

## Suchen

Name	Bereich	Information	V.-Datum
HEH Aviation "Palma" GmbH & Co. geschlossene Investment-KG (vormals: HEH fünfundzwanzigste Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG) Hamburg	Rechnungslegung/ Finanzberichte	Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2017	10.07.2018

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

Hamburg

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2017

Bilanz zum 31.12.2017

I. Investmentanlagevermögen	31.12.2017	31.12.2016
	EUR	EUR
<b>A. Aktiva</b>		
1. Sachanlagen	24.289.000,00	24.537.561,00
2. Anschaffungsnebenkosten	1.099.576,91	178.852,10
3 Barmittel und Barmitteläquivalente		
a) Täglich verfügbare Bankguthaben	897.375,41	469.866,57
4. Forderungen		
a) eingeforderte ausstehende Einlagen	0,00	0,00
5. Sonstige Vermögensgegenstände	0,00	87.731,82
6. Aktive Rechnungsabgrenzung	127.294,53	138.848,00
Summe Aktiva	26.413.246,85	25.412.859,49
<b>B. Passiva</b>		
1. Rückstellungen	10.500,00	10.500,00
2. Kredite		
a) von Kreditinstituten	11.803.306,36	19.529.670,52
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
a) aus anderen Lieferungen und Leistungen	0,00	573.690,20
4. Sonstige Verbindlichkeiten		
a) Andere	3.694,88	5.541.678,99
5. Passive Rechnungsabgrenzung	111.140,23	114.972,65
6. Eigenkapital		
a) Kapitalanteile bzw gezeichnetes Kapital	14.857.986,38	-356.149,91
b) nicht realisierte Verluste aus der Abschreibung Anschaffungsnebenkosten	-373.381,00	-1.502,96
Summe Passiva	26.413.246,85	25.412.859,49

Gewinn und Verlustrechnung

I. Investmenttätigkeit	01.01.- 31.12.2017	01.01.- 31.12.2016
	EUR	EUR
1. Erträge		
a) Erträge aus Sachwerten	2.861.724,07	123.184,99
b) Sonstige betriebliche Erträge	8.341,41	2.754,86
Summe der Erträge	2.870.065,48	125.939,85
2. Aufwendungen		
a) Zinsen aus Kreditaufnahmen	-450.461,59	-38.833,26
b) Verwaltungsvergütung	-40.800,00	-88.400,00
c) Verwahrstellenvergütung	-16.000,00	-18.279,45

	01.01.- 31.12.2017	01.01.- 31.12.2016
	EUR	EUR
I. Investmenttätigkeit		
d) Prüfungs- und Veröffentlichungskosten	-10.500,00	-10.500,00
e) Sonstige Aufwendungen	-1.675.592,61	-360.492,30
Summe der Aufwendungen	-2.193.354,20	-516.505,01
3. Ordentlicher Nettoertrag	676.711,28	-390.565,16
4. Realisiertes Ergebnis des Geschäftsjahres	676.711,28	-390.565,16
5. Zeitwertänderung		
a) Erträge aus der Neubewertung	0,00	0,00
a) Aufwendungen aus der Neubewertung	-248.561,00	0,00
Abschreibungen b) Anschaffungsnebenkosten	-123.317,04	-1.502,96
Summe des nicht realisierten Ergebnisses des Geschäftsjahres	-371.878,04	-1.502,96
6. Ergebnis des Geschäftsjahres	304.833,24	-392.068,12

### Anhang für das Geschäftsjahr 2017

#### 1. Allgemeine Angaben

Die HEH Aviation „Palma“ GmbH & Co. geschlossene Investment-KG („HEH Palma“) hat ihren Sitz in Hamburg und ist unter HRA 111020 beim Amtsgericht Hamburg registriert. 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 2017 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 2017 ein Eigenkapital in Höhe von EUR 14.484.605,38 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. Da der Erwerb des Flugzeuges vor mehr als zwölf Monaten erfolgte, ist ein Wert gemäß Gutachten der IBA Aviation Unlocked von EUR 24.289.000,00 anzusetzen.

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:	CRJ 1000
Baujahr:	2016
Erwerbsjahr:	2016
Die Fremdfinanzierungsquote des Flugzeuges unter Berücksichtigung der Anschaffungsnebenkosten zum 31.12.2017 beträgt 46,49	

%,

Die Restlaufzeit des Mietvertrages während der zehnjährigen Grundmietzeit beträgt am Bilanzstichtag 107 Monate.

