



## SOSTENIBILIDAD DEL TURISMO NÁUTICO Y DE CRUCEROS: IMPACTO ECONÓMICO Y MEDIOAMBIENTAL Y MARCO JURÍDICO

Inmaculada MARTÍN ROJO\*

Para citar este artículo puede utilizarse el siguiente formato:

**Inmaculada Martín Rojo** (2016): "Sostenibilidad del turismo náutico y de cruceros: impacto económico y medioambiental y marco jurídico", en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, nº 33 (2016). Puede consultarse en línea en el sitio: <http://www.eumed.net/rev/rednma/33.imr.html>.

**RESUMEN:** El objetivo de maximizar beneficios de toda empresa debe proyectarse en un espacio temporal ilimitado, de ahí que éstas deban adaptarse a su entorno siendo socialmente responsables. El presente artículo pretende estudiar la sostenibilidad del turismo náutico y de cruceros. Se analizará el impacto económico-social y medioambiental de las empresas de turismo náutico y de cruceros, para seguidamente resumir las regulaciones vigentes que favorecen la sostenibilidad del transporte marítimo, finalmente se extraen conclusiones y en base a ello se formulan propuestas de actuación que favorezcan la sostenibilidad económico, social y medioambiental de este tipo de turismo.

**PALABRAS CLAVE:** Turismo náutico, Cruceros, Sostenibilidad, Marco jurídico.

**ABSTRACT:** The objective of maximizing benefits of every company should be projected on an unlimited temporary space, hence they must adapt to their environment being socially responsible. This article aims to study the sustainability of nautical tourism and cruises. The socio-economic and environmental impact of companies nautical tourism and cruises will be analyzed, to then summarize the current regulations that favor the sustainability of maritime transport, and finally conclusions are drawn on this basis proposals for action formulated to encourage the economic, social and environmental sustainability of this type of tourism.

**KEY WORDS:** Nautical tourism, Cruises, Sustainability, Legal framework.

### 1. Introducción

La Responsabilidad Social Corporativa cada vez adquiere mayor importancia, tanto en las agendas de las instituciones públicas como en la gestión de las empresas privadas. Íntimamente relacionado con la Responsabilidad Social Corporativa se encuentra el desarrollo sostenible a nivel no sólo medioambiental, sino también económico, social y cultural, siendo el sector turístico uno de los más sensibilizados por esta problemática, especialmente en lo que al transporte marítimo se refiere.

Centrándonos en el caso español, España es la segunda potencia turística mundial, siendo esta actividad una de las principales de su economía, hasta el punto de que el déficit de su balanza comercial se contrarresta en buena parte con el saldo de la balanza de pagos por turismo. Sin embargo, el boom de los años sesenta, protagonizado por el "sol y playa", está dando paso a una nueva etapa en la que para competir frente a destinos emergentes hay que optar por

\* Inmaculada Martín Rojo es Doctora en Ciencias Económicas y Empresariales y Catedrática E.U de Organización de Empresas de la Universidad de Málaga. Investigadora del Proyecto "Derecho Europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas" (P09-SEJ-4827. Proyecto de Excelencia, Junta de Andalucía), en el seno del cual se enmarca la investigación que sostiene este artículo.

la modernización del tejido empresarial, por la creación de productos nuevos alternativos que complementen a la oferta “sol y playa” tradicional y por la preservación medioambiental del destino. De ahí el interés y la justificación de desarrollar este trabajo de investigación, que pretende realizar un diagnóstico del sector, enfocando nuestra atención en las empresas relacionadas con el transporte marítimo –puertos deportivos y cruceros–, para posteriormente proponer líneas de actuación que conjuguen sostenibilidad medioambiental y rentabilidad económica.

El desarrollo de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) supone el reconocimiento e integración en la gestión y en las operaciones de las organizaciones de las preocupaciones sociales, laborales y medioambientales, junto con los aspectos económicos, debiéndose conocer el comportamiento social y medioambiental de las empresas. Este análisis de la Responsabilidad Social Corporativa puede desarrollarse sobre cualquier empresa sea cual sea el sector al que pertenezca; sin embargo, en España, es destacable, como se ha señalado anteriormente, el sector turístico, y dentro de éste el turismo náutico y de cruceros está en fase de expansión, de ahí el interés y justificación de este trabajo cuyos objetivos son:

1º) Exponer el marco conceptual y el estado de la cuestión en lo que a turismo náutico y de cruceros y sostenibilidad económica, social y medioambiental se refiere.

2º) Analizar el impacto económico del turismo náutico y de cruceros.

3º) Analizar el impacto medioambiental del transporte marítimo en cruceros y puertos deportivos.

4º) Hacer una recopilación de las regulaciones vigentes que favorecen la sostenibilidad del transporte marítimo.

5º) Extraer conclusiones al respecto y formular propuestas en pro de la sostenibilidad económica y medioambiental del turismo náutico y de cruceros.

## *2. Marco conceptual y estado de la cuestión*

La Responsabilidad Social Corporativa surge como una respuesta voluntaria de las organizaciones en pro del desarrollo sostenible. El desarrollo sostenible se define como aquél que “satisface las necesidades presentes sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (World Commission on Environment and Development, 1987)

La Responsabilidad Social Corporativa supone el compromiso de las organizaciones para contribuir al desarrollo económico sostenible, trabajando con empleados, sus familias, la comunidad local y la sociedad en general para mejorar su calidad de vida (World Business Council on Sustainable Development, 1998). En la misma línea, el Libro Verde de la Comisión Europea, define la Responsabilidad Social Corporativa como la integración voluntaria de las preocupaciones sociales y medioambientales en las operaciones de negocio de una empresa y en la relación con sus interlocutores o grupos de interés.

