

**Willem K. Lengton,
senior consultant risk management:**

*Wim Lengton: "Aansprakelijkheidclaims zijn vaak
zaken van vele jaren"*



“In luchtvaart is men gewend cascoschades snel af te handelen”

A close-up photograph of a person's hand holding a small, detailed model of a commercial airplane. The model is white with blue and orange accents, including a logo on the tail. The background is a clear, bright blue sky. The hand is positioned in the lower-left foreground, with the fingers gripping the fuselage of the model plane. The model plane is oriented horizontally, pointing towards the right side of the frame.

“Met uitzondering van aansprakelijkheidsclaims is men in de luchtvaart gewend schades snel af te handelen. Aansprakelijkheidsclaims zijn vaak zaken van vele jaren, maar cascoschades kunnen snel geregeld worden. De expert overlegt met de eigenaar, de autoriteiten en andere betrokkenen en zorgt voor een snelle rapportage, zodat verzekeraars vlug kunnen betalen. Het gaat vaak om miljoenen-schades, waarbij de schadepeningen eventueel worden gecedeerd aan de reparateur.” Wim Lengton is oud *Risk & Insurance Manager* van Fokker en leidt sinds het faillissement van deze onderneming in 1996 zijn eigen *risk management*-adviesbureau eMeM-E (Risk) Management Services B.V. in het Brabantse Steenbergse dat zich onder andere heeft gespecialiseerd op luchtvaartgebied.



Wim Lengton werkt bijna een halve eeuw in de verzekeringsbranche. Hij begon bij het assuradeurenbedrijf Landwehr, dat later via Nieuwe Hollandse Lloyd onderdeel van SNS Reaal Groep zou worden. Daarna werkte hij voor D. Hudig & Co., thans Aon. Vervolgens was hij lange tijd bij de SHV Groep van de familie Fentener van Vlissingen werkzaam. "Mijn zorg waren de verzekeringen van de groep wereldwijd, dus zowel voor onder andere de Makro-vestigingen wereldwijd, die toen onderdeel van SHV Groep waren, als voor bijvoorbeeld de olie- en gaswinning in de Verenigde Staten en de Golf van Mexico. Daarna heb ik korte tijd in de directie van een makelaardij gezeten, maar dat was niet mijn stijl. In 1986 ben ik bij Fokker terechtgekomen en daar heb ik mij met veel plezier beziggehouden met *Insurance* en *Risk Management*."

Specialisatie

De specialisatie *Risk Management* is bij Wim Lengton in zijn SHV-tijd ontstaan. "In de jaren zeventig kwam *risk management* sterk op, vooral vanuit de Verenigde Staten. In Nederland vonden de *insurance managers* vervolgens ook dat zij meer aan *risk management* moesten gaan doen. In het begin stelde het nog niet zoveel voor, maar al snel werd het professioneel aangepakt. Met name beursgenoteerde ondernemingen hechtten veel waarde aan het in beeld krijgen van de risico's die zij liepen. De aanvankelijke achterstand die wij in Nederland hadden, hebben wij snel ingelopen en we zijn zeker op een vergelijkbaar niveau gekomen."

In 1986 trad Wim Lengton in dienst van Fokker en hij zou daar verantwoordelijk zijn voor het *Risk* en *Insurance Manage-*

ment tot het faillissement tien jaar later. "Ten tijde van de surseance bij Fokker vroeg Schiphol mij in dienst te treden als *risk en insurance manager* van de luchthaven. Maar ook de curatoren in het faillissement van Fokker klopten op hetzelfde moment bij mij aan om bij de uitloop behulpzaam te zijn. Dat zorgde ervoor dat ik mijn eigen bedrijf heb opgericht en die uitloop bij Fokker zou nog jaren duren. Vanuit Schiphol ben ik ook benoemd tot 'director' van JFK International Air Terminal 4 in New York. Die moest opnieuw gebouwd worden. Schiphol had er een aanzienlijk belang in en samen met een Amerikaanse collega heb ik het *risk management* programma opgezet. Managers uit mijn netwerk bij Fokker kregen nieuwe banen en kwamen voor verzekeringsadviezen bij mij terecht. In 2001 werd door het succes van de eigen onderneming de werkdruk zo hoog dat ik besloot alleen hiermee door te gaan."