Andienungsrechte bestehen nicht.

Der Verkehrswert des Flugzeuges zum Bilanzstichtag beträgt EUR 24.289.000,00 (Vorjahr: EUR 24.537.561,00).

Die Wartungsarbeiten wurden im Berichtsjahr durchgeführt.

#### 4. Vergleichende Übersicht über die Wertentwicklung des Investmentanlagevermögens

	31.12.2017	31.12.2016
	EUR	EUR
Vermögen	26.413.246,85	25.412.859,49
Schulden	11.928.641,47	25.770.512,36
Nettoinvestmentvermögen	14.484.605,38	./. 357.652,87

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

	31.12.2017	31.12.2016
	EUR	EUR
<b>EIGENKAPITAL</b>		
Kapitalanteile der Kommanditisten		
1. Pflichteinlagekapitalkonto I	14.789.000,00	40.000,00
2. Kapitalkonto II (Agio)	739.450,00	2.000,00
3. Entnahmen	./. 949.025,00	0,00
4. Ergebniszuweisung	./. 94.819,62	./. 399.652,87
	14.484.605,38	./. 357.652,87

#### 6. Erläuterungen zur Bilanz

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten Umsatzsteuerzallasten.

Die Rückstellungen betreffen die Jahresabschlusskosten 2017.

Verbindlichkeitspiegel zum 31. Dezember 2017:

	Restlaufzeit			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	
	EUR	EUR	EUR	EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.179.363,53	6.395.801,79	4.228.141,04	11.803.306,36
(i. Vj.	2.035.517,27	11.380.754,51	6.113.398,74	19.529.670,52)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0,00	0,00	0,00	0,00
(i. Vj.	573.690,20	0,00	0,00	573.690,20)
Andere Verbindlichkeiten	3.694,88	0,00	0,00	3.694,88
(i. Vj.	5.541.678,99	0,00	0,00	5.541.678,99)
	1.183.058,41	6.395.801,79	4.228.141,04	11.807.001,24
(i. Vj.	8.150.886,46	11.380.754,51	6.113.398,74	25.645.039,71)

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr beträgt EUR 10.623.942,83 (Vorjahr: EUR 17.494.153,25).

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

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet die von Air Nostrum vorschüssig bezahlte monatliche Mietrate für Januar 2018.

#### 7. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Aus der Nutzungsüberlassung des erworbenen Flugzeuges wurden entsprechend dem abgeschlossenen Leasingvertrag Erträge aus Sachwerten von TEUR 2.862 (Vorjahr: TEUR 123) erzielt.

Es sind Kursgewinne in Höhe von TEUR 0,5 (Vorjahr: TEUR 3) erzielt worden.

Zinsaufwendungen von TEUR 451 (Vorjahr TEUR 39) entfallen auf die Fremdfinanzierung.

Die Verwaltungskosten der KVG betragen im Berichtsjahr TEUR 41 (Vorjahr: TEUR 88).

Die Vergütung der Verwahrstelle beträgt TEUR 16 (Vorjahr TEUR 18).

TEUR 11 (Vorjahr: TEUR 11) entfallen auf Abschluss- und Prüfungskosten.

Die sonstigen Aufwendungen von TEUR 1.676 (Vorjahr: TEUR 360) beruhen im Wesentlichen auf Platzierungskosten TEUR 1.477 (Vorjahr: TEUR 0), Aufwendungen für die Anlegerverwaltung von TEUR 111 (Vorjahr: TEUR 3) sowie Rechts- und Beratungskosten in Höhe von TEUR 32 (Vorjahr: TEUR 62).

Es sind Kursverluste Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 0,5) entstanden.

#### 8. Verwendungsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 § 24 Abs. 1 KARBV

	2017	2016
	EUR	EUR
1. Realisiertes Ergebnis des Geschäftsjahres	676.711,28	./. 390.565,16
2. Gutschrift/Belastung auf Kapitalkonten	./. 676.711,28	390.565,16
3. Bilanzgewinn/Bilanzverlust	0,00	0,00

