



# El mercado de P&I 2022

## Panorama



RICHARD ADLER  
CCO

Si pudo leer nuestro informe de P&I del año pasado y ahora está leyendo el de este año, se dará cuenta rápidamente de cómo ha cambiado la situación en tan sólo 12 meses. De hecho, no sería exagerado decir que vivimos en un mundo totalmente distinto.

La invasión de Ucrania por parte de Rusia no sólo ha cogido al mundo por sorpresa, sino que el conflicto ha repercutido muy rápidamente en nuestra vida cotidiana a varios niveles, provocando fuertes subidas del coste de la vida y de los precios de la energía para consumidores y empresas.

Ucrania, que es uno de los principales contribuyentes al granero mundial, se ha visto obligada a no poder exportar grano, lo que ha provocado un fuerte aumento del precio de los productos alimenticios a base de cereales. Al mismo tiempo, esta situación ha llevado a los países más pobres, dependientes de las importaciones de grano del "World Food Programme", al borde de la hambruna. Posteriormente, Rusia cerró el grifo de sus gasoductos a Europa, con el resultado aparente de que Europa (al menos) se enfrenta a una recesión. ¿Quién lo vio venir?

El mundo occidental ha reaccionado con varios paquetes de sanciones contra Rusia que, a su vez, en un momento crucial en el que la actividad económica estaba empezando a recuperarse de la pandemia, han repercutido en el comercio mundial. Las sanciones son, como siempre, un campo de minas legal para el transporte marítimo y los seguros, y probablemente se mantengan durante algún tiempo.

Aunque en los últimos días la guerra en Ucrania haya podido tomar un giro positivo, el daño está hecho y estamos lejos de una resolución del conflicto.

Para los armadores, el año 2022 ha supuesto un reto más que suficiente al tener que prepararse y seguir la hoja de ruta de la OMI de reducción de emisiones, que entra en vigor el 1 de enero de 2023. Lo positivo, es que la mayoría de los segmentos navieros están operando de forma rentable.

Por último, pero no por ello menos importante, apenas unos días después de la renovación de P&I de Febrero de 2022, The North of England y el Standard Club anunciaron su intención de fusionarse, una noticia importante en un mercado en el que, en nuestra opinión, la consolidación estaba muy atrasada.



## El mercado de P&I: “Combined Ratios” y resultados financieros

### ¿Cómo ha afectado todo esto al mundo del P&I?

Las múltiples consecuencias de la guerra en Ucrania han consumido el retorno de inversión que los Clubes habían generado el año anterior: 7 de los 13 Clubes han registrado pérdidas en sus inversiones para el año P&I 2021/2022 que finaliza en Febrero de 2022, y los 6 restantes sólo han ganado ligeramente, dejando el rendimiento global de las inversiones en todo el Grupo Internacional básicamente plano.

En una nota más positiva, los Clubes mantuvieron su disciplina de suscripción técnica durante la renovación de 2022, reconociendo la continua necesidad de mejora señalada por las “Rating Agencies” y que ya fue destacado en el informe del año pasado. Así, los “Combined Ratios” de los Clubes (siniestros sobre primas) mejoraron del 120% de media (2020/2021) al 115% de media durante el año 2021/2022. El “general increase” medio ascendió al 11,5% durante la renovación de P&I de Febrero de 2022, frente al 8% de media anunciado el año anterior.

Sin embargo, un “Combined Ratio” del 115% sigue implicando, lamentablemente, una pérdida técnica de suscripción y, dado que el retorno de las inversiones fue prácticamente inexistente, las reservas libres generales de los Clubes han caído en picado en 268 millones de USD. Para ponerlo en contexto, el año pasado, a pesar de los mayores déficits técnicos de suscripción, el nivel de reservas libres no disminuyó porque el retorno de las inversiones compensó totalmente las pérdidas.

