittelbar. Die Haftung der mittelbar über die Treuhänderin beteiligten Anleger sowie der unmittelbar beteiligten Anleger beträgt gegenüber den Gläubigern der Gesellschaft mit Eintragung in das Handelsregister 1 % der Kommanditeinlage (Haftsumme). Diese Haftung erlischt mit Einzahlung der Kommanditeinlage. Erst wenn die Anleger während der Laufzeit der Beteiligung Auszahlungen erhalten, die dazu führen, dass die

jeweiligen Kapitalkonten unter den Betrag der Haftsumme sinken, lebt die Kommanditistenhaftung bis zur Höhe der Haftsumme wieder auf. Bei Insolvenz der Gesellschaft kann sich unmittelbar oder mittelbar eine Haftung bis zur Höhe der empfangenen Auszahlungen ergeben. Eine über den Betrag der Haftsumme hinausgehende Haftung der Anleger bis zur Höhe der empfangenen Auszahlungen kann sich auch ergeben, wenn Auszahlungen an Anleger unter Verstoß gegen die Vorschriften der §§ 30 ff. GmbHG erfolgen, obwohl die Vermögenslage der Gesellschaft solche Auszahlungen nicht erlaubt oder die Beteiligungsgesellschaft Insolvenz anmelden muss. Sollten dem Anleger die bereits geleisteten Auszahlungen nicht mehr zur Verfügung stehen und er auch sonst über kein Vermögen verfügen, könnte dies zu einer Belastung seines Privatvermögens und wenn keine entsprechenden Mittel zur Verfügung stehen, zu einer Privatinsolvenz führen. Scheidet ein Anleger aus der Gesellschaft aus oder wird die Gesellschaft beendet, kann eine fünfjährige Nachhaftung für zu diesem Zeitpunkt des Ausscheidens oder der Beendigung der Gesellschaft dem Grunde nach bereits entstandene Verbindlichkeiten bis zur Höhe der Haftsumme entstehen (§ 160 Abs. 1 HGB).

### **Internationale Rechtssysteme und Haftung im Ausland**

Die Kauf- und Leasingverträge sowie weitere wesentliche und voraussichtlich zukünftige Verträge und Verordnungen unterliegen größtenteils ausländischem Recht. Daraus können Ansprüche gegen die Gesellschaft unter ausländischen Rechtssystemen entstehen, die dem deutschen Recht fremd sind. Ebenso können sich Rechtsansprüche der Gesellschaft als nicht durchsetzbar erweisen oder hohe Kosten verursachen, was zu einer Reduzierung der Auszahlungen an die Anleger bis hin zum Totalverlust des eingesetzten Kapitals führen kann. Es ist ferner möglich, dass durch den Flugbetrieb Schäden oder Ansprüche im Ausland entstehen, die nicht oder nicht ausreichend versichert sind. In einem solchen Fall haftet zunächst der Leasingnehmer. Sollte dieser die Forderung nicht ausgleichen, kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine Vollstreckung in das Flugzeug erfolgt oder die Gesellschaft als rechtlicher Eigentümer der Flugzeuge in Anspruch genommen wird und dann eine Durchsicht der Gesellschafterstruktur bis hinab auf die Gesellschafterebene der HEH Helsinki erfolgt. Möglicherweise erkennt in diesem Fall ein ausländisches Gericht die nach deutschem Recht bestehende Haftungsbeschränkung der Kommanditisten nicht an, so dass es neben der Haftung der Gesellschaft zu einer unbeschränkten Haftung des Anlegers der HEH Helsinki mit seinem Auslandsvermögen kommen kann, was zu einem vollkommenen Verlust des Auslandsvermögens des Anlegers führen könnte. Dies könnte die Privatinsolvenz des Anlegers zur Folge haben.

### **Steuerliche Risiken**

Das steuerliche Konzept der vorliegenden Vermögensanlage beruht auf den zum Zeitpunkt der Aufstellung des Verkaufsprospektes geltenden Steuergesetzen, der veröffentlichten Rechtsprechung der Finanzgerichte und den veröffentlichten Verwaltungsanweisungen. Sowohl die maßgeblichen steuerlichen Gesetze als auch die Anwendung dieser Gesetze durch die Finanzverwaltung und die Rechtsprechung können sich während der Dauer dieser Beteiligung ändern. Dadurch kann es zu höheren steuerlichen Belastungen für die Gesellschaft und die einzelnen Anleger kommen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die für dieses Beteiligungsangebot einschlägigen steuerlichen Vorschriften (zum Beispiel die Regelungen zur Besteuerung eines Veräußerungsgewinns oder höhere Steuersätze) künftig ändern und es deshalb zu höheren steuerlichen Belastungen kommt. Es besteht das Risiko, dass die Finanzverwaltung und in einem gegebenenfalls nachfolgenden Verfahren die Finanzgerichte zu dem der Vermögensanlage zu Grunde liegenden steuerlichen Konzept eine andere Auffassung vertreten (beispielsweise zu der Einkünfteerzielungsabsicht, zum Verlustausgleich, zur Einkunftsart, zur Zurechnung des wirtschaftlichen Eigentums, zu den Abschreibungen, zur Besteuerung eines möglichen Veräußerungsgewinns, zur Höhe der Einnahmen oder der steuerlichen Abzugsfähigkeit von Aufwendungen). Diese Risiken könnten höhere steuerliche Belastungen für die Gesellschaft zur Folge haben und sich damit negativ auf die Höhe der Auszahlungen an die Anleger auswirken und darüber hinaus zu höheren steuerlichen Belastungen bei den Anlegern führen. Es wird davon ausgegangen, dass die Aufwendungen der Gesellschaft grundsätzlich zum Vorsteuerabzug berechtigen. Sollte der Vorsteuerabzug nicht oder nur teilweise möglich sein, würde sich dies negativ auf die Liquidität der Gesellschaft und die Auszahlungen an die Anleger auswirken. Es besteht das Risiko, dass auf Zahlungen an die Gesellschaft in der Zukunft ausländische Steuern (z. B. Quellensteuern) oder Abgaben anfallen und diese nicht angerechnet, erstattet oder reduziert werden können. Insbesondere besteht dieses Risiko bei einem Wechsel des Leasingnehmers, der aus einem anderen Rechtskreis kommt. Dies kann zu einer erheblichen Verringerung der Auszahlungen an die Anleger führen. Auch kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass auf den Erwerb und die Übergabe des Flugzeugs in Finnland nachträglich ausländische Steuern oder Abgaben erhoben werden, die zu niedrigeren Auszahlungen an die Anleger führen können. Es kann schließlich nicht ausgeschlossen werden, dass bei der Nutzung ausländischer Flughäfen für die Gesellschaft als Eigentümer der Flugzeuge oder für die Anleger als Gesellschafter nach dem Recht ausländischer Staaten steuerliche Verpflichtungen und Kosten für deren Erfüllung entstehen.

