

**VERZEKERAAR** Leuk om goede oplossingen te bedenken

# SCUA Rotterdam BV: 24/7 Stand by voor averij, maritieme ongevallen, onderzoeken en claimafhandeling

'Zeeschepen zijn onze core business', vertelt Aant Elzinga, een van de directeuren van SCUA Rotterdam. 'Al sinds 1910.' **Wat voor averij dan ook, SCUA heeft de kennis in huis om die af te handelen.** Dankzij een goede reputatie bij autoriteiten, scheepswerven, reparateurs en terminals, waardoor een snelle en correcte service, bijvoorbeeld bij een aanvaring, gegarandeerd is.

**G**epokt en gema-  
zeld is Elzinga. Na  
een carrière op de  
grote handelsvaart,  
nu alweer zo'n  
dertig jaar actief in  
het verzekerings-expertise vak. Hij  
weet precies wat er nodig is bij een  
melding van averij. 'Het leuke van  
dit werk is dat je om 9:00 uur niet  
weet wat er om 10:00 uur gaat ge-  
beuren', vertelt hij.  
Al is het Engels van de scheeps-  
kapiteins niet altijd goed te ver-  
staan, Elzinga neemt de tijd om te  
luisteren, en komt met adequate  
oplossingen. Dat geldt ook voor de  
collega's, de schadebehandelaars  
en de experts die ter plekke kunnen  
gaan kijken. 'Het is natuurlijk niet al-  
tijd aangenaam wat iemand op een  
schip is overkomen, maar we vin-  
den het leuk om goede oplossingen  
te bedenken.'

## Aan de kade

SCUA is gevestigd in de Maastoren  
in Rotterdam, het hoogste kantoor-  
gebouw van Nederland, vlak naast  
de Erasmusbrug. 'We houden hier  
in Rotterdam kantoor sinds 1910',  
vertelt Elzinga. 'En altijd aan een

kade in het centrum. De Westerkade, de Willemskade, de Admiraliteitskade en nu, sinds tien jaar, aan de Wilhelminakade. Kantoren van collega's zitten hier ook in buurt. De rechtbank is hiernaast. En het Havenbedrijf Rotterdam, de eigenaar en exploitant van de haven met wie we veel te maken hebben, zit hier dichtbij. Bijvoorbeeld als er contactschade is met hun kades, dukdalven of oevers. Bovendien hebben we prima uitzicht op de haven.'

Oorspronkelijk was SCUA eigen-  
dom van gezamenlijke Noorse en  
later Scandinavische verzekeraars.  
In maart 1910 werd het opge-  
richt als Norwegian Underwriters  
Agency Rotterdam om diensten te  
leveren aan de maritieme Noorse  
verzekeringsgemeenschap en haar  
klanten, de reders met hun sche-  
pen. Elzinga pakt een boekwerk  
uit een laatje in zijn kantoor. Het is  
een bundeling van contracten en  
afspraken met klanten uit 1913. 'Ja,  
111 jaar oud. Het is communicatie  
over schepen die toen averij oplie-  
pen. Het zijn ingebonden telegram-  
men, zeg maar de e-mail van nu.'  
Ruim 20 jaar geleden is SCUA over-

gegaan van de Scandinavische ver-  
zekeraars naar de lokale managers.  
Sinds 2,5 jaar is SCUA eigendom  
van Henri Haaksema, Tristan van  
Houten en Aant Elzinga. Zij zijn alle  
drie eigenaar-directeur.

## Nederland

'Ons kantoor is op Nederland ge-  
richt. Van Delfzijl tot Terneuzen.'  
Natuurlijk speelt de grootste haven  
van Europa, Rotterdam, daarin een  
belangrijke rol. 'Gisteren nog had-  
den we een aanvaring in Rotter-  
dam. Daar hebben we een van onze  
schade-experts heen gestuurd. We  
opereren ook wel op andere plek-  
ken in Europa. Verre bestemmingen  
hebben we maar heel af en toe. Het  
is alweer een tijd geleden dat ik  
China ben geweest voor een klant.'



Er is geprobeerd grafieken te  
maken op zoek naar een patroon  
in meldingen, maar het is volstrekt  
onvoorspelbaar



SCUA heeft nog een zusterbedrijf:  
MICO. 'Dat doet hetzelfde, maar  
bedient de Engelse markt, sinds  
1995'. Dat is historisch zo gegroeid,  
ook nu Nederlanders aan het roer  
staan van SCUA. 'Scandinaviërs en  
Britten hebben soms een andere  
visie, vandaar MICO naast SCUA.'