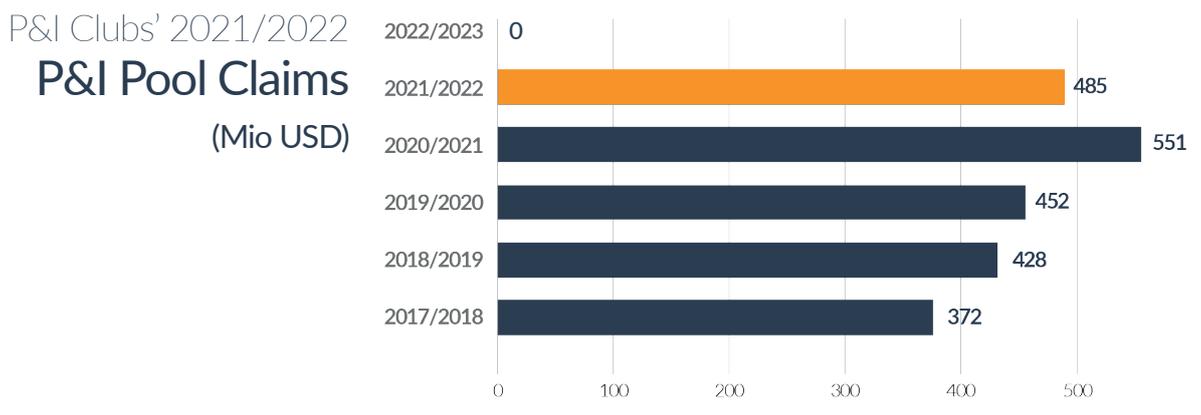
El siguiente gráfico muestra cómo la mayoría de los P&I Clubs han registrado pérdidas para el año P&I 2021/2022:





## Situación de los siniestros

En lo que se refiere a los siniestros, todos los Clubes han informado de las consecuencias debidas al aumento de la inflación, con diversas indicaciones de tasas de entre el 7,5% y el 10%. Pero no todo son malas noticias: en la escala de siniestros entre 10-100 millones de USD, los llamados siniestros de "Pool", no se ha producido ni un solo siniestro en los primeros 6 meses del año P&I en curso. Esto contrasta, una vez más, con los años anteriores, en los que en 2020 y 2021 se produjeron siniestros récord en el Pool, que ascendieron a 551 y 485 millones de dólares, respectivamente.



## La fusión del North of England y el Standard Club

Como era de esperar, el anuncio de la fusión entre el North of England y el Standard Club ha reavivado el debate sobre la consolidación y el supuesto riesgo de reducción de la oferta y la posible necesidad de una revisión del "International Group Agreement" con el objetivo de introducir más competencia en el IGP&I (Grupo Internacional de Clubes de P&I). Mientras que algunos Clubes y corredores se apresuraron a destacar los riesgos y peligros del cambio del estatus quo, la mayoría parece estar de acuerdo en que esta fusión será un soplo de aire fresco y la oportunidad de preparar las mutuas de P&I y a la industria naviera para los desafíos que traerán la nueva regulación medioambiental, el cambio climático, el aumento de las sanciones y otros posibles eventos denominados como "Black-Swan".



Desde su anuncio, los mensajes de ambos Clubes fueron claros y, lo que es más importante, parejos. El 27 de mayo, ambos Consejos de Administración de los Clubes votaron rotundamente a favor de la fusión para crear NorthStandard. El siguiente paso será obtener la aprobación de los organismos reguladores, aunque parece haber un consenso común en que ésta se dará sin ninguna oposición.

Aparte de las oportunidades y sinergias que ofrece esta fusión, también creemos que esta combinación particular de Clubes tiene el potencial de crear un nuevo nivel de servicio para los armadores. Tanto North como Standard son Clubes muy sólidos en cuanto a su servicio. Además, ambos pertenecen al grupo de los Clubes con más visión de futuro cuando se trata de explotar la tecnología de información y la prevención de riesgos (aunque todavía hay margen de mejora en nuestra humilde opinión). Si se juega con inteligencia, NorthStandard podrá competir en igualdad de condiciones con GARD, algo que el líder del mercado noruego y la mayor compañía de seguros marítimos del mundo agradece, por cierto. La fusión hará que más Clubes hablen entre sí, pero está por ver si otros Clubes se fusionan en un futuro próximo. Lo que creemos que ocurrirá es que otros Clubes de primer nivel modificarán ligeramente sus estrategias para no quedarse atrás en cuanto a servicio, su aproximación comercial e innovación. En cuanto a las finanzas, esperamos que la mayoría de los Clubes sigan siendo conservadores (aunque, al mismo tiempo, sostenemos que la fusión con el socio adecuado también dará lugar a un balance más sólido).