De estas definiciones, llegamos a la conclusión que las empresas deben con su actividad generar un valor añadido para la sociedad, superando la visión restringida de la consecución del máximo beneficio económico. Es más, en

último extremo, la consecución del máximo beneficio proyectada en un espacio temporal ilimitado implica garantizar la adaptación de la empresa a su entorno, satisfaciendo las expectativas de los grupos de interés, no sólo en el plano económico, sino también en el social y el medioambiental.

En definitiva, los resultados de las empresas serán medidos considerando tres magnitudes: la económica, la social y la ambiental, procurando ofrecer un valor positivo conjunto.

Para ello, los directivos deben asumir tres tipos de responsabilidades (Llano, 1991; Melé, 1998):

1. Responsabilidades primarias: las que se refieren a la actividad específica de la empresa como serían servir a la sociedad ofreciendo productos y servicios útiles y en condiciones justas, alcanzar la mayor eficacia posible y generar riqueza y procurar la continuidad de la empresa con un crecimiento razonable. Todo ello asumiendo las siguientes responsabilidades: respetar los derechos humanos y favorecer el desarrollo humano de los trabajadores, respetar el medio ambiente, obedecer las leyes justas y cumplir los legítimos contratos y promesas, y distribuir equitativamente la riqueza generada.

2. Responsabilidades secundarias: buscar efectos positivos para los grupos de interés.

3. Responsabilidades terciarias: serían las actuaciones de las organizaciones orientadas a mejorar aspectos de su entorno que no están directamente relacionados con su actividad específica, tales como acciones de mecenazgo, ayudas benéficas, asesoramiento o gestión de asuntos sociales, o contribución en tiempo o dinero a programas sociales.

Por su parte, la Fundación Empresa y Sociedad establece un continuo en las acciones sociales de las empresas que va desde la caridad al cambio social y que se resume en la siguiente tabla:

Tabla 1. Evolución histórica de la acción social de las empresas

LA ACCIÓN SOCIAL DE LAS GRANDES EMPRESAS EVOLUCIONA HACIA UN ENFOQUE QUE INTEGRA LO ECONÓMICO Y LO SOCIAL			
HISTÓRICAMENTE	AÑO 2000	ACTUALMENTE	
La empresa actúa en acción social por CARIDAD	La empresa cree que se puede acercar al GRAN PÚBLICO utilizando la acción social	La empresa entiende que también debe GESTIONAR BIEN su acción social	La empresa se interesa por participar en un cambio social que le afecta directamente
Énfasis en la FILANTROPÍA	Énfasis en la COMUNICACIÓN	Énfasis en la ESTRATEGIA	Énfasis en los RETOS SOCIALES ESTRATÉGICOS PARA LA EMPRESA

Fuente: <http://www.empresaysociedad.org/FEYS/es/LaAccionSocial/fasesas.htm> (15/03/07)

De todo este marco conceptual se extrae la relación directa entre Responsabilidad Social Corporativa y sostenibilidad.

Centrándonos en el sector turístico, la Carta Europea de Turismo Sostenible (1995) señala que «el desarrollo turístico deberá fundamentarse sobre criterios de sostenibilidad, es decir, ha de ser soportable ecológicamente a largo plazo,

viable económicamente y equitativo desde una perspectiva ética y social para las comunidades locales». En el caso de España, cabe destacar además el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, de diciembre de 2013, que recoge un resumen de la situación medioambiental para, a partir de ahí, fijar objetivos y criterios medioambientales estratégicos y medidas de prevención, protección y corrección.

Respecto al concepto de turismo, Fernández Fuster (1989, p. 26) indica que el «turismo es, por un lado, conjunto de turistas, que cada vez son más numerosos; por otro lado, son los fenómenos y relaciones que esta masa produce a consecuencia de sus viajes. Turismo es todo el equipo receptor de hoteles, agencias de viajes, transportes, espectáculos, guías-intérpretes, etc., que el núcleo debe de habilitar para atender a las corrientes turísticas que lo invaden –y que no promovería si no las recibiese–. Turismo son las organizaciones privadas o públicas que surgen para fomentar las infraestructuras y la expansión del núcleo; las campañas de propaganda que hay que planear, ejecutar y difundir; la creación de oficinas de información; la creación de escuelas para la enseñanza del turismo; el estudio del turismo para deducir las líneas generales de la política a seguir; la promoción del turismo social».

La Organización Mundial del Turismo (OMT) por su parte define el turismo como «las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, negocio y otros motivos». Esta definición fue aprobada por la OMT en la Conferencia de Otawa celebrada en Junio de 1991.

Ambas definiciones coinciden en considerar el turismo como un fenómeno de índole global, que engloba el ámbito económico, social, cultural, político, etc., y que está motivado por los desplazamientos temporales que las personas llevan a cabo hacia otros lugares fuera de su residencia habitual.

El desplazamiento de unos individuos, sin fines lucrativos y con ánimos de lucro, con ánimo de regresar a sus regiones ha existido siempre, aunque antaño no se le prestara atención debido a su prácticamente nulo impacto social y económico, al tratarse casi de un privilegio del que gozaban unas pocas personas, siendo a partir de la Segunda Guerra Mundial cuando el turismo se convierte en algo asequible para buena parte de la población, empezando a hablarse del turismo de masas y de todas sus repercusiones económicas, sociales y medioambientales (Martín Rojo, I; 2014).