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

	2017	2016
	01.01.2017- 31.12.2017	01.01.2016- 31.12.2016
	EUR	EUR
I. Wert des Eigenkapitals am Beginn des Geschäftsjahres	J. 357.652,87	415,25
1. Mittelzufluss (netto)		
a. Mittelzufluss aus Gesellschaftereintritten	15.486.450,00	34.000,00
b. Mittelabflüsse durch Entnahmen	./. 949.025,00	0,00
	14.179.772,13	34.415,25
2. Realisiertes Ergebnis des Geschäftsjahres nach Verwendungsrechnung	676.711,28	./. 390.565,16
3. Nicht realisiertes Ergebnis des Geschäftsjahres	./. 371.878,04	./. 1.502,96
	304.833,24	./. 392.068,12
II. Wert des Eigenkapitals am Ende des Geschäftsjahres	14.484.605,38	./. 357.652,87

#### 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 Gegenparteiisiko 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-, Gegenparteiisiken, 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 eines Luftfahrzeugs (CRJ 1000) investiert werden. Realisieren sich bei diesem Anlageobjekt Risiken, können diese nicht entsprechend mit anderen Vermögensgegenständen ausgeglichen oder die Intensität der Risikorealisation gemindert werden. Darüber hinaus bestehen Gesellschafterisiken, 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 Palma 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. Gegenparteiisiko)

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 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 2030 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 Palma 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 Palma 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 Palma jedoch vereinbarungsgemäß gezahlt werden müssen. Weiter können gesetzliche Änderungen oder vertragliche Bestimmungen, die Entnahme freier Liquidität in Frage stellen. Die HEH Palma 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 Palma zusätzliche Mittel zu nicht eingeplanten Kosten aufnehmen muss oder dass es zu einer Insolvenz der HEH Palma kommt, die zu einem Totalverlust der Kommanditeinlage der Anleger nebst Agio führen kann. Der Gesellschaftsvertrag der HEH Palma enthält eine feste Laufzeit des Fonds bis Ende 2030. Sollte zu diesem Zeitpunkt kein Erwerber für das Flugzeug 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 2018 mit einem durchschnittlichen kalkulatorischen Zinssatz von 1,00 % 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 dem abgeschlossenen Leasingvertrag und der Kapitaldienst für die Finanzierung des Flugzeugs erfolgen vertragsgemäß in Euro. Planmäßig sollen auch die Anschlussleasingraten und spätere Verkauf in Euro abgewickelt werden. Künftige Leasingverträge und der spätere Verkaufserlös des Flugzeugs können ggf. auch in US-Dollar oder anderen Fremdwährungen abgeschlossen werden. Auch ein Ausscheiden von Spanien aus dem Euro ist nicht ausgeschlossen und kann gesetzlich zur Anpassung der Währung des Leasingvertrages 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 ein geringerer Verkaufserlös 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 Palma 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 Palma. Es besteht das Risiko, dass die KVG für die HEH Palma 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 Palma 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 Palma 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 Palma 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 Palma. 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 Palma 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 Palma 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 Palma und den mit dem Management beauftragten Gesellschaften entstehen und Entscheidungen des Managements zu Lasten der HEH Palma 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 des Flugzeugs 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 AG (HEH AG) zu 100 % an der Hamburg Asset Management HAM Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH beteiligt ist. Unter anderem sind zwei von drei Geschäftsführern der KVG gleichzeitig geschäftsführende Gesellschafter der HEH AG. Insbesondere ist die HEH AG Vertragspartner für die Kapitalaufbringungsgarantie, die Platzierungsgarantie und die Eigenkapitalvermittlung. Der Untervertrieb erfolgte u. a. über Unternehmen, an denen Gesellschafter der HEH AG maßgeblich beteiligt sind. Ferner ist die HEH AG von der KVG mit der Buchhaltung der HEH Palma beauftragt. Die geschäftsführende Kommanditistin, die HEH Aviation Management GmbH, die Komplementärin, die Verwaltung HEH Palma Beteiligungsgesellschaft mbH, sowie die Treuhänderin, die HEH Treuhand GmbH & Cie. KG, sind 100%ige Tochterunternehmen der HEH AG. Daher und auch durch weitere personelle und kapitalmäßige Verflechtungen können Interessenkonflikte entstehen, die im Rahmen einer Entscheidungssituation zum Nachteil der HEH Palma 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 des Flugzeugs

