

Los clubes de protección e indemnización (p&i), pilares de seguro marítimo internacional

Protection and Indemnity (P&I) Clubs, pillars of international marine insurance

Oziel De Gracia

Universidad de Panamá, Panamá

<https://orcid.org/0000-0001-8474-2607>

odg_25@hotmail.com

DOI:<https://doi.org/10.48204/j.iustitia.v1n2.a9205>

Recepción: 24 de noviembre de 2025

Aceptación: 30 de noviembre de 2025

Resumen

Este artículo examina el papel fundamental de los Clubes de Protección e Indemnización (P&I) en el sector marítimo internacional. A través de una estructura mutualista, estos clubes ofrecen cobertura de responsabilidad civil a armadores, operadores y fletadores, protegiéndolos contra riesgos que las aseguradoras tradicionales suelen evitar. Se analiza su evolución histórica, funcionamiento, relación con la legislación internacional y su impacto en la seguridad marítima y la sostenibilidad ambiental. Además, se discuten los desafíos actuales que enfrentan, como la digitalización y la adaptación a nuevas normativas.

Palabras claves: P&I Clubs, seguro marítimo, responsabilidad civil, riesgos marítimos, sostenibilidad ambiental, internacional, grupo, prevención de accidentes.

Abstract

This article examines the fundamental role of Protection and Indemnity (P&I) Clubs in the international maritime sector. Through a mutual structure, these clubs provide civil liability coverage to shipowners, operators, and charterers, protecting them against risks that traditional insurers usually avoid. The study analyzes their historical evolution, operational mechanisms, relationship with international

legislation, and impact on maritime safety and environmental sustainability. Furthermore, current challenges such as digitalization and adaptation to new regulations are discussed.

Keywords: P&I Clubs, marine insurance, civil liability, maritime risks, environmental sustainability, International Group, accident prevention.

Introducción

Lo primero que se debe hacer es definir que es un club de protección y de indemnización y Alejandro Vargas define los P&I Clubs como “asociaciones de aseguramiento mutuo del derecho marítimo”, en cuanto constituyen un sistema cooperativo mediante el cual los armadores comparten los riesgos derivados de su actividad (Vargas, 2009). Los P&I son mutuas sin ánimo de lucro es aquí la diferencia con las cooperativas mientras que las cooperativas buscan producir beneficios, estas mutuas están conformadas por fletadores, armadores y dueños de buques que comparten los mismos riesgos que puede tener una nave en el mar, para lo cual aportan una cuota anual que en caso de la embarcación tener un siniestro haga frente a los daños que pueda ocasionar, un ejemplo sería una reclamación por daño ambiental. Es por esto que los P&I clubs juegan un papel importantísimo en el comercio marítimo mundial y cabe destacar que alrededor del 90% de la flota marina mercante pertenecen a un club de protección e indemnización.

Otro aspecto importante que tocaremos y lo mencionaremos por encima en esta introducción, es en que se diferencian los clubes con las aseguradoras tradicionales y tenemos que la principal diferencia es que los clubes son sin fines de lucro y en las aseguradoras tradicionales es evidente que lo que buscan asegurando una carga es lucrar, por ejemplo es el beneficio económico que da la prima a pagar por parte del armador u fletador, ya más adelante iremos desglosando las diferencias y explicando más detalladamente que son clubes de protección e indemnización y él

porque de su importancia. Y decir que para Panamá al jugar un papel tan activo en el comercio marítimo internacional son de suma importancia para nuestro registro.

Historia y Evolución de los Clubes P&I

El origen de los P&I clubs se remonta a Inglaterra como la mayoría de las figuras marítimas del comercio marítimo mundial, a mediados del siglo XIX debido a la revolución industrial aumenta el comercio marítimo mundial y esto trae consigo mayor demanda de transporte de mercancía y pasajeros y este aumento del negocio de transporte marítimo como si trae nuevos riesgos y responsabilidades para los armadores. Las aseguradoras en esa época solamente ofrecían mayormente el servicio de casco y de la carga transportada dejando sin cobertura una amplia gama de riesgos y responsabilidades que podía tener el armador.