Existen distintos tipos de turismo, pero en países como España con ciudades con puerto de mar, el turismo náutico y de cruceros adquiere especial relevancia.

En relación a los cruceros, se pueden definir como «un viaje todo incluido que puede ser por mar, río o lago y que por lo general recorre diversos puertos con la posibilidad de atracar en éstos y realizar viajes a la ciudad, excursiones, etc. El precio del billete comprende los servicios de comidas a bordo, alojamiento, disfrute de las instalaciones del barco: piscina, sauna, gimnasio, casino, animación..., debiendo abonar el cliente generalmente las cuotas extras por servicios como bebidas, peluquería, excursiones facultativas, etc.» (Martín Rojo, I.; 2014, p. 308).

El turismo náutico se puede definir como el conjunto de relaciones entre individuos surgidas al realizar un viaje de duración inferior a un año, siendo la principal motivación la realización de una o varias actividades en el medio acuático. Serían unas vacaciones activas en contacto con el agua que permiten realizar diferentes tipos de actividades deportivas y recreativas. El turismo náutico –deportivo de corto alcance se fundamenta en la práctica de deportes náuticos ligeros en estructuras litorales poco complejas y formaciones naturales tales como playas y riberas; mientras que el turismo náutico deportivo de largo alcance necesita de una serie de instalaciones donde amarrar la embarcación, abastecerse, visitar el destino, etc., estas instalaciones serían por una parte instalaciones ligeras –embarcaderos, abrigaderos artificiales o naturales– y por otra los puertos deportivos, es decir, un recinto de agua abrigada situado en una ribera cuya misión es proporcionar soporte y servicios a las embarcaciones deportivas que lo soliciten a cambio de una contraprestación solicitada a los patrones de las mismas (Martín Rojo *et al.*; 2008).

El importante crecimiento en los últimos años en España tanto del turismo náutico como del de cruceros, motivan que se analice no sólo su impacto económico, sino también el social y medioambiental en los destinos donde atracan las embarcaciones y en las aguas por donde navegan.

### 3. *Impacto económico-social del turismo náutico y de cruceros*

Al analizar la sostenibilidad socioeconómica del turismo de cruceros para ver si es beneficioso o no económicamente para la comunidad local, debemos considerar las infraestructuras disponibles, la accesibilidad al destino y los agentes económicos que intervienen. Asimismo, según Cuellar y Kido (2008), al evaluar el impacto económico se deben considerar factores tales como que:

–El crucerista origina un mayor gasto en los puertos de base que en los puertos de escala generalmente.

–Los gastos de los cruceristas y de la tripulación se originan mayoritariamente cerca del puerto, a diferencia de los gastos de la naviera cuyo origen se encuentra más disperso geográficamente. Este gasto será mayor si la percepción de satisfacción con el destino del crucerista es mayor.

–El concepto de crucero como “resort”, implica un mayor interés de las navieras en incrementar el tiempo de los cruceristas a bordo, con el consiguiente consumo en el barco, en detrimento de su estancia en tierra firme y su correspondiente reducción del consumo en los destinos donde hace escala. De ahí la importancia de que el destino reúna condiciones de limpieza, seguridad y atractivos para que la percepción sea positiva por parte del turista y quiera desembarcar y hacer gasto fuera de la embarcación.

A la hora de analizar el impacto económico de los cruceros, nos centraremos en el caso de Europa porque, tras Estados Unidos, representa el segundo mercado emisor del mundo, además de ser Europa el segundo destino de cruceros del mundo, tras el Caribe, ascendiendo en 2014 la cifra de cruceristas recibidos a 5.850.000, y esta tendencia va al alza, tal y como demuestran los siguientes datos<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> Información publicada en el informe “Contribution of Cruise Tourism to Economies of Europe” (2015), elaborado por G.P. Wild Limited and Business Research & Economic Advisors.

–En 2014 el gasto directo originado por el turismo de cruceros en Europa ascendió a 16,6 billones de euros, y el gasto total de la industria crucerística –incluye también compañías navieras y los astilleros– ascendió a 40,2 billones de euros, un 2% más que el año anterior.

–Los puestos de trabajo –considerando empleo directo e indirecto o inducido– de esta industria fueron en 2014 de 348.930, un 2,8% más que en el año 2013.

–El número de ciudadanos europeos que reservaron un crucero en 2014 fue de 6.400.000, cifra un 0,5% superior a la del año anterior, lo que representa aproximadamente el 30% del total de cruceristas del mundo.

Es indiscutible el impacto económico del turismo de cruceros. No obstante, de acuerdo con un planteamiento de sostenibilidad, en cada caso en particular se debe analizar el impacto socioeconómico en el destino, pues interesa que buena parte del gasto efectuado por los cruceristas se origine en pymes locales para que revierta en el desarrollo sostenible de la comunidad local.

En relación al turismo náutico, el impacto económico y social de los puertos deportivos también es indiscutible y claramente positivo, constituyendo un foco de atracción de turistas de clase media-alta y en algunos casos alta, con mayor poder adquisitivo y con menor sensibilidad al precio que el tradicional turismo de sol y playa.