## IJsvrij bepaalt de datum

Er zijn in principe drie soorten ba-  
sisverzekeringen voor een zeeschip.  
De eerste is een cascoverzekering.  
Denk aan motorschade of aanva-



V.l.n.r. Aant Elzinga, Tristan van Houten en Henri Haaksema.

ringsschade. De tweede heet P&I (*Protection en Indemnity*). *Protection* voor bescherming tegen de aansprakelijkheid van de eigenaar van het schip, *indemnity* als een schadeloosstelling. 'Een aansprakelijkheidsverzekering dus. Denk aan ladingschade, olieverontreiniging, een loods die uitglijdt, een stuwadoor die van de trap valt of een sleepbootongeluk. Die verzekering is verplicht en loopt van 20 februari tot 20 februari een jaar later. Dat is historisch zo bepaald. In 1850 had men bepaald dat na 20 februari de Oostzee ijsvrij zou zijn. Schepen konden dan weer vertrekken uit bijvoorbeeld Amsterdam en Hamburg. Tegenwoordig kunnen schepen in de winter gewoon doorvaren, maar die datum van 20 februari is er nog steeds.'

De derde soort verzekering heet FD&D (*Freight, Demurrage en*

*Defence*). 'Denk aan vrachtkosten. Stel, je moet wachten bij de terminal terwijl je vracht beperkt houdbaar is. *Defence* staat voor verdediging. Stel, je hebt een tanker en die wordt afgekeurd, omdat die niet schoon genoeg zou zijn. Dan moet je je kunnen verdedigen. "Mijn tank is helemaal niet vies, maar de tegenpartij keurt mijn tanker af, omdat hij zijn vracht nog niet klaar

heeft.'"

### Continu bereikbaar

Hoe komt nu een opdracht tot stand? 'Wij zijn de lokale vertegenwoordiging in Nederland van met name grote maritieme Scandinavische- en Britse verzekeraars. Een kapitein overkomt iets en belt zijn verzekeraar. "Wie is mijn lokale vertegenwoordiger?" Of de kapitein belt ons direct. Nadat we horen wat er aan de hand is gaan we eventueel uitzoeken bij welke verzekeraar hij verzekerd is. En dan schakelen we hulp in indien nodig. Een schade-expert of bijvoorbeeld juridische of medische hulp. Het kan ook zijn dat de kapitein zijn rederij belt. Die schakelt een verzekeringsmakelaar in, die dan weer de verzekering gaat bellen. Wij krijgen dan een telefoontje of e-mail met verzoek om te helpen.' 24 uur per dag, 7 dagen per week,

365 dagen per jaar is SCUA bereikbaar. 'We kunnen worden gebeld op de gekste tijdstippen. Per toerbeurt hebben we telefoondienst inclusief feestdagen, kerst en natuurlijk 's nachts. Soms krijgen we drie meldingen per uur, soms één op een dag. Ja, als het stormt is er wat meer aan de hand. Er is geprobeerd grafieken te maken op zoek naar een patroon in meldingen, maar het is volstrekt onvoorspelbaar. Neem motorschade door een kapotte krukas. Dat kan elk moment gebeuren. Als er 's nachts om 02:00 uur een melding komt, stellen we de kapitein gerust dat er direct of eventueel bij daglicht een schade-expert komt.'

### Vacatures

En dan is er ineens baby-bezoek bij SCUA. Een medewerker die trots zijn jonge kroost komt tonen. 'Er is een enorme verjonging van het personeel. Vijf mensen zijn tussen de 20 en 30. Dat is prettig, ook voor nieuw personeel. Zo zoeken we een werkstudent maritieme techniek. Die moet uit de nautische wereld komen of daar op zijn minst sympathie voor hebben. Maar het belangrijkste is dat die het werk leuk vindt. Dan komt de rest vanzelf. Ook zoeken we ter uitbreiding een nauwkeurige en enthousiaste schadebehandelaar/-correspondent, verantwoordelijk voor het communiceren, corresponderen en behandelen van schadeclaims. Een enthousiaste, competente schade-expert is ook welkom voor het onderzoeken en afhandelen van technische schade aan boord van schepen, die nauw contact onderhoudt met rederijen, reparateurs en verzekeringsmaatschappijen.'

Voor meer informatie:  
[www.scua.nl](http://www.scua.nl)

### Bij SCUA werken?

Heb je affiniteit met of een achtergrond in de nautische wereld? Wil je ook werken in een internationale en prettig onvoorspelbare werkomgeving? Reageer op de vacatures op de website of stuur een open sollicitatie.