Dentro de esa gama de responsabilidades y riesgos tenemos algunos ejemplos como los siguientes:

Responsabilidad por Colisión (más allá del $\frac{3}{4}$ del valor): Las pólizas de casco cubrían solo $\frac{3}{4}$ del valor de la responsabilidad por colisión. El armador debía asumir el $\frac{1}{4}$ restante de su bolsillo.

Muerte y Lesiones de Tripulantes: No existían leyes laborales robustas, pero las familias de los marineros podían demandar al armador.

Daños a Muelles e Infraestructuras.

Pérdida o Daño a la Carga por "Mala Estiba": Los fletadores eran responsables de la carga, pero no tenían una forma fácil de asegurar este riesgo.

Debido a todos los contratiempos que pasaban los armadores y fletadores en el año 1855 se funda el primer P&I club el Shipowners' Mutual Protection Society, como señala Soyer (2019), este Club fue establecido por un grupo de armadores que, reunidos en una taberna de Londres, acordaron crear un fondo mutual para cubrir sus riesgos comunes. Su lema, "**Auxilium Auso**" ("Ayuda para quien se atreve"), encapsulaba perfectamente este espíritu de autoayuda colectiva (p. 208).

Después del Shipowners' Mutual Protection Society, mas armadores se juntaron y aparecieron más protections clubs que tenían el mismo carácter mutualista en el que sus miembros pagaban un aporte y este iba a un fondo con el que hacían frente colectivamente a cualquier reclamación que sufriera alguno de los miembros del club, ya que estas reclamaciones eran altas y antes de los clubes de protección tenían que salir del patrimonio del armador poniendo en riesgo la estabilidad financiera de los dueños de los buques.

Después de los protections clubs aparecen los indemnity clubs, estos trataban reclamaciones de mayor envergadura, especialmente reclamaciones a terceros y sobre todo con relación a los daños y pérdidas sobre la carga.

Con el transcurso del tiempo ambos se fusionaron y aparece el término que conocemos hoy en día el cual es clubes de protección e indemnización.

En el siglo XX se desarrollan más

los clubs y se globalizan y se vuelven actores determinantes dentro del comercio marítimo y van teniendo más acogida debido a la constante evolución del derecho internacional que introducía nuevas obligaciones para los armadores el hito más importante durante este periodo el International Group of P&I clubs.

El International Group of P&I clubs fundado en el año 1969, como su nombre lo dice es el grupo de clubes que se reúnen para hacerle frente a los siniestros más devastadores y de mayor costo en su reparación y que un club de forma individual no podría asumirlo por sí solo. Cabe destacar que un accidente marítimo el torrey canyon fue el que acelero

la creación, ya que después de este siniestro aparecieron mas reglamentaciones internacionales que endurecieron las reparaciones que tienen que hacer las embarcaciones de ocurrirles un siniestro mismas que como ya comente un solo club no podría asumir por el valor que podría tener la reparación del mismo. El International Group of P&I clubs asegura el 90% de la flota marina mercante mundial he aquí la importancia de los 12 clubs miembros para el comercio marítimo mundial.

Al día de hoy los clubes siguen en constante evolución adaptándose a los contrastantes cambios dentro del transporte marítimo y asumiendo nuevos riesgos los ambientales, los cibernéticos en cualquiera de sus modalidades, entre otros, evolucionando para ser pilares fundamentales dentro del seguro y reaseguro y el comercio marítimo mundial.

Estructura y Funcionamiento de los Clubes P&I,

Conforme a lo antes descrito el funcionamiento de los P&I clubs se basa en el mutualismo los armadores y fletadores quienes asumen comparten los riesgos de la navegación marítima, no son compañías aseguradoras que protegen un riesgo, pero con el pago de una prima. Los P&I clubs aseguran riesgos que normalmente no aseguran los seguros marítimos tradicionales como el de casco y máquina que cubre los daños propios que sufre el buque.

A continuación, analizaremos de forma resumida la estructura jerárquica de los P&I clubs de mayor a menos y algunas de las funciones que desempeña cada órgano dentro de los clubs.

Asamblea General

Son todos los armadores y fletadores miembros del Club y son la jerarquía máxima del club.