Asimismo, los puertos generan empleo y riqueza en las localidades en que se ubican y ofrecen alternativas a las formas tradicionales empleo de la población autóctona, así por ejemplo, puede compensar el descenso en el número de puestos de trabajo en otros sectores como el pesquero, reteniendo de este modo a la población local.

Las partidas de gasto del turista náutico se pueden resumir en tres fundamentalmente:

1ª) Atraque, reparaciones y mantenimiento de la embarcación, junto con compra de carburante.

2ª) Restauración.

3ª) Compras.

Estos gastos se originan en su mayoría en el destino, de ahí su repercusión en las empresas locales. Según un estudio realizado por Ferradás (2001), un puerto deportivo de 400 amarres puede crear unos 10 empleos directos y hasta 60 si contabilizamos los indirectos derivados del chárter náutico, abastecedores de embarcaciones, tienda de provisiones, talleres o restaurantes.

No obstante, este impacto económico dependerá de la capacidad que tenga cada destino para generar efectos indirectos e inducidos a través del turismo náutico propiamente dicho. En este sentido, el prestigio de los puertos y su atractivo ayuda a incrementar la imagen de los destinos turísticos y los eventos deportivos que organizan son escaparates de las localidades donde se desarrollan.

Los puertos deportivos desarrollan una intensa actividad social con su entorno, manteniendo generalmente estrechas relaciones con los grupos de interés y contribuyendo con sus acciones a la actividad cultural y deportiva de su entorno más inmediato, por lo que contribuyen no sólo al desarrollo económico, sino también al desarrollo social del destino.

Es, por tanto, indiscutible la sostenibilidad económico-social del turismo náutico a medio plazo si se crean alianzas con la comunidad local, en aras de

un beneficio mutuo que garantice la supervivencia de todos los agentes implicados.

#### 4. *Impacto medioambiental del turismo náutico y de cruceros*

Tanto el turismo de cruceros como el náutico-deportivo generan un impacto medioambiental similar, la diferencia es que el del náutico-deportivo es de menor escala debido a la menor dimensión de las embarcaciones y de las infraestructuras necesarias para su desarrollo.

Estos impactos los podemos catalogar en los siguientes tipos:

1º) De infraestructura, relacionadas con las construcciones de protección y atraque como diques, rompeolas, pantanales y muelles, construcciones para servicios como el amarre, carga y descarga, terminales de pasajeros, servicios portuarios de abastecimiento de combustible, etc. Estas construcciones modifican el hábitat natural de la zona, provocando alteraciones del litoral, y en el caso de los puertos deportivos ello va unido en muchas ocasiones al desarrollo de grandes urbanizaciones en sus inmediaciones, lo que aumenta aún más el impacto medioambiental.

2º) Operacionales que conllevan un consumo energético, con la consiguiente contaminación del agua y del aire, ya que por ejemplo un crucero consume de combustible por término medio la cantidad equivalente a 2.000 automóviles; ello sin contar con las emisiones atmosféricas relacionadas con las cenizas y humos tóxicos por incineración de residuos a bordo, emisiones de aguas grises y negras, el deterioro de arrecifes, etc. (Hernández, J.; 2008).

3º) De residuos como aceites, basuras, plásticos, sustancias peligrosas, etc.

4º) Sobre la capacidad de carga de un destino, debido a la enorme población flotante que lo ocupa cuando atraca un crucero, con el consiguiente consumo de agua y otras fuentes energéticas, encarecimiento de recursos, contaminación acústica, etc.

5º) Impactos producidos por accidentes de las embarcaciones que originan vertidos de aceite y combustible al mar.

Dado que la sostenibilidad no es solo una cuestión medioambiental, sino también económico-social, se deben ponderar los beneficios económicos del turismo de cruceros y náutico-deportivo en relación con el impacto negativo medioambiental, llegando a una situación de equilibrio que conjugue una sostenibilidad económico, social y medioambiental.

En este sentido, cabe destacar la labor de la Organización Marítima Internacional –OMI–, organismo especializado de las Naciones Unidas, que vela por la seguridad en la navegación y la prevención de la contaminación de las aguas provocada por embarcaciones; de hecho existen una serie de zonas que este organismo las cataloga como “áreas marinas particularmente sensibles”, en las que el tráfico marítimo se regula rigurosamente para proteger este patrimonio natural, tales como la Gran Barrera Coral en Australia, el Archipiélago Sabana-Camagüey en Cuba, Cayos de Florida en Estados Unidos, Islas Galápagos en Ecuador, Banco de Saba en las Antillas, Estrecho de Bonifacio entre Francia e Italia, Islas Canarias en España, Zona del Mar Báltico, etc. Destacar también la labor del Comité de Protección del medio

marino –MEPC–, que es el órgano superior de la Organización Marítima Internacional –OMI– para temas relacionados con la contaminación del mar<sup>2</sup>.

En relación al turismo náutico-deportivo, el impacto medioambiental es menos agresivo, además, el turista náutico-deportivo valora mucho el poder disfrutar de un entorno natural cuidado y no contaminado, de ahí que cada vez haya una mayor sensibilización por parte de los gerentes de los puertos deportivos por esta problemática, desarrollando políticas específicas para el ahorro de agua y energía, y contando muchos de estos puertos con distinciones como la Bandera Azul, certificados de calidad medioambiental ISO 14000 o certificados “Q” de Calidad Turística. Además, los usuarios y grupos de interés implicados en el desarrollo del turismo náutico-deportivo comparten una cultura que apuesta por la calidad y la preservación medioambiental<sup>3</sup>.