Zum Ende der Fondslaufzeit wird in der Wirtschaftlichkeitsprognose ein Verkaufsszenario angenommen, das maßgeblich für den wirtschaftlichen Erfolg der Gesellschaft ist. Der tatsächliche Veräußerungserlös für das Flugzeug hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab, insbesondere der Entwicklung der Luftfahrtmärkte, dem technischen Fortschritt, Treibstoffkosten und -verbrauch und

dem Zustand des 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 das Flugzeug nicht veräußert werden kann, 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 des Flugzeuges 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. des Fondsflugzeugs abhängen, in die investiert wird (vgl. vorstehende Risikohinweise unter „Risiko aus der Wertentwicklung und der Veräußerung des Flugzeuges“). In der Folge kann auch der Nettoinventarwert der Anteile an der HEH Palma 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 Palma 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 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 des Flugzeuges, zu geringeren Leasingeinnahmen und zu einem geringeren Veräußerungserlös 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 seine Verpflichtungen aus dem Leasingvertrag erfüllt. Sollte der Leasingnehmer die vereinbarte Leasingrate nicht leisten und sich auch kein adäquater Ersatzleasingnehmer finden, würde dies zu niedrigeren Einnahmen der Gesellschaft führen. Negativ würde sich beispielsweise für den Leasingnehmer auswirken, wenn die seit 1997 geltende und gerade um weitere drei Jahre bis Mai 2020 verlängerte exklusive Kooperation mit IBERIA gekündigt werden würde. Wird der Erstleasingvertrag nicht vollständig erfüllt, kann eine längerfristige Nichtbeschäftigung des Flugzeuges oder eine längerfristige Beschäftigung zu niedrigen Leasingraten auch den Kapitaldienst der Gesellschaft und damit letztendlich die Substanz des Gesellschaftsvermögens gefährden.

Nach dem Auslaufen des Erstleasingvertrages 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 das Flugzeug ohne Beschäftigung ist. 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 Prospektannahmen, 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 Erstleasingvertrag ist als Nettoleasingvertrag ausgestattet, d.h. dass der Leasingnehmer die Betriebs- und Wartungskosten des Flugzeuges vollständig übernimmt. Sollte der Leasingnehmer 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 Anschlussleasingvertrag 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 des Flugzeuges kommen, die jeweils mit Kosten in Höhe von über TUSD 150 verbunden sind, so werden diese Kosten zwischen Air Nostrum 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 dieses Flugzeuges 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, Landegebühren oder offene Wartungskosten und kann deshalb arretiert werden. Dies würde die wirtschaftliche Situation der HEH Palma 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 AIR NOSTRUM, LINEAS AEREAS DEL MEDITERRANEO, S.A., Spanien, 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 Schadensfalle 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 Palma 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 Palma 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.

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

##### Langfristiges Darlehen

Sollte es für die finanzierende Bank zu erhöhten Finanzierungskosten im Rahmen bestehender und 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. Der Erstleasingvertrag sieht in diesem Fall keine Kostenübernahme durch den Leasingnehmer vor. Mehraufwendungen hätten negative Auswirkungen auf die Auszahlungen an die Anleger. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die finanzierende Bank von den Sonderkündigungsrechten in dem Darlehensvertrag 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 des Flugzeuges 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.

#### Individuelle Anteilsfinanzierung durch den Anleger

Eine individuelle Anteilsfinanzierung durch den Anleger ist nicht vorgesehen und wird nicht angeboten. Vielmehr wird von einem solchen Vorgehen ausdrücklich abgeraten. Sollte der Anleger seine Beteiligung – bzw. einen Teil davon – finanzieren, sind die Zinsen und Tilgungsraten für die Anteilsfinanzierung unabhängig von der Wertentwicklung der Beteiligung zu leisten. Für den Anleger besteht dann das Risiko, dass er diese Zahlungen erbringen muss, ohne Auszahlungen aus seiner Beteiligung zu erhalten. Kommt es zu einem Totalverlust des eingesetzten Kapitals, müssen die Anleger den Kapitaldienst für die Anteilsfinanzierung aus eigenen Mitteln leisten. Dies kann zu einer Privatinsolvenz führen. Bei vorzeitiger Beendigung einer Anteilsfinanzierung kann eine Vorfälligkeitsentschädigung anfallen.

#### 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

Der Kauf- und Leasingvertrag 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 des Flugzeugs in Anspruch genommen wird und dann eine Durchsicht der Gesellschafterstruktur bis hinab auf die Gesellschafterebene der HEH Palma 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 Palma 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 Spanien 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 des Flugzeugs 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**

Zum Bilanzstichtag betrug der Umfang des insgesamt aufgenommenen Fremdkapitals (EUR 11.803.306,36) 48,60 % des Verkehrswertes der in der Gesellschaft befindlichen Vermögensgegenstände.