### **Maximales Risiko**

Eine Gefährdung des Privatvermögens des Anlegers über den Totalverlust des eingesetzten Kapitals hinaus – bis zur Privatinsolvenz des Anlegers und damit das maximale Risiko – kann sich aus einer etwaigen persönlichen Anteilsfinanzierung, aus steuerlichen Gesichtspunkten, aus der Haftung für Gesellschaftsverbindlichkeiten, aus der Rückforderung von Auszahlungen und aus der Nichtanerkennung der nach deutschem Recht bestehenden Haftungsbeschränkung durch ein ausländisches Gericht ergeben.

### **Leverage**

Die Gesellschaft ist berechtigt, Fremdkapital in Höhe von bis zu 60 % des Verkehrswertes der in der Gesellschaft befindlichen Vermögensgegenstände aufzunehmen, wenn im Übrigen die Bedingungen der Kreditaufnahme marktüblich sind. Die Belastung von Vermögensgegenständen der Gesellschaft nach § 1 Ziff. 1 der Anlagebedingungen, sowie die Abtretung und Belastung von Forderungen aus Rechtsverhältnissen, die sich auf diese Vermögensgegenstände beziehen, sind bis zur Höhe von 60 % der Verkehrswerte der in der Gesellschaft befindlichen Vermögensgegenstände zulässig, wenn dies mit einer ordnungsgemäßen Wirtschaftsführung vereinbar ist und die Verwahrstelle zustimmt. Zu den Techniken und Instrumenten, von denen bei der Verwaltung des Investmentvermögens Gebrauch gemacht werden kann, gehören der Einsatz von Fremdkapital und Derivaten. Geschäfte, die Derivate zum Gegenstand haben, dürfen nur zur Absicherung der von der Gesellschaft gehaltenen Vermögensgegenstände gegen einen Wertverlust getätigt werden. Bei der Verwaltung des Investmentvermögens wird planmäßig langfristiges und kurzfristiges

Fremdkapital eingesetzt. Zum Bilanzstichtag betrug der Umfang des insgesamt aufgenommenen Fremdkapitals (EUR 10.293.892,40) 40,77 % des Verkehrswertes der in der Gesellschaft befindlichen Vermögensgegenstände.

Die gemäß Art. 6 bis 8 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 231/2013 berechnete Hebelkraft des Spezial-AIF betrug mit Stichtag 31. Dezember 2016 2,44 nach der Brutto-Methode und 2,47 nach der Commitment-Methode.

## **11. Sonstige Angaben**

Zu den Angaben nach § 101 Abs. 2 KAGB wird auf den Lagebericht verwiesen. Die Gesellschaft beschäftigt keine eigenen Mitarbeiter.

### **11.1 Mitglieder der Geschäftsführung**

Der Geschäftsführung gehörten im Geschäftsjahr 2016 an:

HEH Aviation Management GmbH, Hamburg, diese vertreten durch

- Herrn Gunnar Dittmann, Kaufmann, Hamburg,
- Herrn Jörn-Hinnerk Mennerich, Kaufmann, Hamburg,
- Herrn Dr. Sven Kehren, Kaufmann, Hamburg.

Der geschäftsführenden Kommanditistin ist Alleinvertretungsberechtigung erteilt worden und sie ist von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit.

Die persönlich haftende Gesellschafterin, die Verwaltung HEH Aviation „Helsinki“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg, ist im Innenverhältnis nicht zur Geschäftsführung befugt.

### **11.2 Sonstige Angaben**

Persönlich haftende Gesellschafterin ohne Pflichteinlage ist seit dem 24. März 2015 die Verwaltung HEH Aviation „Helsinki“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg. Die Komplementärin hat ein gezeichnetes Kapital von EUR 25.000,00.

**Hamburg, den 23. März 2017**

**(Geschäftsführer der Verwaltung HEH Aviation „Helsinki“ Beteiligungsgesellschaft mbH sowie der HEH Aviation Management GmbH)**

*gez.*

**Herr Jörn-Hinnerk Mennerich**

*gez.*

**Herr Gunnar Dittmann**

*gez.*

**Herr Dr. Sven Kehren**

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016

HEH Aviation „Helsinki“ GmbH & Co. geschlossene Investment KG („Gesellschaft“ oder „AIF“)

## **I. Grundlagen der Gesellschaft**

Persönlich haftende Gesellschafterin (Komplementärin) des AIF ist die Verwaltung HEH Aviation „Helsinki“ Beteiligungsgesellschaft mbH mit Sitz in Hamburg, Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg, eingetragen ins Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter der Registernummer HRB 132 029. Geschäftsführende Kommanditistin ist die HEH Aviation Management GmbH mit Sitz in Hamburg, Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg, eingetragen ins Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter der Registernummer HRB 127 804.

Gegenstand der Gesellschaft ist ausschließlich die Anlage und Verwaltung des eigenen Vermögens nach den §§ 261 bis 272 KAGB zum Nutzen der Anleger. Das Unternehmen betreibt den Erwerb, die Verwaltung, Vermietung, Verpachtung und das Veräußern von zwei Turbopropflugzeugen und alle damit im Zusammenhang stehenden Rechtsgeschäfte.

Zum Bilanzstichtag haben sich 508 Anleger mit Pflichteinlagen in Höhe von insgesamt 16,9 Mio. Euro (Vorjahr: 16,7 Mio Euro) beteiligt und diese vollständig erbracht.

