

Dit verslag is identiek aan het digitaal ingediende verslag

Openbaar faillissementsverslag rechtspersoon (ex art. 73a Fw.)

Datum: 23 augustus 2013

Nummer: 1

Gegevens gefailleerden: **F19/13/254: Maxima Shipping C.V.**

F19/13/253: Maxima Shipping B.V.

Faillissementsnummers : F 19/13/253 en 19/13/254
 Datum uitspraak : 31 juli 2013
 Curator : mr. E. Eshuis
 Rechter-commissaris : mr. F. Brekelmans
 Activiteiten onderneming : De commanditaire vennootschap Maxima Shipping C.V.
 Trader exploiteert het zeeschip m.s Maxima.
 Omzetgegevens :

	Maxima Shipping C.V.	Maxima Shipping B.V.
2010	€ 3.432.321,00	Nog niet bekend
2011	€ 4.316.747,00	Nog niet bekend

Personeel gemiddeld aantal : geen
 Saldo einde verslagperiode : zal bij het volgende verslag worden verantwoord.
 Verslagperiode : eerste verslag.
 Bestede uren in verslagperiode : zal bij het volgende verslag worden verantwoord.
 Bestede uren totaal : zal bij het volgende verslag worden verantwoord.

1. Inventarisatie

1.1 Directie en organisatie

Het bestuur over Maxima Shipping C.V. wordt gevoerd door de beherende vennoot Maxima Shipping B.V. waarvan de enig aandeelhouder Greta Shipping B.V. is en welke wordt bestuurd door Helena Management Shipping B.V. Beide voorgaande vennootschappen worden bestuurd door de heer J.F.H. Schoening en enig aandeelhouder van beide vennootschappen is Transship Maritime Investments GmbH.

1.2 Winst en verlies

	Maxima Shipping C.V.
--	----------------------

2010	€ -822.694,00
2011	€ -155.702,00

De gegevens van de beherende vennoten zijn niet opgenomen. De beheermaatschappij ontvangt slechts een beheervergoeding voor het overige heeft deze geen separate crediteuren en/of debiteuren. Op de financiën van Maxima Shipping B.V. wordt in het volgende verslag teruggekomen.

1.3 Balanstotaal

	Maxima Shipping C.V.
2010	€ 16.403.910,00
2011	€ 15.432.966,00

1.4 Lopende procedures

Naar het schijnt zijn er verscheidene procedures aanhangig bij de rechtbank Shanghai. Hiervoor zij verwezen naar het gestelde onder 1.7.

1.5 Verzekeringen

Ten tijde van het sinister, zie onder 1.7, was het schip casco (hull and machinery) verzekerd bij/via AON. De aansprakelijkheid (P & I) was verzekerd bij Skuld, een Noorse P & I club. Op dit moment is het casco van het schip verzekerd door de bank.

1.6 Huur

Niet van toepassing.

1.7 Oorzaak faillissement

Door de C.V. Maxima werd het m.s. Maxima geëxploiteerd. Op 25 juni 2012 zou het schip de haven van Shanghai verlaten. Hierbij is het schip in aanvaring gekomen met het schip "Jing Fan I". Ten gevolge van deze aanvaring heeft het schip gaten opgelopen en is er olie weggelekt. De Chinese autoriteiten hebben de failliet verplicht eerst door een door hen aangewezen maatschappij de gaten te laten repareren. Ondanks het feit dat de door de Chinese havenautoriteiten (MSA) aangewezen maatschappijen veel te duur waren en bovendien het schip ook met gaten prima rechtstreeks naar een dok kon varen om uitgebreid gerepareerd te worden, is onder druk van de MSA ingestemd met het door de MSA voorgestelde reparateur. De verzekeraar van het casco en de installaties (AON) heeft deze kosten betaald. Vervolgens diende het schip gedokt te worden. Opnieuw werd hierbij door MSA een specifieke werf voorgesteld die veel duurder was dan de andere werven en ook veel duurder was dan de reparaties normaal gesproken, zelfs in West-Europa, zouden hebben gekost. Gelet op de macht van MSA in het gebied bleek het wel haast onmogelijk om het schip elders dan bij de voorgeschreven werf te laten repareren. Uiteindelijk is er wel een andere werf gevonden, doch ook die

heeft een bedrag in rekening gebracht dat veel hoger lag dan reparaties normaal gesproken zouden hebben gekost. Ook deze kosten heeft AON voldaan.