Dentro de alguna de sus funciones tenemos:

- Aprobar y expulsar los miembros del clubs.
- Aprobar el presupuesto anual del club.
- Elegir y remplazar los miembros del comité de dirección.
- Aprueban o modifican las REGLAS DEL CLUB (estatutos del club)

El Comité De Dirección

Sus miembros son escogidos o remplazados por la asamblea general y son 10 o 20 miembros seniors (cuando hablamos de seniors nos referimos a miembros que ya llevan mucho tiempo dentro del club) del club.

La junta directiva del club se encarga de aprobar las decisiones y gestiones del club dentro del año, son los que trazan la ruta a seguir durante el año.

Dentro de las funciones del comité de dirección tenemos las siguientes:

- Nombrar y supervisar a la compañía gerente.
- Aprueban los calls (pagos que hacen los miembros puede ser ordinario o extraordinario)
- Definen como se va a gastar el presupuesto aprobado.

Gerente (Managers)

Es una compañía externa contratada por el club que se encarga del día a día de sus operaciones. Dentro de sus filas cuenta con expertos en seguros, tasadores, abogados, entre otros, y es contratada por el comité de dirección. En otras palabras, constituye el brazo ejecutor del club en las operaciones cotidianas.

Alguna de sus funciones son las siguientes:

- Llevar la contabilidad del club
- Da asistencia a sus miembros las 24 horas al día 7 días a la semana.

- Es el encargado de gestionar las reclamaciones y pagarlas si son menores, si ya son más altas tiene que pasarlas al comité.
- De lo anterior, se desprende que el Gerente es el que lleva la operación diaria del club.

Miembros

El último y en mi concepto los integrantes del Club más importantes son los miembros, ya que estos al final forman la asamblea general que es el máximo organismo dentro de un Club y su voto es de suma importancia.

Algunas de las funciones son:

- Hacer el pago de las primas (calls)
- Acatar las decisiones que tomen el comité y los managers
- Operar los buques de forma segura para así evitar los siniestros.
- Reportar los siniestros.

¿Cómo funciona un P&I Club? Periodo de Año y Suscripción

Los Clubes renuevan tradicionalmente sus pólizas en febrero de cada año lo que comprende un periodo que comprende desde el 20 de febrero al 19 de febrero del año posterior.

El periodo de suscripción es la etapa donde se evalúan los armadores, fletadores, operadores y sus buques y se decide cuanto le toca aportar con el advance call (Llamado a pagar su pago ordinario) que como explique es el pago ordinario que hacen los miembros esta revisión en el periodo de suscripción se hace anualmente y se toman en consideración algunos elementos para la fijación del monto como los siguientes:

- Ruta del barco.

- Historial del armador.
- Tonelaje del buque.
- Condiciones de la embarcación.
- Tipo de carga a transportar es mucho más peligroso cargar petróleo o alguna carga de las denominadas peligrosas que están en el convenio MARPOL.
- Tipo de embarcación si es petrolero, gasero, ro/ro de pasaje etc.

Una vez se revisan estos aspectos se determinan los calls que pueden ser dos:

Advance call (prima anual): Es el importe fijo anual que hacen los miembros para el pozo colectivo en caso de algún siniestro, como acabo de mencionar para determinar su valor se evalúan determinados factores en el periodo de suscripción.

Supplementary Call (pago extraordinario): Este pago se realiza cuando en un año hay muchos siniestros y las reclamaciones exceden los fondos del club, en este escenario cada miembro del club paga una cuota extraordinaria para compensar lo perdido colectivamente y este es solicitado por el Comité de Directores.

Cuando no se usan la totalidad de los fondos normalmente los remanentes se utilizan para las reservas del club para ejercicios futuros, también puede ser el caso que se haga descuentos a los armadores para años posteriores o incluso se devuelva el dinero en fin esto ya queda en manos del Comité de Directores que es el que da las pautas de cómo se va a gastar el dinero del Club.

¿Cómo hacer un reclamo en un Club si eres miembro y sufres un siniestro?