Die Anlagestrategie wird durch den Erwerb, die Vermietung und Veräußerung der beiden Fondsflugzeuge vom Typ ATR 72-500 mit den Seriennummern 916 und 959 umgesetzt. Der AIF hat die beiden Fondsflugzeuge zum 26. März 2015 von der Finnair Aircraft Finance Oy erworben und gleichzeitig an den Verkäufer für acht Jahre vermietet. Ferner garantiert die börsennotierte Finnair Oyi alle Verpflichtungen der Finnair Aircraft Finance Oy unter den Leasingverträgen. Mehrheitsgesellschafter der Finnair Oyi ist der finnische Staat. Die langfristige Finanzierung der Flugzeuge erfolgte durch zwei Hypothekendarlehen der Norddeutschen Landesbank, Hannover, die zum Übernahmetag in EUR valutiert wurden. Die Nord/LB gewährte dem AIF ferner zwei Zwischenfinanzierungen. Zudem hatte die HEH Hamburg EmissionsHaus GmbH & Cie. KG zum Zeitpunkt der Übernahme der Flugzeuge bei einer weiteren deutschen Geschäftsbank eine gesonderte Eigenkapitalzwischenfinanzierung in Anspruch genommen und diese vereinbarungsgemäß dem AIF zur Begleichung der Flugzeugkaufpreise überlassen.

Die Gesellschaft darf bis zu 20% des Wertes der Gesellschaft in Geldmarktinstrumenten gemäß § 194 KAGB und/oder Bankguthaben gemäß § 195 KAGB halten.

## II. Wirtschaftsbericht

### 1. Gesamtwirtschaftliche, branchenbezogene Rahmenbedingungen

Für das Jahr 2017 rechnet der Luftfahrtverband IATA mit Gewinnen in Höhe von USD 29,8 Milliarden für alle Airlines weltweit, nach einem Gewinn von USD 35,8 Mrd. im Vorjahr. Als stärkste Region wird Nordamerika mit einem Gewinn in Höhe von USD 18,1 im Jahr 2017 erwartet. Aber auch die Luftfahrtgesellschaften in Europa sollen einen Branchengewinn in Höhe von USD 5,6 Milliarden im Jahr 2017 erwirtschaften. Gefahren für die Branchenkonjunktur bestehen vor allem aus geopolitischen Spannungen und einer Abschwächung der Weltwirtschaft, beispielsweise durch eine Verschärfung der Krise in den Schwellenländern oder einer weiteren Verlangsamung der Weltwirtschaft in China sowie einer möglichen Implementierung protektionistischer Maßnahmen durch die USA.

Der Regionalflugzeugmarkt wird gemäß Prognosen über die kommenden 20 Jahre weiter wachsen, wobei die Entwicklung innerhalb dieses Marktes je nach Sitzplatzkapazität deutlich variieren wird: Da die Einsparung von Betriebskosten bei steigendem Passagieraufkommen heute ein ausschlaggebender Faktor bei der Kaufentscheidung ist, geht der Trend zu größeren und treibstoffsparenden Regionalflugzeugen. Besonders hohe Zuwachsraten erwartet Bombardier dementsprechend bei Regionalflugzeugen mit 60 bis 99 Sitzplätzen. Bestand die Flugzeugflotte in diesem Segment 2014 noch aus 2.900 Flugzeugen, wird für das Jahr 2034 ein Anstieg auf 6.900 Flugzeuge prognostiziert. Ebenfalls stark wachsen soll die Flotte der Flugzeuge mit einer Kapazität zwischen 100 und 149 Sitzplätzen. Hierfür wird ein Anstieg von 4.400 auf 8.100 Einheiten vorhergesehen. Diese beiden Marktsegmente werden damit immer mehr zum Herzstück des wachstumsstarken Regionalverkehrs. Kleinere Regionalflugzeuge mit weniger als 50 Sitzplätzen werden hingegen auf Grund der hohen operativen Kosten pro Sitz deutlich an Bedeutung verlieren und immer mehr durch größere Regionalflugzeuge ersetzt.

Einen großen Anteil an den Regionalflugzeugverkäufen sollten dabei Turbopropflugzeuge wie die ATR 72 beitragen. So stiegen – begünstigt durch die hohen Treibstoffpreise in den vergangenen Jahren – die Verkaufszahlen von Turbopropflugzeugen deutlich an. Der Marktanteil von Turbopropflugzeugen im Regionalflugzeugbereich wird in den Jahren 2014 bis 2033 von ATR auf 45 Prozent geschätzt. Vor 10 Jahren erwartete ATR in ihrer 20-Jahresprognose nur einen Anteil von 15 Prozent. Aktuell sind rund 2.880 Flugzeuge der gesamten Regionalflugzeugflotte in Höhe von 7.200 Maschinen mit einer Kapazität zwischen 30 und 120 Passagieren Turbopropflugzeuge, was einem Anteil von ca. 40 Prozent entspricht. Dementsprechend erwartet ATR für die nächsten 20 Jahre mit 2.500 Bestellungen weiterhin eine hohe Nachfrage nach Turbopropflugzeugen.

### 2. Geschäftsverlauf

Die Gesellschaft wurde am 05. Januar 2010 als HEH zweiundzwanzigste Beteiligungsgesellschaft ins Handelsregister eingetragen und am 02. Juni 2014 in HEH Aviation „Atlanta“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. geschlossene Investment KG umfirmiert. Die Tätigkeit als Publikumsinvestmentkommanditgesellschaft wurde am 23. Januar 2015 aufgenommen. Am 12. Februar 2015 erfolgte die Eintragung ins Handelsregister. Das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 war geprägt von der Vermietung und der Verwaltung der.

Der Erwerb der Fondsflugzeuge und deren Vermietung für acht Jahre an ein Unternehmen der Finnair-Gruppe fanden am 26. März 2015 statt. Andienungsrechte bestehen nicht. Die Investitionstätigkeit der Gesellschaft wurde im Berichtsjahr 2015 vollständig abgeschlossen. Die langfristige Finanzierung der Flugzeuge erfolgte durch zwei Hypothekendarlehen der Nord/LB in Höhe von jeweils TEUR 6.617 bzw. insgesamt TEUR 13.235, die zum Übernahmetag des jeweiligen Flugzeuges in EUR valutiert wurden. Die Nord/LB gewährte dem AIF ferner zwei Zwischenfinanzierungen in Höhe von insgesamt TEUR 8.765. Zudem hat die HEH KG zum Zeitpunkt der Übernahme der Flugzeuge bei einer weiteren deutschen Geschäftsbank eine gesonderte Eigenkapitalzwischenfinanzierung in Höhe von TEUR 6.500 in Anspruch genommen und diese vereinbarungsgemäß dem AIF zur Begleichung des Flugzeugkaufpreises überlassen. Bis Ende September 2015 konnten alle Zwischenfinanzierungen durch eingeworbene und eingezahlte Kommanditeinlagen zurückgeführt und der Loan-to-Value auf unter 50% reduziert werden.