Nadien is er door de Maxima gediscussieerd met de MSA over de schade anders dan die aan het schip. Te dezer zake heeft de aansprakelijkheidsverzekeraar Skuld, zoals te doen gebruikelijk, een fonds gesteld van ruim USD 2.500.000. Dit fonds is vastgesteld door de rechtbank te Shanghai. Het normale gevolg van het stellen van dit fonds is dat het schip vervolgens vrij is om te vertrekken omdat eventuele aansprakelijkheidsclaims dan gedekt worden door dat fonds. Evenwel heeft het MSA aangegeven dat zij een claim had van ruim USD 10.000.000 ten gevolge van verontreiniging en opruimkosten. De verzekeraar heeft zich op het standpunt gesteld dat deze schade moet worden ingediend bij het fonds en daardoor ook gedekt wordt. De MSA heeft zich op het standpunt gesteld dat haar schade niet viel onder het fonds en heeft aangegeven dat tenzij er alsnog betaald wordt of zekerheid zal worden gesteld het schip Shanghai niet zou mogen verlaten.

Door eigenaren is hier nog een procedure tegen aangespannen bij de rechtbank te Shanghai. De rechtbank Shanghai wenste evenwel de claim niet in behandeling te nemen. Dit werd overigens vooraf al verwacht door verzekeraars en bank gegeven het feit dat normaal gesproken de Chinese rechtbanken niet oordelen ten detrimente van de Chinese autoriteiten. Dit is ook de reden waarom noch de Nord/LB, de hypotheekhouder en financierende instelling, noch de verzekeraar van Hull & Machinery (AON) noch P&I verzekeraar (SKULD) ooit de moeite heb getroost om in rechte tegen de opstelling van de MSA in het verweer te komen.

Ten gevolge van alle perikelen ligt het schip al geruim één jaar in de haven van Shanghai. De bemanning is al die tijd niet betaald, en heeft slechts mondjesmaat proviand en water gehaald. Dit heeft ertoe geleid dat de bemanning, voor zover noodzakelijk, beslag heeft gelegd op het schip en de claim heeft ingediend bij de rechtbank Shanghai ten bedrage van ca. \$ 250.000. Omdat in beginsel de bemanning ook voor de hypotheekhouder gaat hebben eigenaren aan de financierende bank, de Nord/LB, gevraagd om deze kosten te voldoen. De Nord/LB heeft zich evenwel op het standpunt gesteld dat zij in beginsel "geen goed geld meer naar kwaad geld" wenst te gooien. Zij verwacht niet dat ook al zou deze claim betaald worden, zij op enige korte termijn het schip uit Shanghai krijgen, alsook is het Nord/LB volstrekt onzeker of zij ooit nog wat terugzien van de door haar ter zake van de Maxima verstrekte financiering.

De huidige status quo van het schip en het onvermogen om nog betalingen te kunnen doen heeft ertoe geleid dat de eigenaren niets anders konden dan het aanvragen van het faillissement van Maxima C.V. en haar beherend vennoot.

2. Personeel

2.1 Aantal ten tijde van faillissement

Geen.

2.2 Aantal in jaar voor faillissement

Niet van toepassing.

2.3 Datum ontslag aanzegging

Niet van toepassing.

Werkzaamheden

Niet van toepassing.

3. Activa

Onroerende zaken

3.1 Beschrijving

Niet van toepassing.

3.2 Verkoopopbrengst

Niet van toepassing.

