

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


Betreft

Verslagnummer	9
Datum verslag	14-07-2021
Insolventienummer	F.19/13/254
Toezichtzaaknummer	NL:TZ:0000011035:F002
Datum uitspraak	31-07-2013


R-C	mr. H.J. Idzenga
Curator	mr E. Eshuis

Algemene gegevens


Naam onderneming

Maxima Shipping C.V en Maxima Shipping B.V. (cluster) 26-06-2018
 3

Gegevens onderneming

Maxima Shipping B.V. en Maxima Shipping C.V, beide gevestigd te (7811 ME) 26-06-2018
Emmen aan Westeind 54, ingeschreven bij de Kamer van Koophandel
respectievelijk onder nummer 04084109 en 04084986.  3

Activiteiten onderneming

De commanditaire vennootschap Maxima Shipping C.V. Trader exploiteert het 26-06-2018
zeeschip m.s Maxima.  3

Financiële gegevens

Jaar	Omzet	Winst en verlies	Balanstotaal
2011	€ 4.316.747,00	€ -155.072,00	€ 15.432.966,00
2010	€ 3.432.321,00	€ -822.694,00	€ 16.403.910,00

Toelichting financiële gegevens

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.

26-06-2018

 3

Gemiddeld aantal personeelsleden

0

26-06-2018

 3

Boedelsaldo

€ 34.334,27

26-06-2018

 3

€ 34.406,29

15-01-2019

 4


€ 21.459,10

14-01-2021

 8


Verslagperiode

van
1-12-2017

26-06-2018
 3


t/m
31-5-2018

van
1-6-2018

15-01-2019
 4


t/m
31-12-2018

van
1-1-2019

15-07-2019
 5


t/m
30-6-2019

van
1-7-2019

15-01-2020
 6


t/m
31-12-2019

van
1-1-2020

14-07-2020
 7

t/m
30-6-2020

van
1-7-2020

14-01-2021
 8

t/m
31-12-2020

van
1-1-2021

14-07-2021
 9

t/m
30-6-2021

Bestede uren

Verslagperiode	Bestede uren
3	137 uur 42 min
4	3 uur 54 min
5	5 uur 12 min
6	4 uur 6 min
7	3 uur 48 min
8	10 uur 18 min
9	7 uur 0 min
totaal	172 uur 0 min

Toelichting bestede uren

In deze verslagperiode zijn 7,5 uren besteed, totaal derhalve 137,7 uren.

26-06-2018



Toelichting

1. De informatie in dit verslag is (deels) nog onderwerp van nader onderzoek. In een later stadium kan blijken dat deze informatie moet worden aangepast. Omtrent de volledigheid en juistheid van de in dit verslag opgenomen gegevens kan dan ook nog geen uitspraak worden gedaan.

2. Aan dit verslag en/of volgende verslagen kunnen geen rechten worden ontleend. Niets in deze verslagen kan worden geïnterpreteerd als een erkenning van aansprakelijkheid noch als afstand van enig recht.

Dit verslag is feitelijk verslagnummer 14.

15-01-2019



Dit verslag is feitelijk verslagnummer 15.

15-07-2019



Dit verslag is feitelijk verslagnummer 16.

15-01-2020



Dit verslag is feitelijk verslagnummer 17.

14-07-2020



Dit verslag is feitelijk verslagnummer 18.

14-01-2021



Dit verslag is feitelijk verslagnummer 19.

14-07-2021



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.

26-06-2018



1.2 Lopende procedures

Naar het schijnt zijn er verscheidene procedures aanhangig bij de rechtbank Shanghai. Hiervoor zij verwezen naar het gestelde onder kopje 'Oorzaak faillissement'.

26-06-2018



1.3 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.

26-06-2018



1.4 Huur

1.5 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.

26-06-2018



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 hebben getroost om in rechte tegen de opstelling van het 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

Personeelsleden

0

26-06-2018

 3

2.2 Aantal in jaar voor faillissement

Personeelsleden

0

26-06-2018

 3

2.3 Ontslagaanzegging

2.4 Werkzaamheden personeel

3. Activa

3.1 Onroerende zaken

Toelichting onroerende zaken

3.2 Werkzaamheden onroerende zaken

3.3 Bedrijfsmiddelen

Toelichting bedrijfsmiddelen

3.4 Bodemvoorrecht fiscus

3.5 Werkzaamheden bedrijfsmiddelen

3.6 Voorraden / onderhanden werk

Toelichting voorraden / onderhanden werk

3.7 Werkzaamheden voorraden / onderhanden werk

3.8 Andere activa

Toelichting andere activa

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. Het schip is inmiddels geveild, zie hierover 3.14 (verslag 2).

