

TENDENCIAS DEL SEGURO MARÍTIMO Y EL P&I, DE CARA AL TERCER MILENIO

PAOLO GHIRARDANI

STEPHENSON HARWOOD, LONDRES

Es posible que el título de esta conferencia llame su atención, dando la impresión que lo que sigue es un informe exhaustivo sobre la proyección del seguro de P&I en el tercer milenio. También podrían pensar que poseo una bola de cristal que me permite adivinar el futuro.

Pero, seamos sinceros, a ustedes, los maritimistas venezolanos, les gusta tener noticias de los escándalos que ocurren en Londres y, desgraciadamente, ¡yo no tengo ninguna bola de cristal!. Por ello, lo que pretendo hacer a lo largo de esta charla es dar un repaso a los escándalos que han ocupado las páginas de la prensa maritimista, con el fin de tratar de identificar cuáles son los problemas que afectarán a los armadores en el próximo milenio. Me centraré en el seguro de P&I, ya que es éste el sector del seguro en el que se producirán los cambios más significativos.

"LOS GRANDES CLUBES PIERDEN PARTE DEL MERCADO"

Esta noticia apareció en el número de la revista Tradewinds del pasado mes de Marzo, en el que se decía que "varios Clubes de P&I están perdiendo terreno frente a sus pequeños rivales". En concreto, se explicaba que el UK P&I Club había sufrido el mayor revés, al perder un 3.3 por ciento de la cuota de mercado entre 1991 y 1996. Estas cifras están basadas en el análisis de mercado realizado por Fenchurch Marine Brokers.

El gran "ganador" ha sido el North of England Club con un beneficio del 1.5 por ciento. Aunque éste es un dato interesante, no parece que sea la cuestión

fundamental que va a determinar el perfil del seguro de P&I en el próximo milenio. ¡Quizás, Tradewinds tenía algún espacio libre y no pudo rellenarlo de otro modo!

RANKING DEL STANDARD AND POOR - LA SOLVENCIA ECONOMICA DE LOS CLUBES

Me permitiría calificar esta noticia como un "cotilleo de gran calidad", pero con un importante mensaje de cara al tercer milenio. En un artículo publicado en el número de Marzo de Tradewinds se anunció que el Swedish Club, el Shipowner's Club y el London Club habían sido "promocionados" alcanzando tres banderas en el ranking de solvencia económica de los Clubes realizado por Standard and Poor.

En la opinión de Standard and Poor, los Clubes que tienen tres banderas son aquéllos que menos primas extraordinarias (derramas) piden a sus miembros. El North of England perdió sus tres banderas debido al fuerte número de reclamaciones a las que tuvo que hacer frente el pasado año. Por su parte, los cuatro clubes con una sola bandera no sufrieron cambios.

Según Standard and Poor "la solvencia económica se ha convertido en un factor esencial. Los armadores tienen un mejor conocimiento de los riesgos asociados a los Clubes y a los miembros más débiles. Pensamos que los armadores seguirán abandonando estos Clubes, con la presión que ello supondrá para éstos".

Creo que ésta es una de las cuestiones que sería interesante analizar. De hecho, las fuerzas del mercado están actuando poco a poco en contra de estos Clubes, tendencia cuyos efectos empezamos a apreciar.

En este sentido, es significativo el artículo publicado por Tradewinds el 21 de Febrero de 1997 bajo el título "Las primas caen en la Renovación de los Clubes". En la renovación de Febrero de este año, muchos de los Clubes pequeños se vieron forzados a reducir el nivel de las primas ofertadas, con el objetivo de atraer a mayor número de armadores. El Ocean Marine, el Newcastle y el Liverpool and London también sufrieron esta presión como consecuencia de las derramas y de los problemas suscitados con los reaseguradores. De hecho, el Ocean Marine y el Liverpool and London no obtuvieron la aprobación del Comité de Seguridad de

Sedgwick, lo que obligó a los armadores a firmar una renuncia de responsabilidad en favor de los brokers, antes de que éstos confirmasen su cobertura con tales Clubes.

En el mismo número publicado el 21 de Febrero, se informó que el American P&I Club perdió en la renovación la flota perteneciente al Presidente del Club. Así, Keystone Shipping decidió pasarse al Steamship Mutual.

En Mayo, se produjo la primera confirmación por escrito en el sentido de que los Clubes pequeños se estaban dando cuenta que su futuro, como pequeños Clubes independientes, es demasiado incierto como para continuar en la situación actual. Tradewinds informó que "Dos clubes realizan maniobras de rescate".