De forma sucinta y sencilla explicaremos este procedimiento, cuya complejidad es mayor pero a fin de brindar una comprensión, ya que esto es más complejo debido a que intervienen muchos actores profesionales hemos identificado de manera sencilla que se presenta a continuación:

1. El miembro notifica al club de un siniestro.

2. Los gerentes despliegan su red de personas especializadas en siniestros llamemos peritos, abogados, corredores, entre otros quienes investigaran la situación.
3. Después de las investigaciones y si se decreta que el reclamo es válido el manager (Gerente) hace el pago a través del fondo común del club.

Coberturas y Riesgos Asegurados

Las aseguradoras tradicionales normalmente brindan seguro como el de casco y máquina que es por si el buque tiene algún daño propio o el de carga, sin embargo, los P&I clubs cubren responsabilidad civil a terceros riesgos que no brindan las aseguradoras tradicionales.

Las coberturas entre los Clubs suelen ser bastantes uniformes, pero pueden variar los límites, alguna cobertura suplementaria que no ofrece otro pero en general bastante uniforme y esto es porque los doce (12) que forman el International Group of P&I clubs al tener todos que adherirse a los reaseguros tienen que ser iguales. Estas coberturas ya varían más cuando el club no pertenece al International Group pero son los menos, ya que como se señalo previamente estos manejan el 90% del tonelaje de la flota marino mercante mundial.

Dentro de los riesgos para los cuales los clubs ofrecen cobertura tenemos los siguientes:

- Responsabilidad por lesiones corporales y fallecimiento frente a la tripulación: Como el nombre del riesgo lo indica hacen frente a los gastos médicos, hospitalarios, de traslados que pueda sufrir un tripulante, trabajador u pasajeros dentro de la embarcación y de igual forma cubren indemnizaciones por incapacidad o muerte derivadas de accidentes.
- Responsabilidad por daños a terceros
- Daños a propiedades de terceros (muelles, otros barcos, boyas, faros) y pongo un ejemplo para que se entienda si un buque entra a puerto y colisiono y tumba una grúa es un daño a tercero por lo que al estar cubierto el club luego de investigar tiene que pagar.

- Responsabilidad por daños a la carga. La cobertura incluye la pérdida, daño o entrega incompleta de la carga, siempre que el armador sea legalmente responsable y así como los gastos razonables y necesarios incurridos para proteger, preservar o salvaguardar los intereses de la carga y del armador, siempre que tales gastos se encuentren debidamente justificados y aprobados conforme a las reglas del Club.
- Responsabilidad por contaminación. De suma importancia esta cobertura, por sus altos costos económicos y es para la que más está pensada el pool de la IG y cubre la limpieza por contaminación de hidrocarburos o sustancias nocivas además de las multas que estos puedan llevar.

Otros gastos adicionales

Dentro de los cuales tenemos operaciones de salvamento de vidas, gastos legales, gastos de fianza, remoción de escombros de naufragio. Es importante mencionar que para que el Club haga frente a la reclamación y tenga validez la cobertura el miembro debe estar al día con los pagos, de no estar al día el Club puede rechazar el reclamo lo que haría que el miembro tuviera que responder con su patrimonio y muy seguramente su estabilidad financiera por el alto coste de reparación derivado de los siniestros.

Distribución de los pagos de los reclamos

Al funcionar como una mutua hay etapas de pago y estos se distribuyen por un monto máximo al que responden en caso de siniestro en cada etapa.

A continuación, se explica de una forma sencilla como son las etapas de pago de un P&I Club.

Retención del Club

El Club paga los reclamos de menor valor y normalmente tiene un límite de 10 millones de dólares para reclamos y el dinero se recoge de los calls (los llamados a pagos) que hacen los miembros del club.

International Pool Club

Aquí interviene el International Pool club que explicare más adelante en este artículo y que juega un papel sumamente importante en el aseguramiento marítimo.

En esta etapa intervienen los 12 miembros del grupo que entre todos atienden reclamos de hasta 100 millones de dólares, en el que luego del club que recibe el reclamo y paga los 10 millones de dólares dependiendo del monto a pagar se distribuye nuevamente entre los 12 clubes que pertenecen al International Group Of P&I clubs que se desarrollaran en la siguiente sección y se paga la reclamación. Los Clubes hacen un supplementary call (llamado a pago extraordinario) a sus miembros para recoger el dinero que debe aportar el club para el International Pool.