26-06-2018



3.9 Werkzaamheden andere activa

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

26-06-2018



Het schip is inmiddels door de Chinese Autoriteiten geveild. Deze veiling heeft plaatsgevonden op 30 oktober 2013. Volgens de eerste berichten is de opbrengst van het schip ongeveer USD 6,300,000. De opbrengst van de veiling wordt door de rechtbank te Shanghai onder zich gehouden en partijen die van mening zijn aanspraak te kunnen maken op dit bedrag, hebben tot 23 november 2013 de mogelijkheid gehad om zich te melden bij de rechtbank en daar een claim neer te leggen. Na beoordeling van de door de crediteuren bij de rechtbank ingediende claims, zal de rechtbank de opbrengst van de veiling verdelen onder de crediteuren die zich bij de rechtbank hebben gemeld met inachtneming van de verschillen in rang van de crediteuren. Zie verder 9.1 (verslag 2).

4. Debiteuren

4.1 Debiteuren

Toelichting 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.

26-06-2018



4.2 Werkzaamheden debiteuren

5. Bank/Zekerheden

5.1 Vordering van bank(en)

€ 13.256.515,14

26-06-2018



Toelichting 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. Zie voor het overige 9 (verslag 2).

5.2 Leasecontracten

5.3 Beschrijving zekerheden

5.4 Separatistenpositie

Ja.

26-06-2018



5.5 Eigendomsvoorbehoud

5.6 Retentierechten

5.7 Reclamerechten

5.8 Boedelbijdragen

5.9 Werkzaamheden bank/zekerheden

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.

26-06-2018



6. Voortzetten/doorstart onderneming

Voortzetten onderneming

6.1 Exploitatie / zekerheden

6.2 Financiële verslaglegging

6.3 Werkzaamheden voortzetten onderneming

Doorstarten onderneming

6.4 Beschrijving

6.5 Verantwoording

6.6 Opbrengst

6.7 Boedelbijdrage

6.8 Werkzaamheden doorstarten onderneming

7. Rechtmatigheid

7.1 Boekhoudplicht

Lijkt in orde te zijn.

26-06-2018



7.2 Depot jaarrekeningen

Lijkt in orde te zijn.

26-06-2018



7.3 Goedkeuringsverklaring accountant

Lijkt in orde te zijn.

26-06-2018



7.4 Stortingsverplichting aandelen

Lijkt in orde te zijn.

26-06-2018



7.5 Onbehoorlijk bestuur

Nee

26-06-2018



7.6 Paulianeus handelen

Nee

26-06-2018



7.7 Toelichting rechtmatigheid

7.8 Werkzaamheden rechtmatigheid

8. Crediteuren

8.1 Boedelvorderingen

8.2 Pref. vord. van de fiscus

€ 4.127,00

26-06-2018



8.3 Pref. vord. UWV

€ 0,00

26-06-2018



8.4 Andere pref. crediteuren

€ 69.726,75

26-06-2018



8.5 Aantal concurrente crediteuren

9

26-06-2018



8.6 Bedrag concurrente crediteuren

€ 13.499.816,06

26-06-2018



€ 13.499.818,06

15-01-2019



8.7 Verwachte wijze van afwikkeling

8.8 Werkzaamheden crediteuren

Inventariseren schulden, overleg met crediteuren etc.

26-06-2018



9. Procedures

9.1 Naam wederpartijen

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

26-06-2018



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.

Zoals besproken onder 3 is het schip inmiddels door de Chinese Autoriteiten geveild en wordt de opbrengst van de veiling door de rechtbank te Shanghai onder zich gehouden. De crediteuren die van mening zijn dat zij een aanspraak hebben op de veilingopbrengst, konden zich tot 23 november 2013 bij de rechtbank te Shanghai melden teneinde daar een claim neer te leggen. Voor zover de curator thans bekend, is er na de veiling een drietal claims neergelegd bij de rechtbank.

De eerste claim is afkomstig van een zestal bemanningsleden van de Maxima, zij hebben volgens de thans beschikbare gegevens een claim van ongeveer USD 70,000 neergelegd. Naar eigen zeggen van de toenmalige eigenaren van de Maxima is deze claim onjuist. De rechtbank heeft met betrekking tot deze claim aangegeven dat er voor 11 december 2013 bewijs aangeleverd kan worden, waarin de juistheid van de vordering kan worden betwist.