Die gemäß Art. 6 bis 8 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 231/2013 berechnete Hebelkraft des Publikum-AIF betrug mit Stichtag 31. Dezember 2017 2,58 % nach der Brutto-Methode und 2,65 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 2017 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 „Palma“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg, ist im Innenverhältnis nicht zur Geschäftsführung befugt.

#### **11.2 Sonstige Angaben**

Persönlich haftende Gesellschafterin ohne Pflichteinlage ist seit dem 15. November 2016 die Verwaltung HEH Aviation „Palma“ Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg. Die Komplementärin hat ein gezeichnetes Kapital von EUR 25.000,00.

### **Hamburg, den 23. März 2018**

**(Geschäftsführer der Verwaltung HEH Aviation "Palma" 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 2017

## **I. Grundlagen der Gesellschaft**

Persönlich haftende Gesellschafterin (Komplementärin) des AIF ist die Verwaltung HEH Aviation „Palma“ Beteiligungsgesellschaft mbH mit Sitz in Hamburg, Große Elbstr. 14, 22767 Hamburg, eingetragen ins Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter der Registernummer HRB 143.755. 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 103.532.

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 einem Regionaljet und alle damit im Zusammenhang stehenden Rechtsgeschäfte.

Zum Bilanzstichtag haben sich 462 Anleger mit Pflichteinlagen in Höhe von insgesamt 14,79 Mio. Euro beteiligt. Das Kommanditkapital in Höhe von EUR 14,79 Mio. wurde bis April 2017 eingeworben und eingezahlt.

Die Anlagestrategie wird durch den Erwerb, die Vermietung und Veräußerung des Fondsflugzeuges vom Typ Bombardier CRJ 1000 mit der Seriennummer 19052 umgesetzt. Der AIF hat das Fondsflugzeug zum 15. Dezember 2016 vom Hersteller Bombardier erworben und gleichzeitig an den Leasingnehmer Air Nostrum für zehn Jahre vermietet. Die langfristige Finanzierung des Flugzeuges erfolgte durch ein Hypothekendarlehen der Export Development Canada (EDC), Kanada, das zum Übernahmetag in EUR valutiert wurde. Die EDC gewährte dem AIF ferner eine Zwischenfinanzierung. Zudem hat die HEH Hamburger EmissionsHaus AG (in 2016 noch HEH Hamburger EmissionsHaus GmbH & Cie. KG) zum Zeitpunkt der Übernahme des Flugzeuges bei einer weiteren deutschen Geschäftsbank eine gesonderte Eigenkapitalzwischenfinanzierung in Anspruch genommen und diese vereinbarungsgemäß dem AIF zur Begleichung des Flugzeugkaufpreises überlassen.

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

Die Gesellschaft betreibt keine Zweigniederlassungen .

## **II. Wirtschaftsbericht**

### **1. Gesamtwirtschaftliche, branchenbezogene Rahmenbedingungen**

Für das Jahr 2018 werden von der IATA Gewinne in Höhe von USD 38,4 Mrd. prognostiziert, nach einem Gewinn von USD 34,5 Mrd. im laufenden Jahr. Damit erzielen die Fluggesellschaften weltweit weiterhin hohe Gewinne. Begünstigt wird dies durch hohe Auslastungen der Flugzeuge und weiterhin moderate Treibstoffpreise. Als stärkste Region wird Nordamerika mit einem Gewinn in Höhe von USD 16,4 Mrd. im Jahr 2018 erwartet. Aber auch die Luftfahrtgesellschaften in Europa sollen einen Branchengewinn in Höhe von USD 11,5 Mrd. erwirtschaften. Gefahren für die Branchenkonjunktur bestehen vor allem aus geopolitischen Spannungen und einer Abschwächung der Weltwirtschaft, beispielsweise durch eine Verlangsamung der Wirtschaftsentwicklung in China oder wieder steigende Treibstoffpreise.

Die Aussichten für den Regionalflugzeugmarkt werden u.a. von Flugzeughersteller Bombardier sehr positiv gesehen, hängen allerdings stark vom Flugzeugtyp ab. 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 100 Sitzplätzen. Bestand die Flugzeugflotte in diesem Segment 2016 noch aus 3.300 Flugzeugen, wird für das Jahr 2036 eine Erweiterung auf 6.950 Flugzeuge prognostiziert.

### **2. Geschäftsverlauf**

Die Gesellschaft wurde am 05. Januar 2010 als HEH fünfundzwanzigste Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG ins Handelsregister eingetragen und am 08. Juli 2016 wirtschaftlich neugegründet und in HEH Aviation „Palma“ GmbH & Co. geschlossene Investment-KG umfirmiert. Gleichzeitig wurde die Geschäftstätigkeit der Publikumsinvestmentkommanditgesellschaft aufgenommen. Am 28. Juli 2016 erfolgte die Eintragung ins Handelsregister.

Der Erwerb des Fondsflugzeuges und dessen Vermietung für zehn Jahre an Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A. fand am 30. September 2016 statt. Andienungsrechte bestehen nicht. Die Investitionstätigkeit der Gesellschaft wurde in 2016 vollständig abgeschlossen. Die langfristige Finanzierung des Flugzeuges erfolgte durch ein Hypothekendarlehen der EDC in Höhe von TEUR 13.038, welches zum Übernahmetag des Flugzeuges in EUR valutiert wurde. Die EDC gewährte dem AIF ferner eine Zwischenfinanzierung in Höhe von TEUR 6.592. Zudem hat die HEH AG zum Zeitpunkt der Übernahme der Flugzeuge bei einer weiteren deutschen Geschäftsbank eine gesonderte Eigenkapitalzwischenfinanzierung in Höhe von TEUR 5.500 in Anspruch genommen und diese vereinbarungsgemäß dem AIF zur Begleichung des Flugzeugkaufpreises überlassen. Bis März 2017 konnten alle Zwischenfinanzierungen durch eingeworbene und eingezahlte Kommanditeinlagen zurückgeführt und der Loan-to-Value auf rund 50% reduziert werden.

Im Januar 2018 fand eine Besichtigung des Fondsflugzeugs durch den ISTAT zertifizierten Regelbewerter von IBA statt. Das Flugzeug befand sich in einem dem Alter entsprechenden guten Zustand.

Alle Leasingeinnahmen wurden von Air Nostrum vereinbarungsgemäß geleistet und der Kapitaldienst für das Hypothekendarlehen in vorgesehener Höhe erbracht.

Die Gesellschaft weist zum Bilanzstichtag ein realisiertes Ergebnis des Geschäftsjahres 2017 in Höhe von EUR 676.711,28 (Vorjahr EUR ./ 390.565,16) aus. Aus der Neubewertung des Flugzeugs sowie der Abschreibung der Anschaffungsnebenkosten resultierte ein nicht realisiertes Ergebnis des Geschäftsjahres in Höhe von EUR ./ 371.878,04 (Vorjahr EUR ./ 1.502,96). Das Ergebnis des Geschäftsjahres betrug EUR 304.833,24 (Vorjahr EUR ./ 392.068,12).

Im Berichtsjahr 2017 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 2017 planmäßig. Die wesentliche Ertragsquelle sind die vereinbarten Leasingraten in Höhe von monatlich insgesamt rund TEUR 238 von Air Nostrum. Die Leasingraten wurden von Air Nostrum vereinbarungsgemäß monatlich im Voraus geleistet. Zinserträge ließen sich aufgrund des Zinsumfeldes wie geplant im Jahr 2017 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 dem mit der Bank vereinbarten Tilgungsplan. Eine vollständige Tilgung des Darlehens innerhalb der Laufzeit des Erstleasingvertrages 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 des Flugzeuges der Kaufpreis der Vermögensgegenstände anzusetzen. Das Flugzeug wurde für einen Preis in Höhe von EUR 24,538 Mio. bzw. USD 26,0 Mio. erworben. Da der Zeitraum von 12 Monaten zum Jahresende 2017 überschritten war, wurde durch die ISTAT zertifizierten Bewerter von IBA für das Fondsflugzeug ein Wertgutachten unter Berücksichtigung des vorhandenen Leasingvertrages zum 31. Dezember 2017 erstellt. Der geschätzte Wert für das Fondsflugzeug MSN 19052 lag dabei bei TEUR 24.289.

Die Gesellschaft hat zudem Anschaffungsnebenkosten in Höhe von EUR 1.224.396,91 (Vorjahr: EUR 180.355,06) vor Abschreibungen aktiviert. Daneben verfügt die Gesellschaft über Umlaufvermögen in Form täglich verfügbarer Bankguthaben in Höhe von EUR 897.375,41 (Vorjahr: EUR 469.866,57) sowie Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 87.731,82).

Der Nettovermögenswert (Net Asset Value oder NAV) der Gesellschaft zum Bilanzstichtag beträgt bezogen auf das gezeichnete Kommanditkapital 97,95 % (Vorjahr: ./ 894,13 %).

### **4. Finanzielle Leistungsindikatoren**

Der Cashflow in Bezug auf das Kommanditkapital beträgt 4,60 % (Vorjahr: ./ 9,02 %). 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 2017 bei 1,08 % (Vorjahr: ./ 6,78 %) des durchschnittlichen Nettoinventarwertes des Investmentvermögens.

Die erfolgsabhängige Vergütung der KVG ist als gesonderter Prozentsatz im Verhältnis zum durchschnittlichen Nettoinventarwert des Investmentvermögens anzugeben. Da für das Geschäftsjahr 2017 keine erfolgsabhängige Vergütung an die KVG geleistet wurde, beträgt sie 0 % (Vorjahr: 0 %) des durchschnittlichen Nettoinventarwertes.

An die Kapitalverwaltungsgesellschaft wurde eine Gebühr für laufende Kosten in Höhe von EUR 40.800,00 (Vorjahr: EUR 88.400,00), an die Verwahrstelle in Höhe von EUR 16.000,00 (Vorjahr EUR 18.279,45) und an Dritte in Höhe EUR 51.995,00 (Vorjahr: EUR 62.826,21) gezahlt.

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

Bestandspflegeprovisionen stehen dem Vertrieb nicht zu.

## 6. Hinweis

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

## 7. Prognosebericht

Air Nostrum ist eine spanische Fluggesellschaft mit Hauptsitz in Valencia. Im Dezember 1996 vereinbarte Air Nostrum mit IBERIA eine Kooperation, die ab Mai 1997 umgesetzt wurde und sich automatisch jeweils um drei Jahre verlängert, wenn keine Seite kündigt (aktuell gültige Vereinbarung wurde im Jahr 2016 bis Mai 2020 verlängert). Seit dem führt Air Nostrum unter dem Namen IBERIA regional/Air Nostrum regionale und ergänzende Dienste mit kleinerem Fluggerät - bis zu 100 Sitzplätze - exklusiv für IBERIA durch. Nach Verlusten in den Jahren 2011 bis 2013 hat Air Nostrum nach erfolgreicher Restrukturierung im Jahr 2017 nunmehr zum vierten Mal in Folge und zum dreizehnten Mal seit dem Jahr 2001 ein positives Jahresergebnis in Höhe von EUR 17,4 Mio. (Vorjahr EUR 9,0 Mio.) erwirtschaftet. Auch für das Geschäftsjahr 2018 erwartet Air Nostrum wiederum einen Gewinn. Die Geschäftsführung geht daher auch fürs Jahr 2018 von einem erfolgreichen Verlauf der Beteiligung aus.

Die Geschäftsführung prognostiziert einen freien Cash Flow vor Auszahlungen in Höhe von 7,5% 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. Gegenparteirisiko)

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 seine Verpflichtungen aus dem Leasingvertrag erfüllt. Sollten die vereinbarten Leasingraten nicht oder nicht vollständig geleistet werden und sich kein adäquater Ersatzleasingnehmer finden, würde dies zu niedrigeren Einnahmen führen. Nach dem Auslaufen des Erstleasingvertrages 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 diesbezüglich 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 2018) mit einem durchschnittlichen kalkulatorischen Zinssatz von <1,00% p.a. verzinst wird.

#### Währungsrisiko

Die Einnahmen aus dem abgeschlossenen Leasingvertrag und der Kapitaldienst für die Finanzierung des Flugzeuges erfolgen vertragsgemäß in Euro. Planmäßig sollen auch die Anschlussleasingraten und der spätere Verkauf in Euro abgewickelt werden. Künftige Leasingverträge und der spätere Verkaufserlös des Flugzeuges können ggf. auch in US-Dollar oder anderen Fremdwährungen abgeschlossen werden. Auch ein Ausscheiden von Spanien aus dem Euro ist nicht ausgeschlossen und kann gesetzlich zur Anpassung der Währung des Leasingvertrages 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 ein geringerer Verkaufserlös 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 oder das planmäßige Eigenkapital nicht, nur verzögert oder nicht in voller Höhe platziert bzw. eingezahlt werden, kann dies zur Folge haben, dass die HEH Palma zusätzliche Mittel zu den nicht eingeplanten Kosten aufnehmen muss, was bis zur Insolvenz der HEH Palma führen kann. Sollte zum Ende der Fondslaufzeit kein Erwerber für das Flugzeug gefunden werden oder der zu erzielende Preis 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 des Flugzeuges durch die finanzierende Bank, falls der AIF seine Verpflichtungen aus dem Darlehensvertrag 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 dem Darlehensvertrag 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 des Flugzeuges 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 150 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 Palma 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 Palma.

#### Austrittsrisiko

Es besteht das Risiko, dass Anleger vor dem Ende der festen Laufzeit des AIF (31. Dezember 2030) 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 / Internationales 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 ändern 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 Palma einschließlich des finanziellen Ziels ist es, vom Flugzeug in Zusammenhang mit dessen Nutzung zu profitieren. Durch die Vermietung des Flugzeuges sollen angemessene und regelmäßige Auszahlungen für die Anleger erwirtschaftet



werden. Durch die Veräußerung des Flugzeuges 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 Geschäftsjahr 2017 konnte Air Nostrum erneut mit einem Gewinn in Höhe von EUR 17,4 Mio. (Vorjahr EUR 9,0 Mio.) abschließen. Auch fürs aktuelle Geschäftsjahr wird ein Gewinn erwartet. Im Hinblick auf das insgesamt positive Marktumfeld und die positive Entwicklung des Leasingnehmers 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 14. September 2016 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 AG 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 AG zurückgegriffen. Sie hat hierzu einen gesonderten Vertriebsvertrag abgeschlossen. Das technische Management des Flugzeuges ist per Dienstleistungsvertrag an die Fintech Aviation Services Sarl. mit Sitz in Genf/Schweiz 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. 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 2017 hat die KVG eine jährliche Vergütung in Höhe von EUR 40.800,00 (Vorjahr EUR 3.400,00 sowie eine Einrichtungsgebühr in Höhe von EUR 85.000) zzgl. Umsatzsteuer erhalten.

Im Geschäftsjahr 2017 hat die Kapitalverwaltungsgesellschaft an ihre Mitarbeiter Vergütungen in Höhe von insgesamt EUR 529.620,82 (Vorjahr: EUR 497.964,00) gezahlt. Diese Gesamtvergütung setzt sich aus einem fixen Anteil von 92,64 Prozent (Vorjahr: 96,02 Prozent) und einem variablen Anteil von 7,36 Prozent (Vorjahr: 3,98 Prozent) zusammen. Durchschnittlich wurden acht Mitarbeiter, davon vier Geschäftsführer beschäftigt. Fünf Mitarbeiter, davon zwei Geschäftsführer, waren durchschnittlich im Rahmen der kollektiven Vermögensverwaltung mit Tätigkeiten im Hinblick auf die HEH Aviation „Palma“ GmbH & Co. geschlossene Investment-

KG betraut und hatten damit wesentliche Auswirkungen auf das Risikoprofil. Die an die beteiligten Mitarbeiter gezahlten Vergütungen lagen bei insgesamt EUR 296.620,86, wovon auf die Geschäftsführungsmitglieder EUR 151.833,28 (Vorjahr: EUR 160.000,00) und auf die übrigen beteiligten Mitarbeiter EUR 144.787,58 (Vorjahr: EUR 122.964,00) entfielen.

**Hamburg, 29. März 2018**

**(Geschäftsführer der Verwaltung HEH Aviation "Palma" Beteiligungsgesellschaft mbH sowie der HEH Aviation Management GmbH)**

**Gez. Herr Jörn-Hinnerk Mennerich**

**gez. Herr Gunnar Dittmann**

**gez. Herr. Dr. Sven Kehren**

Vermerk des Abschlussprüfers

An die HEH Aviation "Palma" 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 "Palma" GmbH & Co. geschlossene Investment-KG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 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 2017 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, 23. Mai 2018**

**Cordes + Partner GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

***Dr. Christian Reiß, Wirtschaftsprüfer***

***Torben Schaaf, Wirtschaftsprüfer***

**Erklärung nach § 289 Abs.1, Satz 5 HGB (Bilanzeid)**

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, 29. März 2018**

**(Geschäftsführer der Verwaltung HEH Aviation "Palma" Beteiligungsgesellschaft mbH sowie der HEH Aviation Management GmbH)**

***Gez. Herr Jörn-Hinnerk Mennerich***

***gez. Herr Gunnar Dittmann***

***gez. Herr. Dr. Sven Kehren***

---