Actualmente, es público y notorio que el Newcastle P&I Club va a pasar a ser controlado por el North of England a través de un programa de reaseguro.

Billbrough, el manager del London Club, se ha ofrecido a asumir la gestión del Liverpool and London Club. Todavía no está claro si esta operación seguirá adelante y, si así fuera, de qué modo se llevará a efecto. Sin embargo, lo que sí es cierto es que hay claros indicios que los grandes Clubes con mayor capacidad

económica van a dominar el seguro de P&I en el tercer milenio y que los pequeños Clubes tendrán que fusionarse o ser absorbidos con el fin de poder subsistir.

EL REASEGURO

La siguiente historia es intrigante. Una vez más, Tradewinds, atraída por el escándalo, publicó un informe sobre el hecho de que los reaseguradores del Lloyd's cuestionaban y se negaban a liquidar reclamaciones presentadas por los Clubes de P&I bajo reaseguro.

Según el Acuerdo del Grupo Internacional de Clubes de P&I, ningún Club puede ofrecer niveles de primas por debajo de las ofrecidas por otros Clubes en la renovación de Febrero. Los reaseguradores del Lloyd's han descubierto un sistema utilizado por siete Clubes en virtud del cual se sirven del reaseguro para ofrecer desgravaciones a los armadores y obviar así el Acuerdo del Grupo Internacional de no reducir los niveles de prima. Sin comentarios. En cualquier caso, en realidad no es éste el problema central del próximo milenio.

COBERTURA LIMITADA O ILIMITADA

Tradewinds publicó un artículo pionero en relación con este asunto seis días antes de las renovaciones. Esta es una cuestión que ha estado presente en el mercado durante varios años y que se está convirtiendo, de nuevo, en un asunto de especial relevancia. Permítanme que les explique, en primer lugar, cómo funciona el Acuerdo del Grupo Internacional y les muestre los diferentes niveles de reaseguro ofrecidos actualmente. Así es como algunas personas lo ven [diapositiva], pero intentaré ser un poco más objetivo.

Aquí abajo cada Club tiene una retención de 5 millones de dólares. La siguiente capa es de 30 millones de dólares, cuya cobertura es ofrecida por el propio Grupo Internacional. Por encima de dicha cifra se sitúa la primera capa de "excess of loss" en reclamaciones por un importe hasta 530 millones. Este año los Clubes han asumido de nuevo un 15% del coaseguro de este programa, lo que constituye un riesgo potencial de recibir reclamaciones por importe de 145 millones de dólares.

La siguiente capa de "excess of loss" está constituida por la cobertura de reclamaciones hasta 780 millones de dólares. La siguiente es la tercera capa de "excess of loss" para reclamaciones hasta 1.130 millones de dólares, mientras que la cuarta capa está cubierta por aseguradores especialistas en catástrofes con una cobertura hasta 1.530 millones. La última capa alcanza una cobertura de 2.030 millones.

Es la siguiente capa, conocida como "the club's overspill layer" la que ha provocado una diferencia de opinión entre los Clubes. Si alguna reclamación alcanza esta capa, cada Club tendrá que pedir a sus miembros una contribución del 20% del fondo de limitación de cada uno de sus barcos al amparo del Convenio de Limitación de 1976. Se estima que si cada armador tuviese que pagar su 20%, el límite total alcanzaría los 18-20 billones de dólares.

Dicho límite del 20% fue impuesto en 1996 y representó un compromiso entre los Clubes (alguno de los cuales querían una cobertura limitada mientras que otros preferían el mantenimiento del sistema de cobertura ilimitada). Aquéllos que apoyaban la cobertura limitada, como por ejemplo el UK Club, alegaban las siguientes razones:-

- Sería imposible cobrar todas las primas. Muchos armadores acudirían a la vía legal para evitar el pago.
- Aquella parte de las primas no cobradas tendría que ser cubierta por los Clubes económicamente fuertes.

Los que se oponían a una cobertura limitada (por ejemplo, el Standard), defendían que:-

- El límite sería un objetivo para los reclamantes.
- El límite podría dar lugar a un segundo mercado de seguro de P&I de "excess of loss".

Personalmente, ignoro la respuesta a este dilema, aunque tampoco la conocen los propios Clubes. No obstante, si bien veo la lógica del sistema de cobertura limitada, la tradición de la cobertura ilimitada está consolidada de tal manera que será difícil que pueda ser desbancada. Considero que éste es un tema importante, pero sospecho que posiblemente no tendrá consecuencias significativas. En mi opinión, la próxima cuestión que voy a tratar tiene mucha más relevancia y es probable que modifique la industria del seguro de P&I, tal y como la conocemos en estos momentos. Si ésto ocurre, el debate entre cobertura limitada o ilimitada se resolverá por sí mismo como parte del proceso.