3.3 Hoogte hypotheek

Niet van toepassing.

3.4 Boedelbijdrage

Niet van toepassing.

Werkzaamheden

Niet van toepassing.

Bedrijfsmiddelen

3.5 Beschrijving

Niet van toepassing.

3.6 Verkoopopbrengst

Niet van toepassing.

3.7 Boedelbijdrage

Niet van toepassing.

3.8 Bodemvoorrecht fiscus

Niet van toepassing.

Werkzaamheden

Niet van toepassing

Voorraden/onderhanden werk

3.9 Beschrijving

Nihil.

3.10 Verkoopopbrengst

Niet van toepassing.

3.11 Boedelbijdrage

Niet van toepassing.

Werkzaamheden

Niet van toepassing

Andere activa

3.12 Beschrijving

Het bedrijfsmiddel bestaat uit het zeeschip m.s. Maxima een containerschip uit 2007 (667 teu) met een lengte van 145,63 meter en een bruto tonnage van 7878. Op het moment van uitspreken van het faillissement bevond het schip zich in Shanghai en daar bevindt het zich nog steeds.

3.13 Verkoopopbrengst

Nog niet van toepassing.

3.14 Boedelbijdrage

Nog niet van toepassing.

Werkzaamheden

Het schip wordt door de Chinese autoriteiten vastgehouden in Shanghai totdat duidelijk is of de Chinese autoriteiten de door hen gestelde schade vergoedt zien.

4. Debiteuren

4.1 Omvang debiteuren

Het schip was ten tijde van de aanvaring gecharterd. De charter party is vanzelfsprekend na de aanvaring beëindigd. Van enige aanspraak op de charteraars is geen sprake.

4.2 Opbrengst

Niet van toepassing

4.3 Boedelbijdrage

Niet van toepassing.

Werkzaamheden

Niet van toepassing

5. Bank/zekerheden

5.1 Vordering van bank(en)

De Norddeutsche Landesbank Girozentrale heeft volgens haar eerste opgave een vordering van ruim € 7.600.000 en CHF 4.500.000 ofwel ruim € 11.000.000. De bank heeft een hypotheekrecht op het schip en heeft te kennen gegeven haar hypotheekrecht te willen executeren. De bank is hiertoe gekomen omdat zij voorshands geen andere uitweg ziet voor het schip en daarmee haar lening. Gegeven alle omstandigheden ter plaatse, met name het dwarsliggen door de MSA, geven de bank geen verwachting dat op korte termijn in der minne een vergelijk zou kunnen worden bereikt. De bank gaat er voorshands vanuit dat zij hoger gerangschikt is dan de vordering van MSA. Mocht dat niet het geval zijn, dan gaat de bank ervan uit dat de claim van MSA gedekt wordt door ofwel de verzekeraar van Hull & Machinery, omdat het beredderingskosten zijn ofwel door de aansprakelijkheidsverzekeraar.

5.2 Leasecontracten

Niet van toepassing.

5.3 Beschrijving zekerheden

Niet van toepassing

5.4 Separatistenpositie

Ja.

5.5 Boedelbijdragen

Niet van toepassing.

5.6 Eigendomsvoorbehoud

Niet van toepassing

5.7 Reclamerechten

Er hebben zich tot op heden geen crediteuren gemeld met een beroep op het recht van reclame.

5.8 Retentierechten

Van enig beroep op een retentierecht is de curator (nog) niets bekend.

Werkzaamheden

Er zijn in Hannover, waar de Nord/LB gevestigd is, gesprekken gevoerd tussen bank en curator over de wensen van de Nord/LB en datgene wat zij van de curator verwachten. Uit deze bespreking is de koers van de Nord/LB die al eerder is weergegeven in het verslag naar voren gekomen.

6. Doorstart/voortzetten

Voortzetten

6.1 Exploitatie/zekerheden

Niet van toepassing.

6.2 Financiële verslaglegging

Niet van toepassing

Werkzaamheden

Niet van toepassing.