Im Februar 2017 fand eine Besichtigung der beiden Fondsflugzeuge durch den ISTAT zertifizierten Regelbewerter von IBA statt. Beide Flugzeuge befanden sich in einem dem Alter entsprechenden guten Zustand.

Alle Leasingraten wurden von Finnair vereinbarungsgemäß geleistet und der Kapitaleinsatz für die beiden Hypothekendarlehen in vorgesehener Höhe erbracht.

Die Gesellschaft weist zum Bilanzstichtag ein realisiertes Ergebnis des Geschäftsjahres 2016 in Höhe von EUR 2.550.622,55 (Vorjahr EUR ./594.751,18) aus. Aus der Neubewertung der beiden Flugzeuge sowie der Abschreibung der Anschaffungsnebenkosten resultierte ein nicht realisiertes Ergebnis des Geschäftsjahres in Höhe von EUR ./1.361.307,63 (Vorjahr EUR ./114.729,69). Das Ergebnis des Geschäftsjahres betrug EUR 1.189.314,92 (Vorjahr EUR ./709.480,87).

Im Berichtsjahr 2016 gab es keine außergewöhnlichen Vorkommnisse.

### 3. Lage

Die Gesellschaft weist eine solide Vermögens- und Finanzlage auf. Die Lage der Gesellschaft ist insgesamt gut.

#### a) Ertragslage

Die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft verlief im Jahr 2016 planmäßig. Die wesentliche Ertragsquelle sind die vereinbarten Leasingraten in Höhe von monatlich insgesamt rund TEUR 250 von Finnair. Die Leasingraten wurden von Finnair vereinbarungsgemäß monatlich im Voraus geleistet. Zinserträge ließen sich aufgrund des Zinsumfeldes wie geplant im Jahr 2016 nicht erzielen.

Den Einnahmen standen im Wesentlichen laufende Gesellschaftskosten und Zinsaufwendungen gegenüber. Ferner sind laufende Verwaltungskosten, Zinsen sowie sonstige betriebliche Aufwendungen, z. B. Abschluss- und Prüfungskosten, Geschäftsführungsvergütung oder Buchführungskosten, angefallen.

Die Entschuldung der Gesellschaft verlief entsprechend den mit der Bank vereinbarten Tilgungsplänen. Eine vollständige Tilgung der Darlehen innerhalb der Laufzeit der Erstleasingverträge ist durch deren Ausgestaltung vereinbart.

#### b) Finanzlage

Die Finanzlage der Gesellschaft ist solide.

Das Liquiditätsmanagement der KVG ist darauf ausgerichtet, Verbindlichkeiten stets innerhalb der Zahlungsfrist zu begleichen und Forderungen innerhalb der Zahlungsziele zu vereinnahmen.

Die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft war während des Geschäftsjahres jederzeit gegeben.

#### c) Vermögenslage

Als Verkehrswert ist für den Zeitraum von 12 Monaten nach dem Erwerb der Flugzeuge der Kaufpreis der Vermögensgegenstände anzusetzen. Die beiden Flugzeuge wurden insgesamt für einen Preis in Höhe von jeweils EUR 13,235 Mio. bzw. insgesamt EUR 26,470 Mio. erworben. Da der Zeitraum von 12 Monaten zum Jahresende 2016 überschritten war, wurde durch die ISTAT zertifizierten Bewerter von IBA für beide Fondsflugzeuge ein Wertgutachten unter Berücksichtigung der vorhandenen Leasingverträge zum 31. Dezember 2016 erstellt. Der geschätzte Wert für das Fondsflugzeug MSN 916 lag dabei bei EUR 12.577 Mio. und für das Fondsflugzeug MSN 959 bei EUR 12.669 Mio. Die Gesellschaft weist zudem aktivierte Anschaffungsnebenkosten in Höhe von EUR 1.124.350,95 (Vorjahr: EUR 1.262.026,58) aus. Daneben verfügt die Gesellschaft über Umlaufvermögen in Form täglich verfügbarer Bankguthaben in Höhe von EUR 619.382,18 (Vorjahr: EUR 381.582,25).

Der Nettovermögenswert (Net Asset Value oder NAV) der Gesellschaft zum Bilanzstichtag beträgt bezogen auf das gezeichnete Kommanditkapital 99,12 % (Vorjahr: 98,70%).

### 4. Finanzielle Leistungsindikatoren

Der Cashflow in Bezug auf das Kommanditkapital beträgt 15,45 % (Vorjahr: ./ 3,24%). Die wirtschaftliche Lage kann insgesamt als gut bezeichnet werden.

### 5. Gesamtkostenquote

Es wurde eine Gesamtkostenquote in Form einer einzigen Zahl, die auf den Zahlen des vergangenen Geschäftsjahres basiert, berechnet. Die Gesamtkostenquote umfasst – mit Ausnahme der Investitions- und Transaktionskosten, der Initialkosten sowie der erfolgsabhängigen Vergütung der KVG – sämtliche von der Gesellschaft im Jahresverlauf getragenen Kosten und Zahlungen im Verhältnis zum durchschnittlichen Nettoinventarwert des Investmentvermögens.

Bei der Berechnung der Gesamtkostenquote flossen die Vergütungen der KVG, der persönlich haftenden Gesellschafterin, der geschäftsführenden Kommanditistin und der Verwahrstelle sowie die Aufwendungen, die zu Lasten der Gesellschaft gehen, ein. Die Gesamtkostenquote lag im Geschäftsjahr 2016 bei 1,17% (Vorjahr: 1,04%) des durchschnittlichen Nettoinventarwertes des Investmentvermögens.

Die erfolgsabhängige Vergütung der KVG ist als gesonderter Prozentsatz im Verhältnis zum durchschnittlichen Nettoinventarwert des Investmentvermögens anzugeben. Da fürs Geschäftsjahr 2016 keine erfolgsabhängige Vergütung an die KVG geleistet wurde, beträgt sie 0% (Vorjahr: 0%) des durchschnittlichen Nettoinventarwertes.

An die Kapitalverwaltungsgesellschaft wurde eine Pauschalgebühr für laufende Kosten in Höhe von TEUR 40 (Vorjahr: TEUR 73), an die Verwahrstelle in Höhe von TEUR 15 (Vorjahr: TEUR 9) und an Dritte in Höhe TEUR 25 (Vorjahr: TEUR 19) gezahlt.

Die KVG erhält keine Rückvergütungen der aus dem Investmentvermögen an die Verwahrstelle und an Dritte geleisteten Vergütungen und Aufwendungserstattungen.