#### *5. Regulaciones para favorecer la sostenibilidad del turismo náutico-deportivo y de cruceros*

Una vez analizados los impactos económicos, sociales y medioambientales del turismo de cruceros y náutico-deportivo, procederemos a exponer algunas regulaciones que favorecen la reducción del impacto negativo medioambiental y el desarrollo de un impacto económico-social positivo.

##### *5.1 Regulación medioambiental*

En lo que respecta al impacto negativo medioambiental, se hace necesaria una regulación para reducirlo en la medida de lo posible. Distintas organizaciones, tales como la Organización de las Naciones Unidas, han adoptado medidas para reducir estos efectos, así ya en 1972, la Conferencia de Estocolmo en el seno de las naciones Unidas promulgó los siguientes principios:

1º) Los Estados tienen el deber de evitar la contaminación marina.

2º) Los Estados tienen la responsabilidad de asegurar que las actividades realizadas dentro de su jurisdicción no dañen el ambiente de otros Estados o áreas no incluidas en la misma.

3º) Los Estados deben conseguir y contribuir al desarrollo del Derecho Internacional y establecer medidas de compensación a las víctimas de la contaminación.

En la misma línea, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1993) establece un orden jurídico para mares y océanos, fijando normas importantes sobre el medio ambiente y disposiciones sobre la contaminación del medio marino.

Considerando los distintos tipos de impactos medioambientales descritos en el epígrafe anterior, cabe destacar las siguientes regulaciones:

A) En relación al impacto de las infraestructuras e instalaciones sobre el litoral, a nivel europeo la Comisión Europea en su Comunicación sobre las

---

<sup>2</sup> Información obtenida en [www.imo.org](http://www.imo.org). 11 de febrero de 2016.

<sup>3</sup> Información obtenida a partir del trabajo de investigación de Martín Rojo, I. et al (2008): “La Responsabilidad Social Corporativa en los puertos deportivos y clubs náuticos de Andalucía: diagnóstico y propuestas de mejora para la innovación turística”, subvencionado por la Dirección General de Calidad, Innovación y Prospectiva Turística de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía.



conclusiones de la consulta sobre una política marítima integrada para la Unión Europea (2007) destaca la necesidad de crear una oferta turística sostenible y de elaborar una estrategia de prevención de catástrofes. Además, esta Comisión ha presentado otra propuesta con acciones más concretas referentes a la construcción de nuevas instalaciones o mejora de las instalaciones ya existentes, la implantación de instalaciones de tratamiento de residuos, la gestión adecuada de las masas de aguas y de los sedimentos, y la reducción de las emisiones a la atmósfera<sup>4</sup>.

En el caso español, la Constitución atribuye a la Administración General de Estado la competencia exclusiva en materia de puertos de interés general<sup>5</sup>, asumiendo las Comunidades Autónomas competencias sobre los puertos que no tengan tal condición.

No obstante, si bien la competencia sobre los puertos de interés general recae en la Administración General de Estado, en el caso de los puertos deportivos se debe matizar, ya que, si bien éstos son competencia de las Comunidades Autónomas, existen otras instalaciones náutico-deportivas con diferente tratamiento. Así, se han de considerar dos zonas, además de los puertos deportivos: las zonas deportivas y las instalaciones menores.

Respecto a las zonas deportivas, el Tribunal Constitucional ha distinguido dos situaciones, según se encuentren en la zona de servicio portuario en sentido estricto o no. Así aquellas zonas que se encuentren en la zona del servicio portuario serán gestionadas por la Autoridad Portuaria, en base al principio de unidad de gestión; si no es así, la competencia de dicha área residirá en la Comunidad Autónoma siempre que exista un acto formal mediante el que se reclame la titularidad de la zona deportiva<sup>6</sup>.

De otra parte, en el caso de las instalaciones menores, al no llegar a reunir las características físicas y de organización necesarias para tener la calificación de puerto, el Tribunal Constitucional en la sentencia 193/1998 de 1 de octubre, declara la competencia estatal de las mismas.

B) Por lo que respecta a la contaminación de las aguas y atmosférica, y al deterioro de determinadas zonas debido al tránsito de embarcaciones, en relación al tratamiento de residuos en las instalaciones portuarias, a nivel europeo la Directiva 2000/59/CE<sup>7</sup> tiene como finalidad eliminar los vertidos incontrolados de las operaciones de las embarcaciones, debiendo depositarse estos residuos en las instalaciones previstas para ello. Asimismo, existen una serie de iniciativas de la Organización Marítima Internacional enfocadas a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el entorno portuario.

A nivel español, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997 de 26 de diciembre (BOE nº 312 de 30 de diciembre de 1997) recoge una serie de preceptos con el

---

<sup>4</sup> Comisión de las Comunidades Europeas, Comunicación sobre una política portuaria europea, Bruselas 18 de octubre de 2007.

<sup>5</sup> Arts. 148 y 149 CE.

<sup>6</sup> Zambonino Pulito, M., (2008) *Manual de Derecho Administrativo Marítimo*, Universidad de Cádiz.