Voorts is er een claim van bijna USD 1,000,000 neergelegd door Huarun Dadong Dockyard, de werf waar de Maxima na het incident uiteindelijk (onder druk van MSA) is gedokt en waar reparaties aan het schip hebben plaatsgevonden. In een eerder stadium heeft HRDD aangegeven dat zij een claim van ongeveer USD 100,000 zouden hebben. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waar de hoogte van deze vordering op is gebaseerd. Ook voor deze vordering geldt dat er voor 13 december 2013 bewijs tegen deze vordering kan worden ingediend.

Tot slot heeft MSA zoals besproken haar claim neergelegd van ruim USD 10,000,000. Deze claim kan worden onderverdeeld in het bedrag dat zou zien op de kosten die zijn gemaakt in verband met de opruimwerkzaamheden van de gelekte olie van ruim USD 6,100,000 en de beredderingskosten van ongeveer USD 4,000,000. MSA heeft zich op het standpunt gesteld dat haar claim (zoals in het vorige verslag reeds aan de orde kwam) niet onder het gestelde fonds zou vallen en daardoor gedekt zou worden en bovendien gerangschikt zou zijn boven de claim van de bank.

Het voorgaande zou betekenen dat de bank als hypotheekhouder niets van de opbrengst van de veiling zal ontvangen, omdat zij alle hiervoor genoemde crediteuren voor zich moet laten gaan.

De bank is echter van mening dat zij weldegelijk hoger gerangschikt is dan MSA en dat de claim van MSA door het gestelde fonds gedekt dient te worden. Om een procedure te kunnen voeren, hebben de bank danwel haar advocaten de medewerking van de curator nodig. De curator heeft aangegeven mee te willen werken aan een dergelijke procedure door middel van het afgeven van een volmacht aan de advocaten van de bank mits de curator van de bank een volledige vrijwaring krijgt met betrekking tot alle kosten voortvloeiende uit een dergelijke procedure en de boedel in ruil voor deze medewerking een boedelvergoeding zal ontvangen van € 25.000. Met beide voorwaarden heeft de bank ingestemd.

Momenteel bekijken zowel de bank, de verzekeringen alsook de voormalige eigenaars de ingediende claims en de te nemen stappen.

In de komende verslagperiode hoopt de curator meer informatie te kunnen geven wat betreft de voortgang van de verschillende procedures.

Het is op dit moment bij de curator niet bekend wat de plannen van zowel de bank alsook van de verzekering zijn. Partijen zullen op korte termijn aan moeten gaan geven wat de bedoeling is en hier zal dan ook naar geïnformeerd gaan worden. Op het moment dat daar meer duidelijkheid over bestaat, zal bekeken kunnen worden of de afwikkeling van het faillissement langzaam ingezet zal kunnen worden. (Verslag 3)

Helaas is er nog geen duidelijkheid over de plannen van de bank alsook van de verzekeraar. De curator zal contact met de bank opnemen en informeren of er al duidelijkheid bestaat. (Verslag 4)

Gebleken is dat de discussie voor de rechtbank te Shanghai zich ontspint als al eerder in het verslag aangegeven. De bank en de P&I verzekeraar stellen zich op het standpunt dat de kosten van MSA te beschouwen zijn als beredderingskosten dit samen met de MSA. Mocht dat oordeel uiteindelijk worden gevolgd, dan dient de H&M verzekeraar de schade te dekken. Deze laatste voert hier verweer tegen en heeft zich tot de boedel gewend voor hulp. De boedel tracht alle partijen buiten MSA aan tafel te krijgen om de kwestie gezamenlijk aan te vliegen danwel te schikken. Tot op heden blijven de andere partijen bij de door hun ingenomen standpunten. (Verslag 5)

De procedure in Shanghai is nog in volle gang. De discussie schijnt zich nu toe te spitsen op de vraag of de opruimkosten moeten worden gezien als salvage costs, in welk geval de H&M verzekeraar voor de kosten opdraait of gewoon aansprakelijkheid, in welk geval de P&I verzekeraar de kosten moet betalen (verslag 6).