Bestandspflegeprovisionen stehen dem Vertrieb nicht zu.

### 6. Hinweis

Die bisherigen Entwicklungen sind kein Indikator für die zukünftige Wertentwicklung des AIF.

## 7. Prognosebericht

Das Jahr 2016 verlief für Finnair erfolgreich. Es wurden im Geschäftsjahr 2016 fast 11 Millionen Fluggäste transportiert und damit rund 500.000 mehr als im Vorjahr. Bei einem Umsatz von rund EUR 2,3 Milliarden konnte dabei ein operativer Gewinn in Höhe von EUR 116 Millionen erzielt werden (Vorjahr: EUR 122 Millionen). Finnair verfügte per 31. Dezember 2016 über eine Eigenkapitalausstattung von EUR 857 Millionen. Die Liquidität lag bei EUR 797 Millionen (Vorjahr EUR 708 Mio.). Finnair als Leasingnehmer verfügte per 31. Dezember 2016 über eine Eigenkapitalausstattung von EUR 857 Millionen und Liquidität von EUR 708 Millionen. Der Flugzeugtyp ATR 72 ist weiterhin weltweit nachgefragt. Die Geschäftsführung geht daher auch fürs Jahr 2017 von einem erfolgreichen Verlauf der Beteiligung aus.

Die Geschäftsführung prognostiziert einen freien Cash Flow vor Auszahlungen in Höhe von 6,5% bezogen aufs Kommanditkapital.

## V. Risiko- und Chancenbericht

Im Folgenden werden die mit der künftigen Entwicklung des AIFs verbundenen bekannten und als wesentlich erachteten Risiken detailliert dargestellt. Die aufgeführten Sachverhalte können sich in erheblichem Maße negativ auf die Geschäfts-, Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des AIFs auswirken. Die Risiken können sich auch kumuliert verwirklichen und somit die negativen Auswirkungen auf die Gesellschaft verstärken.

Die Reihenfolge der nachfolgend dargestellten Risiken stellt weder eine Aussage über deren Eintrittswahrscheinlichkeit noch über das Ausmaß ihrer potenziellen Auswirkungen dar.

### 1. Risikobericht

Vertragserfüllungsrisiko (Kontrahenten- bzw. Gegenparteiisiko)

Der AIF unterhält verschiedene Vertragsbeziehungen. Es besteht das Risiko, dass einzelne Vertragspartner ihren vertraglichen Pflichten nicht nachkommen können oder wegen der Verschlechterung ihrer Bonität zur Vertragserfüllung oder zur Leistung eines Schadensersatzes nicht imstande sind. Es besteht die Möglichkeit, dass vertraglich geschuldete, aber nicht erbrachte Leistungen der Vertragspartner nicht anderweitig am Markt oder nicht zu vergleichbaren Konditionen beschafft werden können. Dadurch besteht die Gefahr einer negativen Auswirkung auf das wirtschaftliche Ergebnis des AIFs.

Risiko aus dem Ausfall von Leasingraten

Das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft hängt maßgeblich davon ab, dass der Leasingnehmer/Leasinggarant seine Verpflichtungen aus den Leasingverträgen erfüllt. Sollten die vereinbarten Leasingraten nicht oder nicht vollständig geleistet werden und sich kein adäquater Ersatzleasingnehmer findet, würde dies zu niedrigeren Einnahmen führen. Nach dem Auslaufen der Erstleasingverträge besteht ein Anschlussvermietungsrisiko. Bei einem nicht geplanten Wechsel des Leasingnehmers können ferner Umbaukosten anfallen, die nicht ausreichend in den Wirtschaftlichkeitsprognosen berücksichtigt sind bzw. nicht durch die kalkulierte Anschlussleasingrate kompensiert werden.

Betriebskosten

Es besteht das Risiko, dass der AIF Betriebs- bzw. Wartungskosten bzw. Teile davon tragen muss, falls der Leasingnehmer seinen vertraglichen Pflichten diesbzgl. nicht nachkommt. Sollte ein neuer Leasingvertrag abgeschlossen werden, so besteht das Risiko, dass dieser keine Betriebs- bzw. Wartungskostenübernahme vorsieht.

Allgemeines Risiko aus Störungen der internationalen Kapitalmärkte

Es besteht das Risiko, dass Störungen an den internationalen Finanz- und Kapitalmärkten wie z.B. durch Staatsbankrotte, Schuldenmoratorien, Schuldenschnitte auf Staatsebene und auch auf Ebene von Finanzinstituten eintreten. So besteht insbesondere das Risiko, dass Versicherungen, Banken oder Kreditinstitute aufgrund einer solchen Krise ihre Verpflichtungen insbesondere gegenüber dem AIF nicht, nicht vollständig oder nicht zum geplanten Zeitpunkt erfüllen. Weiterhin besteht das Risiko, dass sich die Inflationsrate unverhältnismäßig schnell erhöht (extreme Inflation) oder das Währungssystem umgestellt wird, wodurch das wirtschaftliche Ergebnis des AIFs negativ beeinflusst werden könnte.

Zinsrisiko

Es besteht das Risiko, dass die prognostizierte Liquidität (ab 2017) mit einem durchschnittlichen kalkulatorischen Zinssatz von <1,50% p.a. verzinst wird.

Währungsrisiko

Die Einnahmen aus den abgeschlossenen Leasingverträgen und der Kapitaldienst für die Finanzierung der Flugzeuge erfolgen vertragsgemäß in Euro. Planmäßig sollen auch die Anschlussleasingraten und spätere Verkäufe in Euro abgewickelt werden. Künftige Leasingverträge und der spätere Verkaufserlös der Flugzeuge können ggf. auch in US-Dollar oder anderen Fremdwährungen abgeschlossen werden. Auch ein Ausscheiden von Finnland aus dem Euro ist nicht ausgeschlossen und kann gesetzlich zur Anpassung der Währung der Leasingverträge führen. Sollten sich aus künftigen Fremdwährungsgeschäften Währungsrisiken ergeben, hat die Gesellschaft die dann geltenden Grenzen des KAGB und der Anlagebedingungen für Währungsrisiken einzuhalten. Zur Begrenzung der Fremdwährungsrisiken können daher Währungsgeschäfte als Kurssicherungsmaßnahmen erforderlich werden. Kosten dieser

Kurssicherungsmaßnahmen können die geplanten Auszahlungen und die Schlussauszahlung verringern. Es kann zur Einhaltung der Grenzen für Fremdwährungsrisiken auch erforderlich werden, auf wirtschaftlich vorteilhafte Verträge zu verzichten, wodurch sich geringere Leasingeinnahmen oder geringere Verkaufserlöse ergeben können. Die genannten Gründe können zu geringeren Auszahlungen und zu einem teilweisen Verlust des eingesetzten Kapitals führen.