<sup>7</sup> Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2000 sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga. Diario Oficial de las Comunidades Europeas, 28-12-2000

fin de garantizar en el ámbito portuario la protección de las aguas, haciendo mención a la prohibición de los vertidos o emisiones contaminantes, en el dominio público portuario, así como de los procedentes de buques o medios en los que España ejerce su soberanía o jurisdicción. Además, se establecen un conjunto de previsiones tendentes a regular la recepción de residuos petrolíferos, químicos, etc., con el objetivo de proteger el medio ambiente marino.

A nivel autonómico también encontramos distintas regulaciones, así en Andalucía, la Ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los puertos de Andalucía (BOJA nº 253 de 27 de diciembre de 2007), en su Título V "Puertos y medio ambiente" recoge una serie de preceptos para la protección y preservación del medio ambiente.

Además de estas regulaciones, ya en el epígrafe anterior se mencionaron algunas distinciones a las que pueden optar los puertos como la de Bandera Azul, las certificaciones de calidad medioambiental como la ISO 14000 o las medidas de protección en las denominadas "áreas marinas particularmente sensibles" designadas por la Organización Marítima Internacional, dependiente de las Naciones Unidas.

### 5.2 Regulación económico-social

A nivel internacional, existe un régimen general de navegación por los espacios marinos, según el cual las aguas interiores se encuentran sometidas bajo la soberanía territorial del estado ribereño y el resto de los espacios marinos se rigen por el principio de libertad de navegación establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay (Jamaica), del 10 de diciembre de 1982, aunque con ciertas limitaciones. Estas normas afectan de manera directa al régimen jurídico de los buques de pasajeros y, por tanto, a los cruceros, ya que navegan de manera permanente, cruzando aguas de diferentes estados ribereños sometidas cada una a un diferente ordenamiento jurídico, de ahí la importancia de estudiar los diferentes espacios marinos y su incidencia en los cruceros marítimos (Estepa Montero, 2012).

Centrándonos en la Unión Europea, cabe destacar los siguientes dos reglamentos:

1º) El Reglamento CEE 4.055/86 del Consejo, de 22 de diciembre, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios en el transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países de la plataforma continental, lo que engloba el tráfico marítimo en el interior de la Comunidad Europea, tanto de mercancías como de pasajeros.

2º) El Reglamento CEE 3.572/92, de 7 de diciembre, del Consejo, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos en el interior de los Estados miembros, gracias al cual se facilita el acceso de todos los armadores comunitarios que presten sus servicios con buques matriculados con pabellón de un Estado miembro y que naveguen con dicho pabellón.

De este modo, se consigue un ordenamiento que regule el transporte marítimo de pasajeros liberalizado en las aguas sujetas a la soberanía de alguno de los Estados miembros de la Unión Europea.

A nivel estado español, encontramos dos leyes que hacen referencia explícita al transporte marítimo de cruceros: la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que recogía el principio de liberación del transporte de cabotaje y por aguas interiores, y actualmente dicho principio está recogido en el Real Decreto-Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado, donde se establece el régimen de la navegación por aguas interiores y de cabotaje. La normativa se completa en el Real Decreto 1516/2007 de 16 de noviembre, que establece el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo de las navegaciones de interés público (BOE nº 283 de 26 de noviembre de 2007).

En lo concerniente al régimen laboral de los trabajadores a bordo de los buques de cruceros dependerá de cuál sea la bandera o nacionalidad de la embarcación de la compañía, determinando ello el ordenamiento jurídico aplicable al crucero en el que navegan. Aunque también encontramos compañías empleadoras de trabajadores de cruceros que reclutan personal para las grandes compañías de cruceros, ubicadas en distintos países<sup>8</sup>.

Respecto al producto turístico del crucero, se considera un “viaje combinado” siempre que intervengan dos o más empresas y el pasajero pase más de 24 horas fuera de su lugar de residencia habitual, y esto suele ocurrir en el turismo de cruceros, rigiéndose por la Ley 21/1995 de 6 de julio reguladora de viajes combinados. De otra parte, dado que generalmente el crucero se contrata a través de una agencia de viajes, quedará sujeto a lo dispuesto para este sector, que concretamente en el Derecho comunitario se rige por la Directiva 90/314/CEE de 13 de junio de 1990 y la Directiva 2006/123/CEE de 12 de diciembre.

En lo que atañe a los puertos deportivos, en España, la Ley 48/2003 de 26 de noviembre, sobre el régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE nº 284 de 27 de noviembre de 2003), tuvo como objetivos configurar adecuadamente los recursos económicos portuarios, tales como tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por servicios no comerciales, y los precios privados de servicios prestados en régimen de derecho privado. Posteriormente, la Ley 33/2010 de 5 de agosto (BOE nº 191 de 7 de agosto de 2010), modificó la Ley 48/2003, flexibilizando el modelo tarifario para que cada Autoridad Portuaria pueda adaptarse a la realidad económica, a la vez, que se profundiza en la liberalización de los servicios portuarios. Concretamente el artículo 5 de la Ley determina que las tasas son exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima, distinguiendo entre:

- 1º) Tasa de ocupación, por la ocupación privativa del dominio público.
- 2º) Tasa de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario.
- 3º) Tasas de utilización, por la utilización especial de las instalaciones portuarias.

---

<sup>8</sup> Para más información consultar en Estepa Montero, M., (2012): “El régimen Jurídico y el Tráfico de los Cruceros Marítimos”, *Anuario Jurídico y Económico Escorialense*, Universidad Complutense de Madrid.

4º) Tasa de ayudas a la navegación, por el servicio de señalización marítima.