LA INTERVENCION DE LA COMISION EUROPEA

En Enero, tuvimos oportunidad de verlo. El Artículo 85 del Tratado de Roma establece la política de la Unión Europea en materia de competencia y prácticas restrictivas en el comercio. El Grupo Internacional de Clubes de P&I es un "cartel". Aunque en 1985 los Clubes obtuvieron una exención del Artículo 85, su plazo de

vigencia venció en Febrero de 1995, razón por la que los Clubes han permanecido a la espera de una posible renovación.

Para añadir picante al asunto, el Comité de Cooperación de los Armadores Griegos en Londres ha presentado una objeción a la renovación de la citada exención, toda vez que quieren abandonar la cobertura ("overspill cover") de los 18 a 20 billones de dólares y situarla en una cobertura fija de 2 billones de dólares.

En Bruselas, la Comisión también tenía varias dudas por su parte, ya que se preguntaba si un cartel es esencial para poder ofrecer una cobertura de reaseguro económicamente viable. La Comisión incluso consultó a brokers de primera línea en relación al reaseguro que podría ser suscrito por Clubes independientes fuera del Grupo.

Recientemente, la Comisión ha emitido un informe de oposición a la renovación de la exención. Las objeciones planteadas por la Comisión son de dos tipos y han de ser satisfechas antes de final de año.

La primera de ellas es que, según la Comisión, el debate sobre la cobertura limitada o ilimitada ha de ser resuelto. En su opinión, todo armador tiene derecho a elegir el límite de cobertura de reaseguro, de modo que el principio de las "overspill calls" interferiría este derecho. De ahí que la Comisión haya manifestado que todo armador debería tener la opción de contratar el reaseguro hasta el límite de 2 billones de dólares, eliminando con ello el riesgo de las "overspill calls".

Depende ahora de los Clubes tomar una decisión al respecto. Creo que los Clubes no tienen otra opción que cumplir con lo exigido por la Comisión y, teniendo en cuenta que un buen número de ellos apoya el sistema de cobertura limitada, es muy posible que procedan a cumplir tal exigencia.

La segunda objeción es que, en opinión de la Comisión, el sistema de control de precios, en virtud del cual los Clubes no pueden ofrecer primas por debajo de las ofertadas por otros Clubes en época de renovación, constituye un supuesto de competencia restrictiva dentro del sector.

Indudablemente, todo ello ha dado lugar a una preocupación generalizada en el seno de los Clubes. Algunos defienden que el control de precios ha favorecido la estabilidad en el mercado de P&I, lo que les permite evitar los ciclos de crisis propios de la industria del seguro. Asimismo, manifiestan que un cambio en el sistema podría costarles más a los armadores a largo plazo. Por el momento, los reaseguradores y los Clubes conocen el mercado y consideran que en el sistema actual es más fácil fijar las primas. Saben que el hecho de pertenecer al Grupo les

impone una serie de condiciones que mantienen ciertos estándares en el mercado. Sin estos estándares, seguramente las primas aumentarían.

El gran temor es que la apertura de la competencia dará lugar a la fragmentación del Grupo Internacional. Algunos de los Clubes más débiles desde el punto de vista financiero reducirán drásticamente sus primas con el fin de atraer a los armadores, lo que provocará una reducción del nivel del seguro ofrecido. Ello causará tensión al Grupo Internacional ya que los Clubes con bajos estándares y alto riesgo se convertirán en una verdadera carga. Creo que lo que puede perfectamente suceder es que los Clubes de prestigio continúen atrayendo a los armadores de primer orden, quienes no estarán dispuestos a subvencionar los costes del reaseguro de los armadores y clubes de segunda categoría. Eventualmente, se separarán del grupo y constituirán un "Super Grupo" con estándares y niveles de primas similares. Por su parte, los clubes más débiles probablemente perderán su posición en el mercado de seguro y tendrán que desaparecer o fusionarse.

Como dije al principio de mi exposición, no tengo una bola de cristal, pero creo que es posible augurar que el próximo milenio verá la aparición de "Super Clubes", frente a la retirada del mercado de los clubes más débiles. No está claro si esto ocurrirá en el marco del Acuerdo del Grupo Internacional. No obstante, por ahora el Grupo tendrá, indudablemente, que ajustarse a las exigencias de la Comisión Europea, quizás de una forma diferente. Sin embargo, en su momento las fuerzas del mercado probablemente provocarán el final del Grupo Internacional.