#### Allgemeines Luftfahrtrisiko

Aufgrund der unsicheren Entwicklung des Luftverkehrsmarktes und der weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, besteht das Risiko, dass Einnahmen bzw. Ausgaben nicht entsprechend den Prognoserechnungen anfallen, was einen negativen Einfluss auf das Beteiligungsergebnis haben könnte.

#### Liquiditätsrisiko

Liquiditätsrisiken ergeben sich aus der Ungleichheit von Ein- und Auszahlungen und bergen die Gefahr in sich, dass die Gesellschaft mangels liquider Mittel ihren Zahlungsverpflichtungen nicht oder nicht vollständig nachkommen kann. Sollte die verfügbare Liquidität nicht ausreichen, kann dies zur Folge haben, dass die HEH Helsinki zusätzliche Mittel zu den nicht eingeplanten Kosten aufnehmen muss, was bis zur Insolvenz der HEH Helsinki führen kann. Sollte zum Ende der Fondslaufzeit kein Erwerber für die Flugzeuge gefunden werden oder die zu erzielenden Preise nicht angemessen sein, könnte es zu Verzögerungen bei der Auflösung der Gesellschaft kommen oder nur geringere Auszahlungen an die Anleger möglich sein.

#### Anlage freier Liquidität

Es besteht die Gefahr, dass Banken, Versicherungen und/oder andere Finanzdienstleistungsunternehmen, bei denen Liquiditätsanlagen erfolgen, insolvent werden und somit das bei diesen Unternehmen veranlagte Kapital verloren geht.

#### Einsatz von Leverage

Es besteht das Risiko, dass sich in Zusammenhang mit den hier weiter dargestellten Risiken durch den aus der Darlehensaufnahme resultierenden Hebeleffekt stärkere negative Auswirkungen auf das wirtschaftliche Ergebnis des AIF ergeben, als es bei einer ausschließlichen Eigenkapitalfinanzierung der Fall wäre.

#### Fremdfinanzierungsrisiko

Es besteht das Risiko der Zwangsversteigerung der Flugzeuge durch die finanzierende Bank, falls der AIF seinen Verpflichtungen aus den Darlehensverträgen nicht bedienen kann. Es besteht das Risiko der Kostenweitergabe an den AIF, sollte es für die finanzierende Bank zu erhöhten Finanzierungskosten im Rahmen neuer Bankregulierungen kommen, die von der Bank in der Bankmarge und den Liquiditätskosten des AIF noch nicht eingepreist wurden. Es besteht das Risiko, dass die finanzierende Bank von ihrem Sonderkündigungsrecht Gebrauch macht, falls der AIF seine Verpflichtungen aus den Darlehensverträgen verletzen sollte, was bis zur Liquidation des AIF führen könnte. Es besteht das Risiko des teilweisen oder kompletten Verlustes des Kapitals eines Anlegers und der Gefährdung des weiteren Vermögens des Anlegers, bei anlegerseitiger Fremdfinanzierung der Beteiligung.

#### Veräußerungsrisiko

Es besteht das Risiko, dass das Flugzeug zu einem niedrigeren Preis bzw. zu einem späteren Zeitpunkt verkauft werden kann als prognostiziert.

#### Risiko aus der Entwicklung neuer Flugzeugtypen

Es besteht das Risiko, dass zukünftig Neuentwicklungen des Flugzeugtyps oder vergleichbarer Modelle auf den Markt kommen und dies zu einer Verschlechterung der Marktgängigkeit der Flugzeuge führt, was entsprechend zu Wettbewerbsnachteilen führen kann.

#### Genehmigungen

Es besteht das Risiko, dass Prolongationen von Genehmigungen nicht oder verspätet erfolgen, was negativen Einfluss auf das wirtschaftliche Ergebnis haben könnte.

#### Umbaukosten

Es besteht das Risiko, dass der AIF anteilig Umbaukosten übernehmen muss, sollte es, durch rechtliche Auflagen bedingt, zu Umbauten mit Kosten >TUSD 75 kommen. Des Weiteren kann nach Ablauf des Leasingvertrages nicht ausgeschlossen werden, dass die Gesellschaft eventuelle Modifizierungs-/Umbaukosten allein zu tragen hat.

#### Flugverbotsrisiko

Sollte es zu einem Flugverbot dieses Flugzeugtyps oder zu einer Requirierung des Flugzeugs kommen, kann dies zu Einnahmeausfällen führen.

#### Risiko aus der externen Verwaltung der Gesellschaft

Durch die der KVG umfänglich erteilte Handlungsvollmacht besteht das Risiko, dass die KVG trotz ihrer gesetzlichen Verpflichtung, ausschließlich im Interesse der Anleger zu handeln, für den AIF nachteilige Entscheidungen trifft oder ihren gesetzlichen und/oder vertraglichen Verpflichtungen in sonstiger Weise nicht nachkommt oder die ihr erteilte Erlaubnis wieder verliert. Es besteht die Gefahr,

dass der AIF in diesem Falle rückabzuwickeln ist.

#### Risiko aus der Geschäftsführung

Es besteht das Risiko, dass die Geschäftsführung gegen ihre vertraglichen und/oder gesellschaftsrechtlichen und/oder gesetzlichen Pflichten verstößt, was dazu führen kann, dass eine neue Geschäftsführung, ggf. mit höheren Kosten, eingesetzt werden muss. Dies könnte das wirtschaftliche Ergebnis der HEH Helsinki negativ beeinflussen.

#### Risiko aus Interessenkonflikten

Es besteht das Risiko von Interessenskonflikten, aufgrund von Verflechtungen von Vertragspartnern bzw. des Wahrnehmens mehrerer Aufgaben durch einen einzigen Vertragspartner.

#### Verwahrstellenrisiko

Es besteht das Risiko, dass die Verwahrstelle ihre gesetzlichen und vertraglichen Pflichten nicht einhält und der Gesellschaft dadurch bspw. durch eine fehlerhafte oder verzögerte Verwendung der Anlegergelder ein Schaden entsteht. Es besteht darüber hinaus das Risiko, dass eine neue Verwahrstelle, falls nötig, nicht oder nur zu höheren Kosten gefunden werden kann. Sofern keine Verwahrstelle gefunden wird, besteht das Risiko der Rückabwicklung der HEH Helsinki.