Por lo que hace referencia a los servicios generales, se incluyen en este apartado el servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, servicio de policía en las zonas comunes, servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación. El resto de los servicios portuarios y comerciales se financian por precios privados, siendo cada Autoridad Portuaria la que fije su cuantía, no existiendo ningún límite en cuanto a la recaudación, rigiéndose por las reglas del mercado.

De otra parte, conviene analizar el régimen de los amarres. Como regla general, en la mayoría de las leyes autonómicas se establece el principio de adecuación de la oferta y la demanda de puestos de amarre, principio que debe compatibilizarse con aquellos principios referentes a la protección del medio ambiente y al litoral. Dado que los amarres, se ponen a disposición de terceros, a los que temporalmente se ceden el uso y disfrute, habrá que determinar previamente el régimen de estas cesiones, que dependerá del tipo de gestión que se utilice para la explotación del puerto; así, si se trata de una gestión directa, el régimen aplicable es el Derecho público, habilitándose a través de una autorización administrativa, y si no fuera así, el amarre se cederá mediante contrato privado<sup>9</sup>.

## 6. Conclusiones

Toda empresa debe perseguir el objetivo de maximizar beneficios, pero debe hacerlo sin poner en peligro el disfrute del medio ambiente por parte de generaciones futuras, especialmente en sectores como el turístico. En definitiva, debe apostarse por una Responsabilidad Social Corporativa que haga posible la sostenibilidad no sólo económica, sino también social y medioambiental.

Si bien la actividad turística en sí no es especialmente contaminante, sí lo son las empresas de transporte que participan en ella. Concretamente el turismo náutico y de cruceros implica el desarrollo de un transporte marítimo que puede perjudicar el medio ambiente, si bien su actual auge también está colaborando al desarrollo económico de determinadas regiones. Es por ello que conviene llegar a un punto de equilibrio entre los beneficios económicos que genera para la población local y su posible impacto negativo social y/o medioambiental.

Económicamente ha quedado demostrado a lo largo de este trabajo el impacto positivo de esta actividad, tanto por el gasto que realizan sus consumidores y los proveedores que participan en la misma, como por el empleo directo e indirecto que se genera, quedando en tela de juicio el impacto negativo social y medioambiental.

---

<sup>9</sup> Aclarar que, aunque se trate de un contrato privado, estas relaciones contractuales, tienen un marcado carácter reglamentario, ya que deberán acatarse a las cláusulas concesionales, el reglamento del puerto, el reglamento general de la Administración titular en relación al servicio y policía del puerto, en el caso de que exista, y la normativa de puertos.

Por lo que se refiere al impacto medioambiental, existe toda una normativa a nivel internacional y concretamente en España, segunda potencia turística a nivel mundial y cuarto país europeo en desarrollo del turismo de cruceros, tanto a nivel nacional como a nivel autonómico existen regulaciones al respecto; no obstante, las catástrofes por accidentes de los buques son inevitables. Asimismo, conviene destacar el diferente impacto medioambiental del turismo de cruceros y del turismo náutico; en el segundo caso el impacto no sólo es inferior debido al tamaño de las embarcaciones, sino que además se ha constatado en un estudio empírico de investigación<sup>10</sup> que tanto los gerentes de los puertos deportivos como los usuarios y grupos de interés relacionados con los mismos están muy sensibilizados con la preservación del medio ambiente, compartiendo todos ellos una cultura que apuesta por la sostenibilidad medioambiental.

En relación al denominado impacto social, en el caso de los puertos deportivos es, en general, muy positivo, como se desprende del estudio empírico anteriormente mencionado, desarrollando una intensa actividad social con su entorno, contribuyendo con su actividad cultural y deportiva a la mejora de la calidad de vida del destino, e incluso el prestigio y atractivo de algunos puertos deportivos mejoran la imagen del destino turístico beneficiando a empresas locales. En el caso de los cruceros, este impacto es discutible, debido al volumen de población flotante que aparece en algunos destinos cuando desembarcan los pasajeros de un crucero, con el peligro de una posible saturación de la capacidad de carga y una posible pérdida de la identidad local a medio plazo.

De acuerdo con estas conclusiones a las que se ha llegado, se pueden formular las siguientes propuestas para aprovechar los beneficios económicos de esta actividad, pero reduciendo los posibles impactos negativos sociales y medioambientales:

–A nivel Administración Pública conviene analizar la repercusión negativa en el litoral minuciosamente previamente a la construcción de un puerto, así como llevar a cabo una rigurosa inspección para que se cumplan todas las normativas dirigidas a la preservación medioambiental. Asimismo, las autoridades portuarias deben programar una llegada escalonada de los cruceros para evitar la saturación del destino en determinados periodos del año.

–A nivel empresarial, se recomienda la creación de redes de empresas locales, a partir de acuerdos de cooperación y alianzas entre las mismas, con el fin de que los beneficios recaigan sobre la población local, asimismo con el desarrollo de estas empresas locales se puede dar a conocer y preservar la identidad cultural del destino –gastronomía, artesanía, folklore, etc.–, lo que a medio plazo terminará siendo un atractivo turístico más para la zona. A nivel población local, se deberían emprender campañas de concienciación social en pro de la defensa de la identidad local, como medida de sostenibilidad social.

---

<sup>10</sup> Trabajo de investigación de Martín Rojo, I. *et al.*, (2008): “La Responsabilidad Social Corporativa en los puertos deportivos y clubs náuticos de Andalucía: diagnóstico y propuestas de mejora para la innovación turística”, subvencionado por la Dirección General de Calidad, Innovación y Prospectiva Turística de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía.