De curator heeft thans een vonnis (in het Chinees) ontvangen van de rechtbank Shanghai. Uit dit vonnis volgt, voor zover de curator via een kantoorgenoot die de Chinese taal machtig is heeft kunnen opmaken, dat de Nord LB een vordering heeft op de failliet van ruim € 11.000.000 en een eerste recht om zich op de opbrengst te verhalen. Door de boedel is geen verweer gevoerd tegen deze (reeds erkende) vordering. Het is de curator onbekend of dit nu ook betekent dat de Bank in rang voor de Havenautoriteit van Shanghai (MSA) gaat. De curator wacht vooreerst de berichten van de Nord LB, in wiens belang de boedel nog bestaat, af (verslag 7).

Door de boedel is aan de Nord LB te kennen gegeven dat het faillissement voor opheffing zal worden voorgedragen tenzij er bijzondere omstandigheden die aanhouden nog verder rechtvaardigen. De curator verwacht hier de komende verslagperiode uitsluitsel over van de Nord LB (verslag 8).

Door de rechtbank in China schijnt geoordeeld te zijn dat de schuldverdeling van de collisie is vastgesteld op 60% (Maxima) en 40% Jing Fan. Tevens zou de claim van de MSA stellende dat hun vordering gedekt werd door het gestelde fonds zijn afgewezen ten gevolge waarvan mogelijk nog het nodige (door de schuldverdeling) teruggevorderd kan worden door verzekeraars en bank. Beiden hebben aangegeven dat het aan de curator zou zijn om deze procedure te entameren. Curator is thans met partijen in overleg om te bezien of en in hoeverre dit wenselijk is voor de gezamenlijke crediteuren (verslag 9).

De H&M verzekeraar wenst te procederen -op naam van de boedel- om gelden

te verkrijgen van verzekeraar van de Jing Fan het schip met wie de Maxima een aanvaring heeft gehad. Namens de boedel is aangegeven dat hier onder voorbehoud van goedkeuring van de rechter-commissaris mee akkoord kan worden gegaan mits er een deugdelijke boedelvergoeding wordt voldaan. De verzekeraar denkt thans na over het aanbod aan de boedel (verslag 10).

De curator en de H&M verzekeraar zijn een boedelvergoeding van 10% van het uiteindelijk geïncasseerde bedrag overeengekomen. De Chinese advocaten hebben aan de H&M verzekeraar aangegeven dat de Maxima ongeveer een bedrag van US\$ 714.000 terug zal krijgen. Tevens hebben zij aangegeven dat hun kosten tussen de US\$ 17.700 en US\$ 27.000 zullen bedragen, afhankelijk of er wordt geschikt of dat de procedure wordt voortgezet. De curator is thans in afwachting van het verdere verloop van de procedure (verslag 11 en 12).

De rechtbank in China heeft nog steeds geen uitspraak gedaan in de procedure. De laatste informatie die de advocaat van de Nord LB heeft ontvangen, is dat de rechtbank in juni 2018 een uitspraak zal doen. De advocaat van de Nord LB heeft reeds aangegeven, dat zij verwachten dat de uitspraak wederom aangehouden zal worden (verslag 13).

De curator is nog steeds in afwachting van de uitspraak in de procedure in China (verslag 14).

15-01-2019



Omdat het allemaal erg lang duurt is contact opgenomen met de bank en gevraagd in hoeverre het faillissement wellicht afgewikkeld kan worden. Dat is nog niet het geval. Er zijn op instigatie van de rechtbank Shanghai wel onderhandelingen geopend. Hierbij heeft de bank inmiddels aangegeven haar claim onder het fonds gesteld door de verzekeraar van de JingFang (het andere schip) te verlagen. Ook andere partijen zouden daartoe bereid zijn en bovendien zou de verzekeraar bereid zijn iets buiten het fonds te willen betalen. De curator is gelet op de afspraak met de verzekeraar en de bank niet in de positie om nu reeds het faillissement te beëindigen. Het zal ook 2021 nog wel in beslag nemen (verslag 18).

14-01-2021



9.2 Aard procedures

Zie hetgeen hiervoor vermeld.

26-06-2018



9.3 Stand procedures

Zie hetgeen hiervoor vermeld.

26-06-2018



9.4 Werkzaamheden procedures

Inventariseren van alle mogelijke aansprakelijkheden, claims, vorderingen, correspondentie met verzekeraars en bank etc.

26-06-2018



10. Overig

10.1 Plan van aanpak

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

26-06-2018



10.2 Termijn afwikkeling faillissement

10.3 Indiening volgend verslag

14-1-2022

14-07-2021



10.4 Werkzaamheden overig

Bijlagen

Bijlagen