#### Austrittsrisiko

Es besteht das Risiko, dass Anleger vor dem Ende der festen Laufzeit des AIF (31. Dezember 2032) aus der Gesellschaft ausscheiden. Es können dadurch (unerwartete) Zahlungsverpflichtungen entstehen, die bis zum Verkauf der Vermögensgegenstände des AIF führen können und das wirtschaftliche Ergebnis des AIF negativ beeinträchtigen.

#### Allgemeines Rechtsrisiko

Es besteht grundsätzlich das Risiko, dass sich Gesetze, Rechtsprechung und/oder Verwaltungsvorschriften zu Ungunsten des AIFs ändern. Darüber hinaus können sich Rechtsstreitigkeiten mit Dritten ergeben, die eine kostenintensive Rechtsberatung erfordern. Zudem ist es denkbar, dass Verträge ganz oder teilweise unwirksam, lückenhaft, fehlerhaft und/oder für den AIF unvorteilhaft sind. Es ist auch möglich, dass ein Gericht die Wirksamkeit, den Inhalt oder die Durchsetzbarkeit von Verträgen anders beurteilt als der AIF oder Dritte oder dass die Widerrufsbelehrung und/oder Verbraucherinformationen nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Die Realisierung vorstehender Risiken kann sich nachteilig auf das wirtschaftliche Ergebnis des AIFs auswirken.

#### Versicherungsrisiko

Es besteht das Risiko eines nicht ausreichenden Versicherungsschutzes, was im Schadensfall bis zur Insolvenz des AIF führen könnte.

#### Reputationsrisiko

Es besteht das Risiko, dass Fluggäste Flugzeugtypen oder Airlines aufgrund bestimmter Vorkommnisse bei zukünftigen Buchungen meiden, was negative Auswirkungen auf die Passagierzahlen des Leasingnehmers und auf die Erlöse aus Weitervermietung und Verkauf haben könnte.

#### Steuerrisiko

Es besteht das Risiko, dass sich die aktuelle Steuergesetzgebung und -rechtsprechung ändert und sich dies auf das steuerliche Ergebnis der Beteiligung auswirkt. Zudem besteht das Risiko, dass die Finanzverwaltung einzelne Aspekte der steuerlichen Gestaltung der Beteiligung abweichend würdigt oder einzelne künftig auftretende steuerliche Sachverhalte abweichend beurteilt. Dies könnte zu einer steuerlichen Mehrbelastung auf Ebene des Fonds oder des Anlegers führen.

## 2. Chancenbericht

Das Anlageziel der HEH Helsinki einschließlich des finanziellen Ziels ist es, von den beiden Flugzeugen in Zusammenhang mit deren Nutzung zu profitieren. Durch die Vermietung der Flugzeuge sollen angemessene und regelmäßige Auszahlungen für die Anleger erwirtschaftet werden. Durch die Veräußerung der Flugzeuge am Ende der Laufzeit der Gesellschaft sollen die Anleger an einem Veräußerungserlös partizipieren.

## 3. Gesamtaussage

Der AIF verläuft planmäßig, der Leasingnehmer zahlt vereinbarungsgemäß monatlich im Voraus seine Leasingraten. Der Kapitaldienst wird planmäßig erbracht. Die Liquidität der Gesellschaft liegt leicht höher als prognostiziert. Die Entwicklung der Luftverkehrsmärkte sowie des Leasingnehmers verläuft positiv. Das Jahr 2016 verlief für Finnair sehr erfolgreich. Es wurden fast 11 Mio. Fluggäste transportiert. Bei einem Umsatz von rund EUR 2,3 Mrd. konnte dabei ein operativer Gewinn in Höhe von EUR 116 Mio. erzielt werden, nach einem Gewinn in Höhe von EUR 122 Mio. im Vorjahr. Im Hinblick auf das insgesamt positive Marktumfeld und die gute Lage des Leasinggaranten sieht die Geschäftsführung die Gesellschaft für die Bewältigung der künftigen Risiken gut gerüstet. Risiken, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, sind derzeit nicht erkennbar.

## VI. Risikoberichterstattung über die Verwendung von Finanzinstrumenten

Die Gesellschaft ist über die verzinsliche Anlage der vorhandenen Liquidität hinaus nicht berechtigt, in Finanzinstrumente zu



investieren. Die Gesellschaft tätigt keine Derivatgeschäfte. Entsprechend bestehen im Zusammenhang mit der Verwendung von Finanzinstrumenten keine Risiken.

Ziel des Liquiditäts- und Risikomanagements der Gesellschaft ist die Sicherung des Unternehmenserfolgs gegen finanzielle Risiken jeglicher Art. Beim Management der Finanzpositionen verfolgt das Unternehmen eine konservative Risikopolitik.

Zur Absicherung gegen das Liquiditätsrisiko wird ein Liquiditätsplan erstellt, der einen Überblick über die Geldaus- und -einzüge vermittelt.

## **VII. Bericht über Tätigkeit der Kapitalverwaltungsgesellschaft (KVG)**

Zur KVG des AIFs wurde mit Vertrag vom 20. März 2015 die Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH mit Sitz in Hamburg, geschäftsansässig Große Elbstraße 14, 22767 Hamburg bestellt. Der KVG obliegt die Anlage und die Verwaltung des Vermögens des AIFs. In diesem Zusammenhang erbringt die KVG für den AIF die kollektive Vermögensverwaltung i. S. d. § 1 Abs. 19 Nr. 24 KAGB, d.h. insbesondere die Portfolioverwaltung und das Risikomanagement. Des Weiteren erbringt die KVG Verwaltungsfunktionen gemäß Anlage I Ziffer 2 der Richtlinie 2011/61/EU, insbesondere die Buchhaltung für den AIF und die Rechnungslegung, Anlegerverwaltung, Bewertung, Compliance und Meldewesen sowie ggf. weitere notwendige Dienstleistungen. Zur Erfüllung dieser Pflichten ist der KVG eine umfassende rechtsgeschäftliche Vollmacht erteilt worden.