Solo llevando a cabo un tratamiento del problema de forma transversal, que implique a Administración Pública, empresas, población local y demás grupos de interés se conseguirá una sostenibilidad en sentido amplio –económico, social y medioambiental– del turismo náutico y de cruceros.

## BIBLIOGRAFÍA

Carta Europea del Turismo Sostenible. Madrid: Centro de Investigaciones Ambientales de la Comunidad de Madrid “Fernando González Bernáldez”. 2000.

Claver Cortés, E., Molina Azorín, J. F. y Tarí Guilló, J. J., *Gestión de la calidad y gestión medioambiental* (3ª ed.), Madrid: Pirámide, 2011.

Comisión de las Comunidades Europeas, Comunicación sobre una política portuaria europea, Bruselas 18 de octubre, 2007.

Cuéllar del Río, M. y Kido Cruz, M. T., “Perfil y análisis del gasto del crucerista: el caso de Bahías de Huatulco”, en *Cuadernos de Turismo*, nº 22 (2008), pp. 27-48.

Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2000 sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga. Diario Oficial de la Unión Europea. 28-12-2000.

Directiva 90/314/CEE de 13 de junio de 1990. Diario Oficial de la Unión Europea. 23-6-1990.

Directiva 2006/123/CEE de 12 de diciembre de 2006. Diario Oficial de la Unión Europea. 27-12-2006.

Estepa Montero, M., “El régimen jurídico y el tráfico de los cruceros marítimos”, en *Anuario Jurídico y Económico Escorialense*, XLV (2012), pp. 133-154.

Fernández Fuster, L., *Introducción a la teoría y técnica del turismo*, Madrid: Alianza Editorial, 1989.

Ferradás Carrasco, S., “La relevancia del turismo náutico en la oferta turística”, en *Cuadernos de Turismo*, nº 7 (2001), pp. 67-80.

G. P. W. Wild limited and Business Reserach & Economic Advisors, G. Contribution of Cruise Tourism to Economies of Europe, 2015.

Hernández, J., *El Turismo de masas. Evolución y perspectivas*, Madrid: Síntesis, 2008.

Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE nº 283 de 25 de noviembre de 1992).

Ley 62/1997 de 26 de diciembre (BOE nº 312 de 30 de diciembre de 1997).

Ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los puertos de Andalucía (BOJA nº 253 de 27 de diciembre de 2007).

Ley 21/1995 de 6 de julio reguladora de viajes combinados (BOE nº 161 de 7 de julio de 1995).

Ley 48/2003 de 26 de noviembre, sobre el régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE nº 284 de 27 de noviembre de 2003).

Ley 33/2010 de 5 de agosto (BOE nº 191 de 7 de agosto de 2010).

Llano, C., *El empresario ante la responsabilidad y la motivación*, México: McGraw-Hill, 1991.

Martín Rojo, I., "Economic Development versus Environmental Sustainability", en *European Journal of Tourism Research*, vol. 2, nº 2 (2009), pp. 162-177.

Martín Rojo, I., "La Responsabilidad Social Corporativa de empresas privadas y de la Administración Pública", *TEC Empresarial*, Instituto Tecnológico de Costa Rica, vol. 3, nº 1-2 (2009), pp. 55-64.

Martín Rojo, I., "Development and responsible government: a study of nautical tourism in Andalusia", en *Sinergie*, nº 30 (2009), pp. 77-93.

Martín Rojo, I., (Investigadora principal), Gaspar González, A., Castellanos Verdugo, M., Caro González, F., Oviedo García, M. A., *La Responsabilidad Social Corporativa en los puertos deportivos y clubs náuticos de Andalucía: diagnóstico y propuestas de mejora para la innovación turística*, Sevilla: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía, 2008.

Martín Rojo, I., *Dirección y gestión de empresas del sector turístico*, 5ª edición, Madrid: Pirámide, 2014.

Melé, D., *Actuación social de la empresa*, Barcelona: IESE, 1998.

Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024). Ministerio de Fomento de España. En [www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es).

Real Decreto 1516/2007 de 16 de noviembre, que establece el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo de las navegaciones de interés público (BOE nº 283 de 26 de noviembre de 2007).

Real Decreto-Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado (BOE nº 253 de 20 de octubre de 2011).

Reglamento CEE 4.055/86 del Consejo, de 22 de diciembre (Diario Oficial de la Unión Europea de 31-12-1986).

Reglamento CEE 3.572/92, de 7 de diciembre. Diario Oficial de la Unión Europea de 17-12-1992

Sánchez Morón, M., (coordinador), *Legislación del medio ambiente* (5ª edición), Madrid: Tecnos, 2004.

World Business Council on Sustainable Development, Stakeholder Dialogue on CSR, Países Bajos, 1998.

World Business Council on Sustainable Development, *Our Common Future*, Oxford University Press, 1987.

Zambonito Pulito, M., *Manual de Derecho Administrativo Marítimo*, Cádiz: Universidad de Cádiz, 2008.

## PÁGINAS WEBS CITADAS

<http://www.empresaysociedad.org/FEYS/es/LaAccionSocial/fasesas.htm>  
(15/03/07).

<http://www.imo.org>. (11/02/2016).

Recibido el 18 de febrero de 2016. Aceptado el 23 de noviembre de 2016