Doorstart

6.3 Beschrijving

Niet van toepassing.

6.4 Verantwoording

Niet van toepassing.

6.5 Opbrengst

Niet van toepassing.

6.6 Boedelbijdrage

Niet van toepassing.

Werkzaamheden

Niet van toepassing.

7. Rechtmatigheid

7.1 Boekhoudplicht

Wordt onderzocht.

7.2 Depot jaarrekeningen

Lijkt in orde te zijn.

7.3 Goedkeurende verklaring accountant

Wordt onderzocht.

7.4 Stortingsverplichting aandelen

Wordt onderzocht.

7.5 Onbehoorlijk bestuur

Wordt onderzocht.

7.6 Paulianeus handelen

Wordt onderzocht.

Werkzaamheden

Niet van toepassing.

8. Crediteuren

8.1 Boedelvorderingen

Opgave bij het volgende verslag.

8.2 Preferente vordering van de fiscus

Opgave bij het volgende verslag.

8.3 Preferente vordering van het UWV

Opgave bij het volgende verslag.

8.4 Andere preferente crediteuren

Opgave bij het volgende verslag.

8.5 Aantal concurrente crediteuren

Opgave bij het volgende verslag.

8.6 Bedrag concurrente crediteuren

Opgave bij het volgende verslag.

8.7 Verwachte wijze van afwikkeling

Onbekend.

8.8 Werkzaamheden

Inventariseren schulden, overleg met crediteuren etc.

9. Procedures

9.1 Naam wederpartij(en)

Voor zover duidelijk is geworden van de advocaat van de eigenaars in Shanghai, mr. Henry Lee van Dacheng Law Offices, hebben zowel de bemanning als de MSA beslag gelegd op het schip en wensen zij voldaan te worden uit de opbrengst van de verkoop van het schip. Het schip zal dan ten gevolge van deze beslagen moeten worden verkocht. Enige stukken van de procedures zijn nog niet in het bezit van de curator.

Daarnaast zou er nog een geschil aanhangig zijn betreffende verdeling van de aansprakelijkheid tussen de Jing Fan I en de Maxima. De verzekeraars zouden zich ontfemen over deze procedure omdat die ten gevolge van subrogatie regres zouden kunnen nemen op de (verzekeraars van) Jing Fan I. Naar het schijnt is de schuldverdeling 60/40 in het voordeel van de Maxima, voor de verzekeraars is/was het evenwel de vraag of de maximaal te realiseren opbrengsten zich wel verhouden tot de te maken kosten (ruim € 100.000). Hierover bestaat nog geen duidelijkheid.

De bank heeft aangegeven ook een procedure bij de rechtbank van Shanghai aanhangig te willen maken, dit dan betreffende de executie van haar hypotheekrecht. Of en in hoeverre daarvan inmiddels sprake is, is niet duidelijk.

9.2 Aard procedure

Zie 9.1.

9.3 Stand procedure

Zie 9.1.

9.4 Werkzaamheden

Inventariseren van alle mogelijke aansprakelijkheden, claims, vorderingen etc.

10. Overig

10.1 Termijn afwikkeling faillissement

Nog niet bekend.

10.2 Plan van aanpak

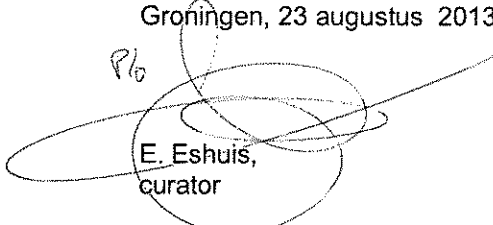
- Monitoren
- Tijdige verkoop door Nord/LB van schip

- Controleren claims MSA en crew
- Controleren opstellingen verzekeraars
- Inventarisatie crediteuren

10.3 Indiening volgend verslag

23 november 2013.

Groningen, 23 augustus 2013.

P/b

E. Eshuis,
curator