Im Rahmen der Portfolioverwaltung tätigt die KVG aufgrund von Vollmacht und für Rechnung des AIFs die Anlagen entsprechend der Anlagestrategie, den Zielen und dem Risikoprofil des AIFs. Dabei beachtet die KVG insbesondere die Anlagebedingungen sowie den Gesellschaftsvertrag des AIFs. Die Portfolioverwaltung umfasst insbesondere auch das Liquiditätsmanagement gemäß § 30 KAGB und dem Artikel 46 bis Artikel 49 der Verordnung (EU) Nr. 231/2013, die Anteilsbewertung auf Basis einer externen Bewertung der Vermögensgegenstände und das laufende Fonds- und Asset-Management. Die KVG wendet ein geeignetes Risikomanagementsystem im Sinne des § 29 KAGB unter Beachtung der Anforderungen der Artikel 38 bis 45 der Verordnung (EU) Nr. 231/2013 an, das die Identifizierung und Erfassung, die Analyse und Bewertung, die Steuerung und das Controlling sämtlicher mit dem Management der KVG und deren Vermögensgegenständen verbundenen Risiken sicherstellt.

Die KVG ist verpflichtet, bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben ausschließlich im Interesse der Anleger zu handeln.

Die KVG ist zur laufenden Berichterstattung gegenüber dem AIF verpflichtet. Sie stellt den Anlegern des AIFs spätestens sechs Monate nach Ende eines jeden Geschäftsjahres auf Verlangen den geprüften und testierten Jahresbericht zur Verfügung und informiert die Anleger unverzüglich über alle Änderungen, die sich in Bezug auf die Haftung der Verwahrstelle ergeben.

Die KVG hat die Aufgaben der Finanzbuchhaltung sowie die Anlegerbetreuung an die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG bzw. die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG ausgelagert.

Darüber hinaus hat die KVG Dienstleister im Rahmen von Beratungsverträgen beauftragt. Für den Vertrieb der Kommanditanteile am AIF hat die KVG auf die HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG zurückgegriffen. Sie hat hierzu einen gesonderten Vertriebsvertrag abgeschlossen. Das technische Management sowie das Remarketing der Flugzeuge sind per Dienstleistungsvertrag an die Doric GmbH vergeben.

Der Verwaltungsvertrag mit der KVG ist bis zur Liquidation des AIF abgeschlossen. Er kann von dem AIF mit einer Frist von sechs Monaten zum Ende eines jeden Jahres durch eingeschriebenen Brief gekündigt werden, erstmals jedoch zum 31. Dezember 2017. Das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt. Eine Kündigung durch die KVG kann nur aus wichtigem Grund unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten erfolgen. Es gelten die gesetzlichen Regelungen zur Haftung.

Im Geschäftsjahr 2016 hat die KVG eine jährliche Vergütung in Höhe von EUR 40.000,00 zzgl. Umsatzsteuer (Vorjahr: EUR 30.000,00 zzgl. Umsatzsteuer) erhalten.

Die Gesamtvergütung der im Geschäftsjahr 2016 von der Kapitalverwaltungsgesellschaft an ihre Mitarbeiter gezahlten Vergütungen betrug 497.964 Euro (Vorjahr: EUR 504.531,00). Davon betrug der fixe Anteil 96,02 Prozent (Vorjahr: 89,9 Prozent), der variable Anteil 3,98 Prozent (Vorjahr: 10,1 Prozent). Insgesamt wurden acht Mitarbeiter, davon vier Geschäftsführer beschäftigt. 5 Mitarbeiter, davon zwei Geschäftsführer, waren im Rahmen der kollektiven Vermögensverwaltung mit Tätigkeiten im Hinblick auf die HEH Aviation „Helsinki“ GmbH & Co. geschlossene Investment KG betraut und hatten damit wesentliche Auswirkungen auf das Risikoprofil. Die Gesamtsumme der von der Kapitalverwaltungsgesellschaft gezahlten Vergütungen in 2016 an die beteiligten Geschäftsführungsmitglieder betrug 160.000 Euro (Vorjahr: EUR 54.726,00), die Gesamtsumme der Vergütungen an die beteiligten Mitarbeiter betrug 122.964 Euro (Vorjahr: EUR 205.357,00).

**Hamburg, 27. März 2017**

**(Geschäftsführer der Verwaltung HEH Aviation „Helsinki“ Beteiligungsgesellschaft mbH sowie der HEH Aviation Management GmbH)**

*gez.*

**Herr Jörn-Hinnerk Mennerich**

*gez.*

**Herr Gunnar Dittmann**

**gez.**

**Herr. Dr. Sven Kehren**

### **Erklärung der gesetzlichen Vertreter**

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Abschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

**Hamburg, 27. März 2017**

**(Geschäftsführer der Verwaltung HEH Aviation „Helsinki“ Beteiligungsgesellschaft mbH sowie der HEH Aviation Management GmbH)**

**gez.**

**Herr Jörn-Hinnerk Menerich**

**gez.**

**Herr Gunnar Dittmann**

**gez.**

**Herr. Dr. Sven Kehren**

Vermerk des Abschlussprüfers

An die HEH Aviation "Helsinki" GmbH & Co. geschlossene Investment KG

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der HEH Aviation "Helsinki" GmbH & Co. geschlossene Investment KG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 geprüft. Die Prüfung umfasst auch die Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten.

#### *Verantwortung der gesetzlichen Vertreter*

Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften unter Berücksichtigung der Vorschriften des Kapitalanlagegesetzbuchs (KAGB), der delegierten Verordnung (EU) Nr. 231/2013 und der ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Darüber hinaus liegt die ordnungsgemäße Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter.

#### *Verantwortung des Abschlussprüfers*

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 nach § 159 Satz 1 i.V.m. § 136 Abs. 1 KAGB i.V.m. § 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 den Jahresabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und den Lagebericht wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Verwaltung des Gesellschaftsvermögens 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 Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Die Ordnungsmäßigkeit der Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten gemäß § 159 Satz 1 i.V.m. § 136 Abs. 2 KAGB haben wir auf Basis einer Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems und von aussagebezogenen Prüfungshandlungen überwiegend auf Basis von Stichproben beurteilt. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

#### *Prüfungsurteil*

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags. Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse ist die Zuweisung von Gewinnen, Verlusten, Einlagen und Entnahmen zu den einzelnen Kapitalkonten in allen wesentlichen Belangen ordnungsgemäß erfolgt. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft.

**Hamburg, 24. April 2017**

**Cordes + Partner GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

*gez.*

**Dr. Christian Reiß Torben**

**Wirtschaftsprüfer**

*gez.*

**Schaaf**

**Wirtschaftsprüfer**

---