Reaseguro internacional

Este es súper importante y es la póliza de seguro más grande del mercado mundial en este se responden a reclamos de hasta más o menos puede variar

3.1 mil millones de dólares y esta póliza se logra trabajando con reaseguradores globales uno solo no asume el riesgo de la póliza sino que entre varios se alían para asumir el riesgo y es de aquí donde viene la complejidad de esta póliza ya que intervienen muchos actores.

Overspill call

Este es otro tipo de llamado extraordinario a pago y se hace si el siniestro no queda cubierto con ninguna de las 3 etapas anteriores entra el overspill call que es muy raro que se use. En el que cada miembro del International Group of P&I clubs contribuyen con un pago suplementario. Se calcula en base al tonelaje registrado por cada barco de cada miembro este no puede ser mas del 2.5% del fondo de

limitación de responsabilidad de cada buque según la Convención de 1976 sobre la Limitación de la Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas, esto quiere decir que por mucho tonelaje que tenga registrado un miembro a través de su barco en la mayoría de casos pagara el 2.5% de su tonelaje.

Atendiendo a esto el límite máximo overspill una vez calculado el overspill call de los 12 clubs que componen el IG of P&I es el máximo que se cubre en un siniestro ya después de ese monto recogido no hay ninguna responsabilidad con el adicional que podría conllevar un siniestro.

Resumiendo, las etapas de pago de un reclamo serían:

- **Retención del club:** Pago hasta 10 millones detallados en las reglas del club.
- **International Pool Club:** Pago de 10 hasta 100 millones en reclamaciones, se unen los 12 miembros del *International Group of P&I Clubs* y asumen la reclamación entre ellos.
- **Reaseguros Internacional Internacional:** Group of P&I Clubs pone en el mercado y contrata la póliza de seguro marítimo más importante del mundo y onerosa en el que varios actores asumen el riesgo y responde por siniestros hasta 3.1 mil millones de dólares.
- **Overspill call:** Se activa cuando ya se han utilizado los fondos del Club, del pool internacional y de los reaseguros contratados en ellos se hace un llamado a un pago extraordinario por parte de la *International Group of P&I Clubs* pero esto tiene un límite que paga cada barco para no afectar su estabilidad financiera y después de ahí el daño si es arriba a lo de estos aportes queda impago al menos que se de alguna ayuda humanitaria, algún fondo para limpieza de hidrocarburos o cualquier otro.

Es muy difícil llegar a la etapa overspill porque en estos días los barcos son más modernos y que haya un siniestro es más complicado, sin embargo, y pondré de ejemplo el siniestro de la plataforma Depwater Horizon el cual ocurrió en las costas de Estados Unidos y se estima que costó más de 65 mil millones de dólares la

reparación de este siniestro. Que pasa en estos casos la empresa BP plc, la que explotaba la plataforma asumió alrededor de 62 mil millones de dólares y los demás actores lo demás.

Lo que me permite explicar porque estoy en desacuerdo con los montos porque puede existir la necesidad de contar con montos arriba de los 3.1 mil millones para cubrir con la cobertura o mitigación de daños como dije muy raro que se dé pero se puede dar incluso arriba de los over spills de todos los miembros.

En este la empresa asume responsabilidad, sucedió en las costas de Estados Unidos, pero si esto llega a pasar en las costas de Haití el país más pobre del continente americano y de los más pobres del mundo según el índice de desarrollo humano recogido por el Banco Mundial/ONU ocupa el puesto 158 de 189 países. ¿Qué pasaría si ocurre un siniestro así en un país como Haití?

Y lo veo de esta forma si esto pasa en Haití y es un caso extremo pero el de ahí porque no estoy de acuerdo con el límite de responsabilidad, al ser un país pobre y con problemas políticos y sociales solo lo indemnizarían por el máximo que investigando con los over spills puede llegar a ser 8 mil millones, pongamos en el mejor de los casos reciben esos 8 mil millones que pasa después, evidentemente este país no puede costear los costos de limpieza así que se quedaría con la afección y los que generaron este accidente se lavan las manos y queda así porque hay un máximo que van a pagar que está establecido la Convención de 1976 sobre la Limitación de la Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas para no afectar su estabilidad financiera.