Verzekeringsvormen

Op de vraag welke verzekeringsvormen in de luchtvaart van belang zijn, antwoordt Lengton dat het eraan ligt aan welke kant je zit. "Als je een luchtvaartmaatschappij bent die vracht of passagiers vervoert, heb je de (vervoerders)aansprakelijkheid, maar ook de bezittingen. Niet alleen de vliegtuigen die casco verzekerd moeten worden, maar ook eventuele gebouwen. Ben je een luchthaven dan praat je over gebouwen, installaties, aankomst- en vertrekhallen, bagageafhandeling, computersystemen, parkeergarages, ga maar door. Schiphol is een complete stad, waarbij tevens de aansprakelijkheid een grote rol speelt. Wat eruit springt, zijn de enorme bedragen die nodig zijn voor de aanspra-

kelijkheidsdekking. We praten dan over miljarden dollars. Maar vlak ook de cascodekking voor vliegtuigen niet uit. Een Airbus A 380 vertegenwoordigt een waarde van 340 miljoen dollar."

Er bestaan internationale verdragen over de vervoerdersaansprakelijkheid voor passagiers en luchtvracht. De meest recente is de Conventie van Montreal. Bij een overlijden als gevolg van een luchtvaartongeval keert de luchtvaartmaatschappij een bedrag uit van ongeveer 150.000 dollar. "Die verdragen zijn belangrijk, maar nog belangrijker zijn de effecten ervan. Advocaten zullen altijd zoeken naar schuldigen. De oorzaak wordt mede dankzij de zwarte dozen ook bijna altijd achterhaald. Advocaten zullen kijken of er buiten de limieten van Montreal nog wat te halen valt en meestal lukt dat ook, zeker als Amerikaans recht van toepassing is. De laatste reserveringen voor een ongeval in 2009, waarbij 49 slachtoffers vielen, meest zakenlieden, bedragen zeven miljoen dollar per persoon. Dat zijn gigantische bedragen. Denk aan de nieuwe Airbus A 380 die in de toekomst meer dan 800 passagiers kan vervoeren en stel je een ramp als toen op Tenerife voor, waarbij twee vliegtuigen botsen.

De risico's die wel te verzekeren zijn worden voornamelijk ondergebracht in Londen via syndicaten op Lloyd's en internationaal gekapitaliseerde bedrijven, hoewel er ook een grote lokale Amerikaanse markt bestaat en gespecialiseerde verzekeraars in Frankrijk en Duitsland die vooral mee tekenen op de eigen thuismarkt, hetgeen de capaciteit ten goede komt."

Schaderegeling

In geval van schade worden zeer gespecialiseerde experts ingezet. "Airclaims uit Londen is één van de grootste en bekendste. Het zijn pure *'loss adjusters'*, gespecialiseerd in Aansprakelijkheid en Casco. Zij stellen de feitelijke schade vast en zien of het om een gedekt evenement gaat of dat er mogelijk sprake is van een oorlogs- of terrorismesituatie. De afhandeling van de schade in Aansprakelijkheid gebeurt door advocaten. Zij zijn bij wijze van spreken in de Verenigde Staten vaak nog eerder op de plaats van de ramp dan de brandweer. Bij Casco ligt dat anders. Daar zijn de experts mensen die veelal uit de luchtvaartindustrie komen of zelf piloot of boordwerktuigkundige zijn geweest. Maar wat voorts meespeelt, is dat alle geciviliseerde landen eigen onderzoeksinstituten hebben, zoals bij ons de Raad voor de Veiligheid, die betrokken zijn bij het vaststellen van de oorzaak van een luchtvaartongeval en die aanbevelingen doen hoe in het vervolg zo'n ongeval te voorkomen."

In zijn Fokkertijd is Wim Lengton een beetje vertrouwd geraakt met verzekeringen in relatie tot de ruimtevaart. "Tot het moment



"Een Airbus
A 380
vertegenwoordigt
een waarde van
340 miljoen dollar"

van lanceren dan. Fokker Space, nu Dutch Space en onderdeel van EADS, heeft één of twee keer een volledige satelliet gebouwd. De aanbouw van die projecten, met vele honderden miljoenen waarde, kon je tegen redelijke condities kwijt in de Nederlandse co-assurantiemarkt. Nu houdt Dutch Space zich voornamelijk bezig met de bouw van zonnepanelen voor de ruimtevaart. De aanbouwrisico's zijn nog steeds goed te verzekeren, maar met het lanceerrisico is het anders. Dan praat je niet over premies in promillages, maar in procenten, tot zo'n vijftien procent van de waarde. Dat zijn toch enorme bedragen." <