5.2.2. Wirtschaftliche Risikohinweise[1] *(Hervorhebungen nicht im Original)*

5.2.2.1. Allgemeines

Die Veranlagung in Gesellschaften, die Schiffe betreiben, ist von ihrer grundsätzlichen Konzeption her spekulativ und mit einem hohen Maß an Risiko verbunden. Eine Veranlagung wie die in diesem Prospekt dargestellte Beteiligung an den Emittentinnen sollte von einem Anleger nicht getätigt werden, der selbst den gesamten Verlust der von ihm veranlagten Summe wirtschaftlich nicht tragen kann, mit seiner Veranlagung kein Risiko eingehen will, keine Veranlagung, die erheblichen Wertminderungen unterliegen kann, wünscht oder fixe Renditen für seine Veranlagung wünscht.

…

Zusätzliche Risiken, die etwa derzeit nicht bekannt sind oder für unwesentlich gehalten werden, können die wirtschaftliche Entwicklung der Schiffsgesellschaften nachteilig beeinflussen.

…

Auch Änderungen der rechtlichen, insbesondere der steuerrechtlichen Rahmenbedingungen, sowie Änderungen der Behördenpraxis oder der Rechtsprechung können dazu führen, dass sich der Wert der vom Anleger erworbenen Beteiligung an den Schiffsgesellschaften wesentlich nachteilig entwickelt. Auch ein Totalverlust des eingesetzten Kapitals ist möglich, sodass insgesamt der Anleger auch das gesamte von ihm im Rahmen der gegenständlichen Veranlagung eingesetzte Kapital zur Gänze verlieren kann.

…

Die Anleger haben aufgrund ihrer Beteiligung an den Schiffsgesellschaften das wirtschaftliche Risiko, das mit dem Betrieb von Seeschiffen verbunden ist, zu tragen.

5.2.2.2. Risiken in der Investitions- und Finanzierungsphase

…

Grundsätzlich besteht zunächst das Risiko, dass die noch nicht abgelieferten Schiffe verspätet oder mangelhaft geliefert werden. In diesen Fällen reduzieren sich unter Umständen die Chartereinnahmen und der Charterer/der Pool können die Charterverträge/Poolverträge kündigen. Werden diese Schiffe nicht an ihre Schiffsgesellschaften geliefert, müsste jeweils eine neue Investition vorgenommen werden. Neue Investitionen können unter Umständen nur zu schlechteren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen realisiert werden. Ferner besteht insbesondere auch hinsichtlich der anderen Schiffsgesellschaften das Risiko, dass die von den Schiffsgesellschaften erworbenen Schiffe Mängel aufweisen.

---

[1] Auszug aus: veröffentlichter **KAPITALMARKTPROSPEKT** zur **Veranlagung „HCI Shipping Select 26"** vom 7.2.2008 nach Schema C des Bundesgesetzes über das öffentliche Anbieten von Wertpapieren und anderen Kapitalveranlagungen und über die Aufhebung des Wertpapier-Emissionsgesetzes (KMG) BGBl Nr. 625/1991 idF BGBl I Nr. 60/2007 über das öffentliche Angebot von Beteiligungen jeweils als Kommanditist an den Gesellschaften

1. PSV Hellespont Daring GmbH & Co. KG
2. PSV Hellespont Dawn GmbH & Co. KG
3. PSV Hellespont Defiance GmbH & Co. KG
4. PSV Hellespont Drive GmbH & Co. KG
5. MT Hellespont Centurion GmbH & Co. KG
6. MT Hellespont Challenger GmbH & Co. KG
7. MT Hellespont Charger GmbH & Co. KG
8. MT Hellespont Chieftain GmbH & Co. KG

5.2.2.3. Unvollständige Einwerbung des Emissionskapitals

…

Kann im Falle der nicht vollständigen Platzierung des Beteiligungskapitals der Schiffsgesellschaften der Platzierungsgarant seine aufgrund der von ihm übernommenen Platzierungsgarantien bestehenden Einlageverpflichtungen nicht erfüllen, und ist auch die Durchsetzung der Platzierungsgarantien wegen schlechter wirtschaftlicher Lage oder Insolvenz des Platzierungsgaranten nicht möglich, besteht das Risiko, dass das Veranlagungskonzept nur mit Modifizierungen nach entsprechender Zustimmung der jeweiligen Gesellschafterversammlung oder gar nicht umgesetzt werden kann, unter Umständen müsste das Angebot auch vollständig rückabgewickelt werden. Im Falle einer Rückabwicklung würden dem Anleger nicht nur mögliche Erträge und Vorteile aus der Beteiligung entgehen, sondern darüber hinaus auch das Risiko bestehen, dass die Schiffsgesellschaften nicht in der Lage sind, die geleisteten Einlagen (zuzüglich Agio) vollständig zurückzuzahlen, weil bereits nicht stornierbare Kosten (z.B. Vertriebsprovisionen) angefallen sind.

5.2.2.4. Risiko vor Ablieferung der Schiffe

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die noch nicht fertiggestellten Schiffe durch die Vertragspartner nicht fertig gestellt bzw. nicht abgeliefert werden.

Durch eine verspätete Ablieferung kann es zu dadurch bedingten Erlösminderungen bei den betreffenden Schiffsgesellschaften kommen.

…

Bei einer verspäteten oder nicht erfolgten Ablieferung der Schiffe kann es zu Ausfällen von Charter-/Pooleinnahmen kommen. Die damit verbundenen Verluste wären von der jeweiligen Schiffsgesellschaft zu tragen.

Die Bauverträge der Schiffe sind jeweils integraler Bestandteil der Kaufverträge. Sich eventuell ergebende Preiserhöhungen bei den noch nicht abgelieferten Schiffen gehen zu Lasten der jeweiligen Schiffsgesellschaft.

…

Die Schiffsgesellschaften tragen das Risiko, dass die Schiffe nicht einsatzfähig sein könnten (sogenanntes Off-Hire-Risiko/Einnahmeausfallrisiko). In solchen Fällen, zum Beispiel aufgrund höherer Gewalt, kriegerischer Ereignisse oder längerer oder technisch bedingter Ausfallzeiten kann der Charterer zu einer Vertragserfüllung und damit zur Zahlung der Charterraten nicht verpflichtet sein und ist gegebenenfalls zur Kündigung des Chartervertrags berechtigt. Weiterhin besteht das Risiko, dass Schiffsgesellschaften niedrigere als die prognostizierten Poolraten vereinnahmen. Dieser Fall könnte insbesondere auch dann eintreten, wenn andere Schiffe des Pools nicht, mit Verzögerung oder nur zu niedrigeren Raten als geplant beschäftigt werden können. Es besteht zudem das Risiko einer Lieferung mit verdeckten Mängeln deren Beseitigung eventuell zu Mehrkosten führt.

Charterausfälle werden im Rahmen einer Off-Hire-Versicherung erst ab einem gewissen Zeitpunkt für einen bestimmten Zeitraum versichert. Ausfälle über den versicherten Zeitraum hinaus sind nicht versichert und würden zu Einnahmeausfällen führen.

Behördliche Genehmigungen für den Betrieb eines Seeschiffes werden nicht vor der Ablieferung erteilt. Sollten Genehmigungen nach Ablieferung der Schiffe nicht erteilt werden, könnte dies zu einer Verzögerung bzw. im theoretisch schlimmsten Fall zu einer Untersagung der Aufnahme des Schiffsbetriebs führen.

Die genannten Risiken können dazu führen, dass die Schiffsgesellschaften nicht oder nur unter Plan an die Anleger ausschütten können.

5.2.2.5. Risiko während der Betriebsphase - Totalverlust von Schiffen

Während der Betriebsphase tragen die Schiffsgesellschaften und damit die an ihr beteiligten Anleger grundsätzlich das Risiko von Schäden an den jeweils von ihnen betriebenen Schiffen bis hin zu einem Totalverlust bzw. das Risiko von Schäden, die Dritten durch den Schiffsbetrieb entstehen können.

Die Schiffsgesellschaften (wirtschaftlich mittelbar somit der Anleger) tragen auch das Risiko, dass durch oder beim Betrieb der Schiffe oder durch deren Ladung Schäden, insbesondere auch Umweltschäden eintreten, für die die Schiffsgesellschaften haften. Ferner besteht das Risiko, dass die von den Schiffsgesellschaften betriebenen Schiffe aus welchen Gründen immer, insbesondere wegen technischer Gebrechen, nicht einsatzfähig sind, dadurch vertragliche Verpflichtungen der Schiffsgesellschaften nicht erfüllt werden können und aus diesem Grund gegen die Schiffsgesellschaften Ersatzansprüche, insbesondere Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden können.

Bedienen die Schiffsgesellschaften ihre Fremdfinanzierungsverbindlichkeiten nicht ordnungsgemäß, beispielsweise auch wegen Totalverlust eines Schiffes, besteht für Kreditinstitute, die den Schiffsgesellschaften Darlehen oder Kredite gewährt haben, ein Sonderkündigungsrecht der Darlehens- und Kreditverträge. Da die Ansprüche aus Versicherungen, etwa für den Fall des Totalverlusts eines Schiffes, zur Besicherung der bei den Schiffsgesellschaften bestehenden Fremdfinanzierungsverbindlichkeiten dienen, kann das finanzierende Kreditinstitut dann im Versicherungsfall auf die Versicherungsleistung zur Bedienung der dann noch offenen Fremdfinanzierungsverbindlichkeiten der Schiffsgesellschaften greifen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Ansprüche aus Versicherungen zur Besicherung der Fremdfinanzierungsverbindlichkeiten bei den Schiffsgesellschaften dienen.

5.2.2.6. Charter-, Pooleinnahmen und Klumpenrisiko

…

Der Erfolg der Beteiligung hängt in erheblichem Maße von der Bonität der Vertragspartner, vor allem der Charterer und des Pools ab. Hinsichtlich der wesentlichen Bestimmungsgröße „Charter-/Pooleinnahmen" ist auf die Bonität der einzelnen Charterer bzw. auf die Charterer des Pools abzustellen. Es ist während der Laufzeit der Festcharterverträge bzw. des Poolvertrags nicht auszuschließen, dass die Charterer die Charterraten bzw. der Pool die Poolraten nicht vertragsgemäß zahlt bzw. ganz ausfällt. Eine Neucharter könnte gegebenenfalls erst mit zeitlicher Verzögerung und zu schlechteren Konditionen geschlossen werden. Auch bei Einholung von Bonitätsauskünften lässt sich selbst bei guter bis mittlerer Bonitätseinstufung, da diese Bonitätsauskünfte zeitpunktbezogen sind, keine abschließende Zusage darüber treffen, ob die Charterer ihren Verpflichtungen über die gesamte Laufzeit der Charterverträge erfüllen können.

…

Es besteht das Risiko, dass es nicht zu einem Beitritt dieser vier Schiffsgesellschaften zu dem Pool kommt und deshalb die Schiffsgesellschaften selbst nur Charterverträge zu ungünstigeren Konditionen abschließen können oder einen Poolbeitritt der geringere Einnahme als der Swift Tankers Pool erzielt. Dies würde die Liquiditätslage dieser vier Gesellschaften negativ beeinflussen.

…

Grundsätzlich besteht bei jedem Chartervertrag die Möglichkeit, dass der Charterer seine Verpflichtungen aus dem Chartervertrag vertragswidrig nicht erfüllt oder aus welchem Grund immer, etwa aufgrund höherer Gewalt, kriegerischer Ereignisse oder längerer Ausfallszeiten hierzu nicht verpflichtet ist oder den Chartervertrag kündigt.

Bei Poolschiffen besteht das Risiko, dass die Schiffsgesellschaften niedrigere als die prognostizierten Poolraten vereinnahmen.

…

5.2.2.7. Fremdfinanzierung und Sicherheitenbestellung

Es besteht das Risiko, dass die kreditfinanzierenden Banken die Kontokorrentkredite kündigen bzw. einer Verlängerung nicht zustimmen.

…

Ferner besteht das Risiko, dass die den Emittentinnen bereits zugesagten Darlehen und die zugesagten Kontokorrentkredite nicht bzw. nicht zur Gänze ausgezahlt werden; sofern in diesem Fall

...

Gemäß Darlehensvertrag bzw. Darlehenszusage können die Schiffsgesellschaften bei der Inanspruchnahme einer Darlehenstranche eine Währungsoption ausüben. Wird die Darlehenstranche in fremder Währung in Anspruch genommen, sieht der Vertrag einen Abgleich zwischen jener Restvaluta vor, die sich bei einer Bewertung des Darlehens mit dem Stichtagskurs der Ursprungswährung ergibt (a) und jener wie sich ergeben hätte, wenn das Darlehen in der Ursprungswährung in Anspruch genommen worden wäre (b). Beträgt der Wert der Restvaluta (a) mehr als 105 % des Wertes der Restvaluta (b), dann hat die jeweilige Schiffsgesellschaft auf Anforderung des Darlehensgebers in Höhe der Differenz zwischen der Restvaluta (b) und der Restvaluta (a) eine Ausgleichszahlung zu leisten oder weitere Sicherheiten zur Verfügung zu stellen. Die Erbringung derartiger Zahlungen/Leistungen führt in der Regelung zu einer Beeinträchtigung der Liquiditätslage.

5.2.2.8. Schiffsbetriebskosten

Die Ansätze der Schiffsgesellschaften für die Schiffsbetriebs- und -verwaltungskosten und die Kosten für Werft- und Klassearbeiten sowie die Verwaltungskosten sind geschätzte Werte, für die ein Kostenüberschreitungsrisiko besteht und die tatsächlich erheblich höher als geplant anfallen können. Insbesondere können sich die Schiffsbetriebskosten für die einzelnen Schiffe dadurch erheblich erhöhen, dass sich die Kosten für Betriebsmittel in einem größeren Ausmaß verteuern, als geplant oder gesetzlich bzw. behördlich für die Ausstattung und den Betrieb von Seeschiffen Auflagen vorgeschrieben werden, deren Umsetzung zu weiteren, nicht geplanten Kosten führt.

…

5.2.2.9. Versicherungen

…

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Risiken, die sich bei den Schiffsgesellschaften realisieren, nicht versicherbar sind, nicht versichert sind, nicht ausreichend versichert wurden oder Unterdeckungen bestehen und daher nicht alle bei den Emittentinnen eintretenden Schadensfälle dem Grunde und der Höhe nach durch Versicherungen gedeckt sind. Mit dem Betrieb der Schiffe durch die Schiffsgesellschaften ist das Risiko verbunden, dass durch den oder beim Betrieb der Schiffe Dritte geschädigt werden und diese Schäden entweder nicht versicherbar sind, der Versicherungsschutz aus welchen Gründen immer nicht greift oder dem Grunde oder der Höhe nach nicht ausreichend ist; dies gilt insbesondere im Hinblick auf Umweltschäden, die durch die Schiffe oder deren Ladung, sowohl bei Betrieb als auch bei einem Unfall, verursacht werden können.

5.2.2.10. Zinsen

Die Zinsen der vorgesehenen Fremdfinanzierungen sind nicht in vollem Umfang festgeschrieben. Die nicht über Zinsfestschreibungen gesicherten Zinssätze sowie die Zinssätze, die nach Ablauf einer Zinsfestschreibung je nach Lage des Kapitalmarktes nicht erneut gesichert werden, unterliegen der Volatilität des Kapitalmarktes.

...

5.2.2.11. Währungsrisiken

Es besteht das Risiko, dass aufgrund einer nachteiligen Entwicklung des Wechsel- oder Umtauschkurses von Fremdwährungen zum Euro die Liquiditätslage der Gesellschaften in Euro hinter den geplanten Zahlen zurückbleibt. Erlöse aus dem Betrieb der acht Schiffsgesellschaften werden voraussichtlich in US-Dollar erzielt. Soweit keine Währungskongruenz von Einnahmen, Ausgaben und Kapitaldarlehen gegeben ist, besteht ein Wechselkursrisiko. Gleichfalls besteht ein Wechselkursrisiko für den Kapitaldienst, wenn die Schiffshypothekendarlehen oder jeweils Teile davon in andere Währungen konvertiert werden sollten oder bereits konvertiert wurden.

5.2.2.12. Liquiditätsabhängigkeit der Ausschüttungen

Die geplanten Auszahlungen der Schiffsgesellschaften an die Anleger beruhen auf der Annahme, dass die Schiffsgesellschaften über ausreichende Liquidität verfügen. Durch nachteilige wirtschaftliche Entwicklungen bei den Schiffsgesellschaften können Zahlungen geringer ausfallen oder auch zur Gänze entfallen, womit sich die Anleger mit der Unterfertigung des Zeichnungsscheins ausdrücklich einverstanden erklären.

5.2.2.13. Veräußerung der Schiffe

Da die Veräußerung der Schiffe von den Anlegern jeweils mit einer qualifizierten Mehrheit von 70 % im Rahmen der Gesellschafterversammlungen zu beschließen ist (vgl. §11 Z 2 der Gesellschaftsverträge), kann ein genauer Veräußerungszeitpunkt nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden, da auch ein früherer oder späterer Verkauf als prognostiziert unter ökonomischen Gesichtspunkten vorteilhaft sein kann. Der tatsächliche Verkaufspreis für die Schiffe hängt von der Marktlage für gebrauchte Schiffe, der Schiffs- und Größenklasse sowie dem Zustand der Schiffe zum Veräußerungszeitpunkt ab. Es besteht das Risiko, dass ein niedrigerer Verkaufserlös erzielt wird als geplant und dass die tatsächlichen Ausschüttungen an die Anleger folglich geringer ausfallen als angenommen. Es besteht ferner das Risiko, dass die Veräußerung der von den Schiffsgesellschaften betriebenen Schiffe überhaupt nicht möglich ist, sodass auch ein Totalverlust des eingesetzten Kapitals nicht ausgeschlossen werden kann.

5.2.2.14. Nichteinhaltung abgeschlossener Verträge durch Vertragspartner

…

Insbesondere ist auch nicht sichergestellt, dass allfällige Ansprüche der Schiffsgesellschaften gegen vertragsverletzende Vertragspartner, etwa auf Schadenersatz, erfolgreich durchgesetzt oder einbringlich gemacht werden können, zumal für wesentliche Verträge zum Teil nicht deutsches oder österreichisches Recht anwendbar sind.

5.2.2.15. Vorzeitiges Ausscheiden von Anlegern

…

Der Ausschluss und die anschließende Auseinandersetzung erfolgen auf Basis eines gegebenenfalls sehr niedrigen Auseinandersetzungsguthabens, das auch EUR 0,- betragen kann, wodurch es im Fall des Ausschlusses zu entsprechenden Vermögensverlusten für den Anleger kommen kann.

…

5.2.2.16. Steuerliche Risikohinweise

…

Es wird darauf hingewiesen, dass es in Österreich zur steuerlichen Beurteilung der hier vorliegenden Veranlagung weder Judikatur noch bindende Verwaltungsanweisungen gibt. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass in den letzten Jahren die Finanzverwaltung gegenüber derartigen Veranlagungen

eine verstärkt kritische Haltung zeigt. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass die Finanzverwaltung hinsichtlich der beschriebenen Implikationen abweichende Standpunkte einnimmt. Aus solchen Änderungen und Verhaltensweisen können sich aus heutiger Sicht nicht zu prognostizierende, insbesondere für die Nachsteuerrendite negative, Auswirkungen auf die Veranlagung ergeben. Dies betrifft insbesondere die steuerliche Qualifikation der Einkünfte als gewerblich sowie die daraus folgende DBA-rechtliche Einordnung der Veranlagung.

…

Änderungen der Verwaltungspraxis, der Gesetzeslage oder der höchstgerichtlichen Rechtsprechung stellen alleiniges Risiko des Anlegers dar und ändern nicht die Geschäftsgrundlage für die angestrebte Beteiligung. Von den Anlegern allfällig angestrebte Steuervorteile sind nicht Geschäftsgrundlage dieser Veranlagung. Eine Änderung der hier dargestellten steuerlichen Situation betrifft demnach ausschließlich die persönliche Sphäre des Anlegers.

…

5.2.2.17. Haftung-Totalverlust

Bei der Beteiligung an den Schiffsgesellschaften handelt es sich um ein langfristiges unternehmerisches Engagement, bei dem auch eine Insolvenz der Emittentinnen verbunden mit dem Totalverlust der entsprechenden Beteiligung und des jeweils eingesetzten Kapitals nicht ausgeschlossen werden können. Jeder Anleger haftet im Rahmen seiner Beteiligung an den Emittentinnen bis zum Betrag seiner Haftsumme. Die Haftsumme entspricht einem Betrag in der Höhe von 10 % des von Anlegern übernommenen Kommanditeinlagebetrages. Eine Nachschlussverpflichtung besteht im Allgemeinen nicht. Allerdings kann die Haftung des Anlegers aufleben, sofern seine Einlage zurückgewährt wird. Gleiches gilt, soweit er Ausschüttungen erhält, während seine bei den Emittentinnen geführten festen Kapitalkonten durch Verluste unter den Betrag der eingetragenen Haftsumme gemindert sind oder durch Ausschüttungen unter den Betrag der Haftsumme herabgemindert sind (§ 172 Abs 4 deutsches HGB). Die entsprechende Haftung besteht aufgrund des Treuhandvertrages auch für den als Treugeber beteiligten Anleger gegenüber der Treuhändern. Auf § 6 des Treuhandvertrags wird verwiesen. Auch nach einem Ausscheiden haften Kommanditisten bis zu 5 Jahre in Höhe der Haftsumme für die im Zeitpunkt des Ausscheidens begründeten Verbindlichkeiten, wobei hinsichtlich des Auflebens der Haftung des Anlegers auf die obigen Ausführungen verwiesen wird. Schließlich ist in Sonderfällen eine persönliche Haftung der Anleger, etwa für durch die von den Emittentinnen betriebenen Schiffe verursachte Umweltschäden beispielsweise bei Nichtanerkennung der beschränkten Haftung durch ein ausländisches Gericht, nicht ausgeschlossen.

5.2.2.18. Management auf Ebene der Emittentinnen

…

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass das bei den Schiffsgesellschaften bestehende Management nicht über die gesamte Laufzeit zur Verfügung steht, wodurch die Wirtschaftlichkeit der Veranlagung in die Schiffsgesellschaften negativ beeinflusst werden kann.

5.2.2.19. Kein Sekundärmarkt für Schiffsbeteiligungen

…

Für den Handel mit Anteilen der gegenständlichen Art existiert zur Zeit kein Zweitmarkt, sodass das Risiko besteht, dass die Anteile an den Emittentinnen nicht oder nicht zu dem vom Anleger erwarteten Preis veräußert werden können; insbesondere kann nicht ausgeschlossen werden, dass die im Rahmen des gegenständlichen Angebots erworbenen Beteiligungen an den Emittentinnen nicht oder nur mit einem hohen Verlust für den Anleger veräußert werden können.

…