En nuestra opinión para temas que puedan llegar a pasar sobre todo los de contaminación que son los más costosos las pólizas deberían cubrir el total de la reparación del daño porque estos pueden afectar y desestabilizar la económica de un país.

International Group of P&I clubs

Este grupo es de suma importancia comprenden los 12 P&I clubs más poderosos del mundo que entre todos cubren el 90% de la flota marina mercante del mundo. Este grupo permite el accesos a coberturas de riesgos que solo ninguno de los clubs podría cubrir tenemos el Pool del International Group que da acceso a sus doce miembros a coberturas por siniestros de hasta 100 millones. De ahora en adelante le llamaremos IG.

El International Group of P&I clubs está compuesto por los siguientes 12 clubes:

- **American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.** (mejor conocido como The American Club)
- **Britannia Steamship Insurance Association Limited** (mejor conocido como Britannia P&I Club)
- **Gard P&I Club (Bermuda) Ltd.** (Gard)
- **The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association** (mejor conocido Japan P&I Club)
- **The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited** (mejor conocido The London Club)
- **NorthStandard** (Resultado de la fusión de North y The Standard Club)
- **Den Norske Krigsforsikring for Skib** (Skuld)
- **Svenska Ångfartygs Assurans Föreningen** (The Swedish Club)
- **The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited** (Steamship Mutual)
- **The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)** (mejor conocido The West Club)
- **The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited** (UK P&I Club)
- **Swann Mutual** (The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association).

Anteriormente eran 13 pero la fusión del North of England P&I Club y The Standard Club dio como resultado el NorthStandard la cual creó una entidad más fuerte y resiliente, capaz de ofrecer una mayor capacidad y estabilidad financiera a sus miembros en un mercado de seguros complejo. Las fusiones son una estrategia común para consolidar recursos y experiencia en la industria P&I.

El grupo está organizado por sus doce clubes miembros. Cada club tiene un cupo en el consejo del grupo. La presidencia del consejo es por un período de 3 años y es de forma rotativa, y la ejerce un senior manager (Gerente Sénior) de alguno de sus clubes miembros, que se encargan del funcionamiento diario de su club. El organismo máximo es el consejo del grupo, el cual es presidido por un senior manager de algún club, y el brazo ejecutor es la secretaría, y debajo de ella hay comités especializados que ven los temas relevantes que incumben al grupo y le reportan a ella.

Porqué es importante IG?

El IG es importante ya que brinda estabilidad financiera al comprender el 90% de la flota mercante mundial. Prácticamente respalda a cualquier embarcación que participa en el comercio marítimo a través del Pool, que es el fondo común de los doce clubes, y del reaseguro contratado por el IG, el cual es el más grande del mundo en el sector asegurador.

Además, el IG dicta directrices y colabora con organismos internacionales para promover la seguridad en el mar. Esto es vital, ya que a mayor inseguridad en el tráfico marítimo mundial, mayor es la probabilidad de siniestros. Este aumento de siniestros se traduce en un incremento de reclamaciones y en altos gastos por reparación de daños, lo que afectaría directamente al grupo.

Fuera de los doce clubes miembros del International Group (IG), operan clubes P&I más pequeños que no cumplen con los requisitos de tonelaje para su admisión. La entrada al IG es extremadamente difícil, ya que el grupo ya concentra aproximadamente el 90% de la flota mercante mundial. Esta posición dominante

hace prácticamente imposible que un club externo aumente su tonelaje significativamente, ya que hacerlo implicaría c
aparlo de los miembros existentes, generando un conflicto de interés insalvable. La exclusión del IG tiene consecuencias operativas y financieras críticas para estos clubes más pequeños. Al no tener acceso al Pool colectivo ni al programa de reaseguro del IG —el más grande del mundo—, no pueden ofrecer los límites de cobertura más altos del mercado. Esto se traduce en:

Mayores costos de reaseguro, al tener que contratar en el mercado abierto en condiciones más onerosas.

Contribuciones (calls) potencialmente más elevadas para sus miembros, ya que una base de tonelaje menor ofrece menos capacidad de absorción de pérdidas.