## ¿Qué retos tienen por delante los armadores en la próxima renovación de P&I de febrero de 2023?

Hasta ahora, hay pocos indicios que justifiquen la vuelta a no aplicar un aumento general (General Increase) en esta renovación. Como se ha mencionado anteriormente, aunque los “Combined Ratios” han mejorado, la falta de retorno en las inversiones ha llevado a 11 de los 13 Clubes a registrar pérdidas generales, reduciendo los “free reserves” del grupo en un 4,9% en el año (Febrero de 2022). Por lo tanto, pensamos que los Clubes solicitarán “general increases” que rondarán en la región del 5% al 12,5% (algunos podrían incluso necesitar más que eso) aunque sólo sea para protegerse del impacto de la inflación en todos los aspectos del “trade de shipping” y del aseguramiento de los buques.



Como se recordará, las tasas de reaseguro (“Excess Loss Rates”) incrementaron significativamente en diciembre de 2021 y, aunque podrían producirse nuevos aumentos, esperamos que sean mucho más moderados.

Si bien todo esto no ofrece un buen panorama en esta próxima renovación de P&I, hay cierta esperanza de que la situación cambie en el año siguiente, especialmente si en 2022 se produce una reducción importante de los siniestros graves en comparación con los años 2020 y 2021 y se instaure más competitividad entre los Clubes del Grupo Internacional (IG).

En resumen, creemos que habrá dos parámetros principales que determinarán la próxima renovación del P&I:

En el lado negativo, los Clubes tendrán que hacer frente a la creciente inflación y a la continua falta de rentabilidad de las inversiones.

En el lado positivo, la situación general de los siniestros parece mejorar considerablemente (no se ha producido ningún siniestro en el Pool a mitad de año) y - no se puede subestimar - que estamos entrando en una nueva realidad en la que la fusión del North of England y el Standard Club creará por fin un mayor grado de competencia entre los Clubes del Grupo Internacional.

En términos más generales, estamos convencidos de que los Armadores con mejores resultados seguirán teniendo derecho a obtener mejores acuerdos que los que siguen teniendo malos resultados. En cualquier caso, la representación profesional suele marcar una gran diferencia. Como su corredor, analizamos en profundidad su actual colocación de P&I, comparamos sus Clubes y, si es necesario, sugerimos alternativas viables. También nos aseguramos a diario de que obtenga el máximo servicio y apoyo de su Club.

Por eso nos llamamos Atlantic, el Broker de Seguros Marítimos Boutique.



## Especialistas P&I



**MANUEL FERRÁNDEZ**  
CEO



**RICHARD ADLER**  
CCO



**MARÍA VIDAL**  
Head of London Office



**LUIS TOJEIRO**  
CEO Atlantic Americas



**JAVIER SORIANO**  
Marine Director

## Te mereces un servicio personalizado.



### MADRID

Nuñez de Balboa, 120  
6ª planta lz.  
28006 Madrid  
T +34 915 638 632  
—



### LONDON

40 Gracechurch St,  
1st floor  
EC3V 0BT London  
+44 (0) 203 440 37 62  
—



### MIAMI

1036 Sorolla Ave.  
Coral Gables  
Miami FL 33134  
+1305 377 7887  
—



### BOGOTA

Calle 76 N° 10-28  
Bogotá  
57 310 699 3585  
—



### HOUSTON

10333 Richmond Avenue  
Suite 1050  
Houston TX 77042  
+1 (713) 609 9204  
—