En resumen, en un lenguaje sencillo: no pertenecer al IG significa carecer de acceso a las coberturas de riesgo más amplias y competitivas, lo que obliga a asumir mayores costos para intentar emular, sin éxito, los niveles de protección que el grupo ofrece.

Los Clubes P&I en Panamá

La entidad encargada de aceptar o no Los P&I es la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) específicamente la dirección general de marina mercante que a través de su resolución No.106-010-DGMM fechada el 22 de febrero de 2022 establece los requisitos para poder inscribir un club y o las compañías aseguradoras, reaseguradoras para que puedan operar e emitir póliza a los buques de bandera panameña. En ella se establecen 10 requisitos que deben cumplir los clubes como las aseguradoras y reaseguradoras.

El último listado de los clubes, aseguradoras y reaseguradoras aptas para emitir pólizas a embarcaciones de bandera panameña se puede encontrar en la circular MMC-202 con fecha de noviembre de 2023 y cuenta con 114 entidades aptas para asegurar embarcaciones de bandera panameña.

Conclusiones

Como se ha demostrado a lo largo de este artículo, los Clubes de Protección e Indemnización (P&I) constituyen un pilar fundamental para la estabilidad del comercio marítimo internacional. Su modelo mutualista no solo provee cobertura a aproximadamente el 90% de la flota mercante mundial, sino que establece un mecanismo de gestión de riesgos que permitiría la operación marítima ante responsabilidades civiles que, de otro modo, resultarían catastróficas para armadores individuales.

La hegemonía del International Group of P&I Clubs, compuesto por los doce clubes más prominentes, crea un ecosistema de seguros con capacidades financieras sin paralelo. El acceso al Pool internacional y al programa de reaseguro colectivo—el más grande del mundo—distingue radicalmente a sus miembros de clubes externos, quienes enfrentan limitaciones operativas y financieras insalvables al no tener acceso a estas grandes coberturas.

No obstante, como se ha criticado en el análisis de los mecanismos de distribución, persiste una vulnerabilidad estructural en los límites de cobertura para daños ambientales catastróficos. Los montos actuales, aunque sustanciales, podrían resultar insuficientes frente a siniestros de magnitud extrema, particularmente en Estados costeros con capacidades limitadas de respuesta, quienes no cuentan con los recursos para asumir este tipo de costos y tendrían que depender de ayuda internacional mientras que el buque que ocasiono el daño paga hasta el overspill call (llamado extraordinario para pago) cuyo máximo es el 2.5% de su tonelaje de acuerdo al Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas . Esta brecha de cobertura representa un desafío regulatorio y ético que la industria marítima debe abordar.

En definitiva, los P&I Clubs trascienden su función aseguradora para convertirse en garantes de la continuidad del comercio marítimo global. Su evolución futura—particularmente en la ampliación de coberturas ambientales y la adaptación a

riesgos emergentes—será determinante para la sostenibilidad de toda la industria naviera.

Referencias Bibliográficas

- Autoridad Marítima de Panamá. (2022). *Resolución No. 106-010-DGMM de 22 de febrero de 2022*. Dirección General de Marina Mercante.
- Autoridad Marítima de Panamá. (2023). *MMC-202 – List of approved P&I clubs/insurers* (Rev. noviembre de 2023). Dirección General de Marina Mercante. <https://www.amp.gob.pa/wp-content/uploads/2024/01/MMC-202-List-of-Approved-PI-Clubs-rev-November-2023-new.pdf>
- International Group of P&I Clubs. (s. f.). *Acerca del Grupo Internacional de Clubes P&I*. <https://www.igpandi.org/article/about/>
- Organización Marítima Internacional. (1976, 19 de noviembre). *Convenio sobre la limitación de la responsabilidad por reclamaciones marítimas (LLMC 1976)*. Conferencia Diplomática de la Organización Marítima Internacional, Londres, Reino Unido.
- Soyer, B. (2019). The International Group of P&I Clubs: A monopoly in need of scrutiny? *Journal of International Maritime Law*, 25(3), 205–220.
- Vargas, Y. (2009). *Los clubes de protección e indemnidad (P&I Clubs)* [Tesis de maestría, Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho].