



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA
FACULTAD
DE TURISMO

TRABAJO FIN DE MÁSTER

ANÁLISIS JURÍDICO-ECONÓMICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL SECTOR TURÍSTICO

Realizado por:

Álvaro Ariza Herrerías

Dirigido por:

Dra. Inmaculada Martín Rojo

MÁLAGA, 2014

FACULTAD DE TURISMO

**MÁSTER UNIVERSITARIO EN DIRECCIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL
TURISMO**

***ANÁLISIS JURÍDICO-ECONÓMICO DEL TRANSPORTE
MARÍTIMO EN EL SECTOR TURÍSTICO***

Realizado por:

Álvaro Ariza Herrerías

Dirigido por:

Dra. Inmaculada Martín Rojo

UNIVERSIDAD DE MÁLAGA

MÁLAGA, 2014

FACULTAD DE TURISMO
MÁSTER OFICIAL EN DIRECCIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL
TURISMO

Reunido el tribunal evaluador en el día de la fecha, constituido por:

Presidente/a D. /D.^a.....

Secretario/a D./D.^a.....

Vocal D. /D.^a.....

Para juzgar el trabajo fin de máster titulado:

.....
.....
.....

Del alumno/a D./D.^a.....

Dirigido por D./D.^a.....

Del alumno/a D./D.^a.....

Dirigido por D./D.^a.....

ACORDÓ POR..... OTORGAR LA CALIFICACIÓN DE.....

Y PARA QUE CONSTE, SE EXTIENDE FIRMADA POR LOS COMPARECIENTES DEL TRIBUNAL, LA PRESENTE DILIGENCIA.

Málaga, ade..... Del 20....

El/La Presidente/a

El/La Secretario/a

El/La Vocal

Fdo.:

Fdo.:

Fdo.:

TÍTULO: Análisis jurídico-económico del transporte marítimo del sector turístico.

PALABRAS CLAVE: *Legislación, turismo, impacto económico, transporte marítimo, medio ambiente.*

RESUMEN: *Este estudio tiene por finalidad profundizar en diversos aspectos del transporte marítimo en el sector turístico, es decir, el Turismo Náutico. De un lado, se analiza el régimen jurídico general, tanto del Turismo de Cruceros, como del Turismo Náutico-Deportivo, así como también la legislación ambiental aplicable en este sector. De otro lado, el impacto económico de ambos sectores. Con los siguientes objetivos:*

- *Conocer el régimen jurídico aplicable y esbozar la influencia de la legislación en el sector.*
- *Profundizar en la legislación medioambiental y observar si es acorde con la realidad del sector y con el objeto que persigue este tipo de disposiciones.*
- *Analizar el impacto económico, y comprobar la importancia real del sector.*
- *Conectar ambas ramas de estudio y extraer conclusiones sobre el sector.*

ÍNDICE

Capítulo 1	INTRODUCCIÓN	1
Capítulo 2	MARCO CONCEPTUAL	2
Capítulo 3	RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRASNPORTE MARÍTIMO EN EL SECTOR TURÍSTICO.....	6
3.1.	Marco competencial	6
3.2.	Régimen jurídico de los cruceros marítimos de pasajeros	9
3.3.	Régimen jurídico aplicable a los puertos deportivos	16
Capítulo 4	IMPLICACIONES MEDIOAMBIENTALES DEL TRASNPORTE MARÍTIMO EN EL SECTOR TURÍSTICO.....	19
4.1.	Legislación medioambiental del trasnporte marítimo	19
4.2.	Aspectos medioambientales del transporte marítimo.....	24
Capítulo 5	IMPLICACIONES ECONÓMICAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL SECTOR TURÍSTICO	26
5.1.	Turismo de cruceros.....	26
5.1.1.	Evolución del número de cruceristas	27
5.1.2.	Impacto económico.....	41
5.2.	Turismo náutico-deportivo	48
5.2.1.	Evolución del número de puertos deportivos y amarres	48
5.2.2.	Impacto económico.....	54
Capítulo 6	CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA	57
	Bibliografía.....	63

CAPÍTULO 1 INTRODUCCIÓN

Desde hace décadas, diferentes autores, han estudiado la influencia del transporte marítimo en el sector turístico, bien desde esta perspectiva, bien analizando subsectores específicos, como el Turismo de Cruceros o el Turismo Náutico- Deportivo. Así como también, diferentes administraciones públicas realizan de forma periódica informes sobre los diferentes sectores turísticos, donde tiene presencia el transporte marítimo.

Dicho lo anterior, es necesario matizar sobre que tratan dichos estudios y si realmente olvidan u obvian información relevante del sector. En la literatura, los autores usualmente suelen centrarse en aspectos muy concretos, mientras que los organismos públicos realizan verdaderos estudios de mercado sobre el segmento turístico pertinente, por lo que es frecuente encontrar, análisis DAFO, oferta, demanda, evolución del sector, etc.

Examinado lo anteriormente comentado, era latente la necesidad de analizar el tema desde otro prisma, e intentando conectar e interrelacionar diferentes aspectos, para llegar a un estudio más original y poder extraer algunas conclusiones, y no caer en el modelo ya existente.

En general, la doctrina ha olvidado que el turismo es una materia transversal, y que no solo la economía, el marketing, entre otras, influyen en esta disciplina, por lo que una de las materias principales de este Trabajo Fin de Master es el Derecho, es decir, la legislación aplicable a este sector, ya que se menciona de forma liviana en algunos estudios. Lógicamente, juristas de conocida solvencia, han estudiado el régimen jurídico sobre los puertos de interés general o sobre los puertos deportivos, pero lo han hecho de forma aislada, sin analizar y conectar, dicha materia con el desarrollo del Turismo.

De otro lado, para poder conocer el sector turístico concreto, se ha estudiado en profundidad, su evolución y el impacto económico que genera, ya que en estos términos, podemos conocer su importancia real dentro de la economía local o global.

Consecuentemente, este estudio pretende ser un trabajo multidisciplinar, conectando diferentes ramas de estudio, para conocer si dichas disciplinas, influyen o no en el segmento turístico, en el cual existe como factor común, el transporte marítimo.

De aquí, surge la primera dificultad, ya que la realización de un trabajo multidisciplinar, exige un trabajo añadido, ya que es imposible que una misma persona sea economista, turismóloga y jurista. Por lo que, el esfuerzo a la hora

de analizar de forma rigurosa, tanto la información, como datos, ha sido mayor respecto de otro estudio más restringido.

Otra de las dificultades que ha entrañado este estudio, ha sido la falta de información o datos, respecto de algunos aspectos fundamentales, ha destacar, el impacto económico de los puertos deportivos, ya que con independencia de cada caso, que es único, no existen datos oficiales sobre su contribución a la economía o la creación de puestos de trabajo.

Después de lo anteriormente mencionado, este Trabajo Fin de Master, tiene por objetivos:

- Conocer el régimen jurídico aplicable y esbozar la influencia de la legislación en el sector, tanto del Turismo de Cruceros, como del Turismo Náutico-Deportivo.
- Profundizar en la legislación medioambiental y observar si es acorde con la realidad del sector y con el objeto que persigue este tipo de disposiciones.
- Analizar el impacto económico, y comprobar la importancia real de sendos sectores.
- Conectar ambas ramas de estudio y examinar si existe relación entre ellas, y consiguientemente las consecuencias de dicha hipótesis.
- Extraer conclusiones y propuestas sobre ambos subsectores turísticos.

CAPÍTULO 2 MARCO CONCEPTUAL

El transporte marítimo se configura como uno de los principales medios de comunicación, con especial atención al transporte de mercancías y de pasajeros, a la vez que a una industria vinculada al ocio y al turismo.

Lógicamente, uno de los presupuestos básicos para la realización de la actividad turística es el transporte. La interrelación entre turismo y transporte se ha sustentado sobre la adaptación de los vehículos, las infraestructuras, los servicios a la creciente y variante demanda, así como la contribución del

transporte a buena parte de los impactos ambientales imputados a la actividad turística¹.

El concepto de Turismo se halla en discusión sin que exista una definición unívoca que alcance a expresar toda la complejidad del fenómeno, pero si existe un elemento común a todas estas definiciones, el concepto de desplazamiento. Ahora bien, la definición generalmente aceptada es la aportada por la Organización Mundial del Turismo: "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, por negocios y otros motivos"².

Actualmente, el sector turístico es reconocido unánimemente como una de las bases principales de nuestra economía, el sector turístico es clave en la economía española, y más aún en estos momentos de crisis, como demuestran los últimos datos económicos, consolidando nuestro país como uno de los principales destinos a nivel mundial, ya que nuestra área dispone de una oferta complementaria muy atractiva y posee una enorme capacidad de satisfacción, en relación con los demandas de los turistas³.

Dentro de este amplio sector, encontramos el subsector del Turismo náutico, el cual engloba tanto el transporte de pasajeros a través de cruceros, como el turismo náutico-deportivo.

Dicho sector, se encuentra en una fase de rápido crecimiento, ya que la demanda en los últimos 30 años ha ido aumentando, por encima del nivel de la demanda de viajes turísticos en general, por lo que respecta, estrictamente, a los cruceros.

Se puede definir el Turismo náutico, como un conjunto de relaciones entre personas, surgidas al efectuar un viaje de duración inferior a un año, con la característica de que la principal motivación es la realización de una o varias actividades náuticas, pudiendo ser, de ánimo recreativo o deportivo, las cuales se efectúan en grandes masas de agua. Este tipo de Turismo se distingue de otros, por la actividad que se realiza durante el viaje, aunque esta actividad es la razón principal del viaje, suelen ir combinadas o asociadas con otras motivaciones secundarias, como la práctica de algún deporte o el conocimiento del patrimonio cultural del destino⁴.

¹ Martínez, R., Seguí J. M. y Petrus, J.M., (2011) El Binomio Transporte y Turismo: del fordismo al postmodernismo. Circulação transportes e logística. Diferentes Perspectivas, Sao Paulo.

² <http://www2.unwto.org/es>

³ Yepes, V., (2000) Tráfico de Cruceros en el Mercado Turístico Mediterráneo, IV Congreso de Ingeniería del Transporte, Valencia.

⁴ Peláez Verdet, A., (2002) Puertos Deportivos: Repercusión de su Administración y Gestión en el Desarrollo del Turismo Náutico. Estrategias para el caso de la Costa del Sol. Tesis Doctoral. Universidad de Málaga.

El Turismo náutico a su vez, se descompone en dos clases de Turismo, atendiendo a la naturaleza del viaje:

- Turismo de cruceros: caracterizado por el uso de grandes embarcaciones para el transporte masivo de pasajeros. El uso de un buque crucerista para hacer turismo convierte al pasajero en un turista náutico, ya que la navegación en el barco de una compañía de cruceros turísticos, es a todos los efectos, una actividad náutica, si bien se distingue por su enfoque orientado fundamentalmente al ocio y la recreación, alejado de planteamientos activos como el deportivo.
- Turismo náutico-deportivo: se distingue del anterior en que el turista realiza el viaje con la motivación principal de realizar actividades náuticas deportivas, bien sea una vez situado en el destino escogido o a lo largo de un viaje, pudiendo utilizar una embarcación alquilada o en propiedad. La característica principal que distingue a este tipo de turismo del de cruceros, es la de que actividad que realiza el turista es principalmente deportiva, por lo tanto, es un Turismo activo, donde el viajero desea invertir el tiempo del viaje en una práctica deportiva muy determinada. Dentro este tipo de Turismo podemos establecer diferentes clases:
 - Turismo náutico-deportivo de corto alcance: implica la realización de las actividades deportivas en el mismo punto del litoral, no existiendo desplazamientos del turista a otros puertos para hacer allí turismo, por tanto, el viajero se desplaza al destino elegido para realizar algún deporte náutico, siempre en las inmediaciones del puerto base.
 - Turismo náutico-deportivo de largo alcance: se caracteriza por la práctica de actividades náuticas en embarcaciones de recreo que permiten al turista que las realiza, su desplazamiento hasta otros puertos, pudiendo realizar actividades allí donde hace escala. Existiendo dos posibilidades, que la embarcación sea en propiedad o mediante el alquiler del buque a una empresa dedicada al efecto, también conocida como "Charter Náutico".

Es posible esquematizar el Turismo náutico del siguiente modo:

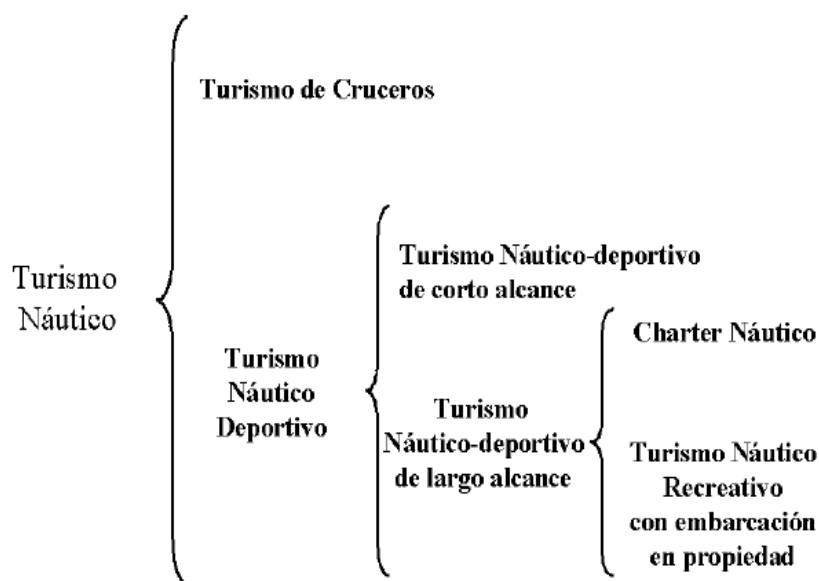


Figura1. Clasificación del Turismo Náutico ⁵

Es posible destacar como mayores diferencias entre ambos tipos de Turismo, las siguientes:

- Las embarcaciones deportivas no representan un desplazamiento masivo de pasajeros, limitándose en su mayoría a desplazar menos de 12 personas.
- Los buques de cruceros están sujetos a un itinerario fijo y regular, mientras que las embarcaciones deportivas el turista fija su propio itinerario, pudiendo ser alterado en cualquier momento.
- Ambas embarcaciones necesitan puertos en los que desembarcar, pero en ningún caso será el mismo tipo de puerto, ya que los cruceros desembarcan en puertos de interés general, mientras que las embarcaciones deportivas desembarcarán en puertos deportivos o instalaciones menores, siendo puertos de diferente naturaleza administrativa, con un diferenciado impacto económico y medioambiental.

⁵ Peláez Verdet, A., (2002) Puertos Deportivos: Repercusión de su Administración y Gestión en el Desarrollo del Turismo Náutico. Estrategias para el caso de la Costa del Sol. Tesis Doctoral. Universidad de Málaga.

CAPÍTULO 3 RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL SECTOR TURÍSTICO

3.1. MARCO COMPETENCIAL

Los puertos, como infraestructuras básicas para el transporte marítimo, adquieren una especial transcendencia para su desarrollo y condicionan su evolución. Las buenas perspectivas para el sector y la consolidación de los puertos como infraestructuras clave, colocan la regulación de esta materia como una de las prioridades de las distintas autoridades competentes.

Lógicamente, se hace necesario especificar cuáles son las autoridades competentes en materia de puertos marítimos y puertos deportivos. Nuestra Constitución atribuye a la Administración General de Estado la competencia exclusiva en materia de puertos de interés general⁶, mientras que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias sobre los puertos que no tengan tal condición.

Se puede definir como puerto de interés general, los puertos que reúnan algunas de las siguientes condiciones, establecidas en el artículo 5 de la Ley de Puertos de España y la Marina Mercante⁷:

- Por las actividades que en él se desarrollen: aquellos puertos en los que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
- En función del criterio territorial: aquellos puertos que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.
- Por su importancia en el sistema económico español: puertos que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional, puertos cuyo volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Por sus características técnicas o geográficas: aquellos que constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico, especialmente en territorios insulares.

Para discernir los límites de dichas competencias debemos atender a la jurisprudencia emanada del Tribunal Constitucional⁸, la cual establece:” en el

⁶ Arts. 148.1.6ª y 149.1.20ª CE.

⁷ Paz Antolín, A., (2005) Régimen Jurídico de los Puertos de Interés General, Study Tour on Port Reform, Madrid.

caso concreto de la competencia estatal sobre puertos de interés general debe tenerse en cuenta que la existencia de un puerto estatal implica, necesariamente, una modulación del ejercicio de las competencias autonómicas y municipales sobre la ordenación del territorio y urbanismo...la competencia exclusiva del Estado sobre puertos de interés general tiene por objeto la propia realidad del puerto y la actividad relativa al mismo...la competencia de ordenación del territorio y urbanismo...tiene por objeto la actividad consistente en la delimitación de los diversos usos que pueda destinarse el suelo o espacio físico territorial”.

Las competencias autonómicas se completan con la facultad atribuida al Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de nombrar a la presidencia de los puertos de interés general. Los textos estatuarios han reafirmado este marco con la mención expresa a los puertos de refugio y los puertos deportivos, trasladando lo expuesto en el propio texto constitucional. Un ejemplo claro de esta situación, se refleja en el nuevo Estatuto de Autonomía de Andalucía, llevado a cabo por la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, el cual incorpora un nuevo marco competencial que se asienta sobre tres preceptos, ubicados en el Título II, bajo la rúbrica “Competencias a la Comunidad Autónoma”.

El artículo 56.6 atribuye competencias sobre la gestión de los títulos de ocupación y uso del dominio público marítimo-terrestre, haciendo especial hincapié, en el otorgamiento de autorizaciones y concesiones, las cuales referentes a obras fijas en el mar, así como también la regulación y gestión del régimen económico-financiero del dominio público marítimo-terrestre, respectando los términos establecidos por la legislación general.

El artículo 48.4 reconoce la competencia sobre puertos pesqueros a favor de la Comunidad Autónoma de Andalucía, mientras que el artículo 64 en su apartado 1º establece la competencia exclusiva de la región sobre puertos de refugio y puertos deportivos, y aquellos puertos que no tengan la calificación legal de puerto de interés general del Estado, salvaguardando la competencia establecida por el artículo 64.2, el cual reserva competencias de ejecución sobre puertos con calificación de interés general del Estado, en defecto de la no reserva de la gestión directa por parte de la Administración General del Estado.

Al margen de nuestra norma estatutaria, existe una legislación específica andaluza, siendo la primera la Ley 6/1986, de 5 de mayo, sobre determinación y revisión de tarifas y cánones en puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma, más tarde apareció la Ley 8/1988, de Puertos Deportivos de la Comunidad Autónoma, y la creación de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, a través de la Ley 3/1991, de 28 de diciembre, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1992.

⁸ STC 40/1998.

Queda claro que, la competencia sobre los puertos de interés general recae en la Administración General de Estado, ahora bien sobre los puertos deportivos requiere alguna matización, ya que los puertos deportivos, stricto sensu, son competencia de las Comunidades Autónomas, pero existen otras instalaciones náutico-deportivas con diferente tratamiento.

Existen dos zonas, además de los puertos deportivos, las zonas deportivas y las instalaciones menores.

En relación a las zonas deportivas, cuya titularidad defenderá el Estado si se ubican en puertos de su competencia y por su parte la Ley de Puertos de Andalucía las consideraría de competencia autonómica, ante tal controversia el Tribunal Constitucional ha distinguido entre dos situaciones bien diferenciadas, según se encuentren en la zona de servicio portuario en sentido estricto o no, considerando que aquellas que se encuentren en la zona del servicio portuario, serán gestionadas por la Autoridad Portuaria, en base al principio de unidad de gestión, en otro caso, 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, por lo que cabe mantener que, ante la falta de reclamación de la Comunidad, dichas zonas serán de competencia estatal⁹.

Por lo que se refiere a las instalaciones menores, no llegan a reunir las características físicas y de organización suficiente para tener la calificación de puerto, por lo que el Tribunal Constitucional en la sentencia 193/1998, de 1 de octubre, declara la competencia estatal de dichas zonas.

En resumen, por lo que respecta a los puertos deportivos, podemos esquematizar el marco competencial del siguiente modo:

- Puertos deportivos propiamente dichos: son de competencia autonómica, y por tanto, la legislación aplicable es la autonómica.
- Zonas deportivas en Zona II: son de competencia autonómica, siempre que se haya obtenido la declaración formal relativa a la titularidad autonómica, y por tanto, la legislación aplicable es la autonómica.
- Zonas deportivas en Zona I y en Zona II, si la titularidad autonómica no ha sido formalmente reclamada: son de competencia estatal, y por tanto, la legislación aplicable es la estatal, Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.
- Instalaciones menores: la titularidad de estas instalaciones corresponde a la Administración General del Estado, siéndoles de aplicación la legislación de costas.

⁹ Zambonino Pulito, M., (2008) Manual de Derecho Administrativo Marítimo, Universidad de Cádiz.

3.2. RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS CRUCEROS MARÍTIMOS DE PASAJEROS

Para comenzar este epígrafe, es necesario detenernos en el régimen general de navegación por los espacios marinos. En primer lugar, las aguas interiores¹⁰ se encuentran sometidas bajo la soberanía territorial del Estado ribereño, 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 Monte Bay (Jamaica), del 10 de diciembre de 1982, con ciertas limitaciones. Dichas reglas afectan de manera directa al régimen jurídico de los buques de pasajeros, y en consecuencia, a los cruceros, ya que navegan de manera permanente, cruzando aguas de diferentes Estados ribereños sometidas cada una a un diferente ordenamiento jurídico. Por tanto, es evidente profundizar un poco sobre los diferentes espacios marinos y su incidencia en los cruceros marítimos¹¹.

Por lo que se refiere a las aguas interiores, los buques extranjeros no tienen derecho a entrada. Ahora bien, puesto que los puertos se encuentran en estas aguas, esta cuestión se resolvió mediante el Derecho consuetudinario, normas jurídicas creadas e impuestas por el uso social¹², que posteriormente fue recogida por la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1958, la cual consiste en un sistema muy sencillo basado en la reciprocidad, solamente contemplado para los buques mercantes.

En cuanto al mar territorial, el cual alcanza 12 millas náuticas desde la línea de la costa, se aplica el llamado “derecho de paso inocente”, recogido en la Convención antes citada, el cual consiste en el mero tránsito del buque, siempre que no signifique un peligro o amenaza para la paz y seguridad del Estado ribereño.

Por último, en relación al alta mar, según la Convención sobre el Derecho del mar de la ONU, declara que no puede ser objeto de apropiación por parte de ningún Estado, por lo que se deduce que rige el principio de la libertad, siendo más exhaustivos “las libertades de la alta mar”, enumeradas en el artículo 87 en la Convención de Monte Bay, antes citada.

Después de analizar la legislación en el ámbito del Derecho Internacional Público, cabe destacar algunos aspectos de dicha regulación en el ámbito de la Unión Europea. A su nacimiento, uno de los objetivos de esta organización internacional, establecido en el artículo 2 TCEE, es el desarrollo

¹⁰ “Son las situadas en el interior de la línea de base establecida para medir la anchura del mar del territorial”. <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/aguas-interiores/aguas-interiores.htm>

¹¹ Lacleta Muñoz, J.M; Almazán Gárate, J.L, y Estepa Montero, M., (2009) El régimen jurídico de los espacios marinos en el Derecho español e internacional, Colegio de Ingenieros de Caminos, Puertos y Canales, Madrid.

¹² Judicatura, Derecho Civil, Parte General y Derechos Reales (Volumen I), Editorial Caperi, Madrid 2013.

de las actividades económicas de la Comunidad y un estrechamiento de las relaciones entre los Estados miembros. Para la consecución de este objetivo, entre otros, se proclaman las cuatro libertades básicas de circulación de personas, mercancías, capitales y servicios, y se establece el principio de la libre competencia. Todo este conjunto de derechos, obligaciones y principios, no afecta de modo directo al sector marítimo, por lo que se caracteriza por una ausencia de medidas concretas en este ámbito.

Muchos años pasaron hasta que encontramos una regulación específica de la materia, a consecuencia del declive que sufría la Comunidad Europea debido a la competencia de terceros países, fundamentalmente las economías emergentes. Por tanto, se hacía precisa una nueva política en relación con la prestación de servicios marítimos:

- La lucha contra las tarifas ilegales.
- La garantía del libre acceso al tráfico transoceánico, para lograr la apertura de los mercados internacionales.

Como consecuencia se dictan cuatro reglamentos, de los que cabe destacar dos:

- 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, por lo que abarca el tráfico marítimo en el interior de la Comunidad Europea, tanto de mercancías como de pasajeros, ya sea de línea regular como irregular.
- 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, el cual 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.

Después de lo expuesto, podemos concluir, por lo que respecta a la legislación comunitaria, que dicho ordenamiento consigue un régimen del transporte marítimo de pasajeros liberalizado en las aguas sujetas a la soberanía de alguno de los Estados miembros de la Unión Europea¹³.

Lógicamente, y por último, se hace necesario analizar la legislación española en este sector tan específico. Solo encontramos dos leyes que hacen referencia explícita al transporte marítimo de cruceros, ya que por la singularidad de este tipo de medio, el cual no tiene por finalidad, trasladar el

¹³ Estepa Montero, M., (2010) La regulación del Transporte Marítimo: Las autopistas del Mar., Coordinador: Alberto Ruiz Ojeda, El Derecho de la Regulación Económica, V.I. Transportes, Editorial Iustel, Madrid.

pasaje de un lugar a otro, a diferencia de una línea regular, conocidos como “ferries”, su regulación es muy precaria.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, recogía en sus artículos 80 y 8, el principio de liberación del transporte de cabotaje y por aguas interiores. En la actualidad, dicho principio ha sido 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, que en los artículos 8, 256 y 257 fija el régimen de la navegación por aguas interiores y de cabotaje.

Por lo que concierne a la gestión de los puertos de competencia estatal, que son los utilizados por los cruceros, se basa en una estructura descentralizada mediante la creación de entidades de Derecho público sujetas al Derecho privado, las conocidas como Autoridades Portuarias, cuya gestión es coordinada a través de Puertos del Estado. Dichos entes, ajustan sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contrataciones, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya¹⁴.

En definitiva el sistema portuario español se organiza en 28 Autoridades Portuarias que gestionan 43 puertos de interés general y Puertos del estado como órgano de coordinación y control de eficacia del sistema portuario¹⁵.

Las competencias atribuidas a Puertos del Estado son:

- Ejecución de la política portuaria del Gobierno y coordinación y control del sistema portuario estatal.
- Coordinación con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte.
- Formación, promoción de la investigación, desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuaria y actividad portuaria.
- Planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima; formación, investigación y desarrollo tecnológico en esta materia.

Las competencias de las Autoridades Portuarias son:

- Autorización de la prestación de los servicios portuarios.
- Ordenación de la zona de servicio del puerto.
- Planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios de los puertos y el de señales marítimas.

¹⁴ Zambonino Pulito, M., (2008) Manual de Derecho Administrativo Marítimo, Universidad de Cádiz.

¹⁵ Paz Antolín, A., (2005) Régimen Jurídico de los Puertos de Interés General, Study Tour on Port Reform, Madrid.

- Gestión del dominio público portuario y el de las señales marítimas.

3.2.1. *El régimen laboral de los trabajadores a bordo de los buques de cruceros*

Antes de abordar el régimen laboral específico bajo el que se someten los trabajadores de los cruceros, es necesario advertir que dicho régimen dependerá de cuál sea el pabellón¹⁶ que enarbolan los buques de la compañía, en consecuencia, dicho pabellón determinará el ordenamiento jurídico aplicable al crucero en el que navegan. No obstante, también existen compañías empleadoras de trabajadores de cruceros que ejercen como proveedoras de personal a nivel mundial para las grandes compañías de cruceros, ubicadas en países con una legislación mínima¹⁷.

Con independencia de lo antes expuesto, las características más destacadas de las condiciones de trabajo a bordo de los grandes cruceros son¹⁸:

- Generalmente, el contrato laboral suele ser por un plazo de 3 a 6 meses e incluye un periodo de prueba de 90 días, aunque los cuales son renovables durante años. Por lo que respecta su regulación en una compañía española de cruceros, está recogida en el artículo 15 del Estatuto de los Trabajadores, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por lo que se incluiría en la modalidad de contrato de temporada.
- Los trabajadores deben disponer de un pasaporte válido, previamente a ser embarcados en un crucero, también en algunos casos, se requiere estar en posesión de los visados correspondientes.
- El salario y las propinas o comisiones son abonados a bordo del buque, en dólares americanos o en euros, dependiendo de la compañía. Los ingresos se declaran directamente a la Hacienda correspondiente y no se pagan vacaciones ni planes de pensiones.
- El alojamiento, las comidas y los uniformes son proveídos por la empresa, sin ningún coste para el empleado.

¹⁶ Es la bandera que utiliza el buque en la mar y que exterioriza su nacionalidad. <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/pabellon/pabellon.htm>

¹⁷ Estepa Montero, M., (2012) El régimen Jurídico y el Tráfico de los Cruceros Marítimos. Anuario Jurídico y Económico Escorialense. Universidad Complutense de Madrid.

¹⁸ Información suministrada por Seamax International Cruise Ship Employment Service y International Cruise Service Consultans.

- En cuanto a la jornada de trabajo, se trabajan los siete días de la semana, sin festivos ni días libres, ya que el crucero se encuentra activo 24 horas, en consecuencia su jornada laboral oscila entre 70 y 80 horas semanales.
- Por lo que respecta a la movilidad geográfica, es la compañía la que determina el buque o área en el que ha de trabajar el empleado, pudiendo variar tanto el buque, como el área.
- Existen numerosas actitudes que deben reunir los empleados de los buques de cruceros, entre ellas, cabe destacar, que deben de superar unas pruebas médicas y antidrogas.

3.2.2. *El contrato de viaje por parte de los pasajeros en los buques de cruceros.*

La contratación de viajes de crucero se enmarca dentro de los denominados “viajes combinados” regulados por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Consumidores y Usuarios, ya que, el viaje por mar, suele incluir el viaje en avión hasta y desde el puerto de base de la ruta, así como las excursiones a realizar, a elegir por el viajero, y eventualmente, alguna noche de hotel. La regulación ha de completarse finalmente con la Orden que establece las Normas reguladoras de las Agencias de Viajes de 14 de Mayo de 1988, ya que este tipo de viajes combinados son comercializados en su mayoría por las Agencias de Viajes¹⁹.

Antes de continuar, debemos hacer mención sobre lo que es un viaje combinado, de este modo, se entiende por este tipo de viaje, según el artículo 151LGDCU, aquél en el que se oferta la combinación previa de, por lo menos, dos de los elementos siguientes, vendida u ofrecida en venta con arreglo a un precio global, por una Agencia de Viajes, sea organizador o detallista, cuando dicha prestación sobrepase las 24 horas o incluya una noche de estancia:

- Transporte.
- Alojamiento.
- Otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento y que constituyan una parte significativa del viaje combinado.

Esta regulación, establece entre otras obligaciones y derechos, que la Agencia de Viajes tendrá derecho al cobro de los gastos de gestión, a los gastos de anulación y a una penalización por desistimiento, que va desde el 25%, si se produce dentro de las 48 horas anteriores, el 15%, si tiene lugar entre 3 y menos de 10 días, y el 5%, si sucede entre 10 y menos de 15 días. Dichos importes se establecen en la Ley para el conjunto de los elementos que

¹⁹ Estepa Montero, M., (2012) El régimen Jurídico y el Tráfico de los Cruceros Marítimos. Anuario Jurídico y Económico Escorialense. Universidad Complutense de Madrid.

componen el contrato, aunque también la Agencia puede determinar gastos específicos de anulación en función de circunstancias especiales.

En caso de incumplimiento de las condiciones pactadas en el contrato, el viajero tiene un plazo de un mes para poner el hecho en conocimiento de la Agencia de Viajes; en caso de no obtener respuesta a sus demandas, el afectado puede proceder a la incoación del correspondiente proceso de mediación ante los órganos de la Comunidad Autónoma²⁰. En el caso de no obtener solución, el viajero podrá ejercer la correspondiente acción en el plazo de dos años que prevé la ley, según el artículo 164 LGDCU.

Ha destacar, lo dispuesto en el artículo 61 LGDCU, según el cual, el contenido de la oferta, promoción o publicidad, las prestaciones propias de cada bien o servicio, las condiciones jurídicas o económicas y garantías ofrecidas serán exigibles por los consumidores y usuarios, aun cuando no figuren expresamente en el contrato celebrado, documento o comprobante recibido y deberán tenerse en cuenta para la determinación del principio de conformidad con el contrato, salvo que las cláusulas del contrato fueran más beneficiosas para el consumidor. A lo anterior, ha de añadirse el carácter vinculante de la oferta-programa que ha de entregarse al pasajero, según el artículo 152 de la ley anteriormente citada y la información adicional deberá entregársele, relativa a las horas y lugares a visitar, así como el nombre, la dirección y el teléfono de la representación de la Agencia de Viajes en cada una de las escalas, artículo 156 LGDCU.

Finalmente, apuntar que el pasajero de un crucero se encuentra cubierto por un seguro obligatorio en cuanto a los posibles daños corporales²¹, pudiendo estar cubierto por seguros adicionales ofrecidos por la Agencia de Viajes, referentes al hurto, robo con fuerza, pérdidas o daños, e incluso sobre la cancelación, repatriación al país de origen en caso de accidente, enfermedad o fallecimiento.

3.2.3. Régimen jurídico económico de los puertos de interés general.

Recogiendo las palabras de la profesora D^a Carmen Ruiz de la Universidad de Vigo²², el régimen económico-financiero de los puertos de interés general pivota en los principios de autosuficiencia y rentabilidad, que se encuentran más cercanos a postulados de mercado, distanciándose del principio de equivalencia y capacidad económica, propio del sistema de tasas.

²⁰ Gabinete Jurídico de la Confederación Española de Consumidores y Usuarios (CECU), (2009), Cuestiones de Interés en la Contratación de Cruceros, Cuadernos.

²¹ Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, que regula el Seguro Obligatorio de Viajeros.

²² Ruiz Hidalgo, C., (2012) Las Tasas Portuarias y la Potestad Tarifaria de las Autoridades Portuarias de los Puertos de Interés General, Crónica Tributaria NUM. 142/2012, Universidad de Vigo.

La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, sobre el régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, tuvo entre sus objetivos configurar adecuadamente los recursos económicos portuarios, entre los que se encontraban las tasas, por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por servicios no comerciales, y los precios privados, derivados de servicios prestados en régimen de derecho privado, y no sometidos a la reserva de Ley.

La Ley 33/2010, de 5 de agosto, la cual modificó la Ley 48/2003, ahonda más aún en la dualidad del régimen. De este modo, dicha norma ha contribuido a la flexibilización del 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.

Además de lo expuesto, la Ley apuntala la naturaleza de las tasas como financiación principal de las Autoridades Portuarias, pero permite que dichos entes, puedan establecer coeficientes correctores diferentes, lo que fomenta la competitividad leal de los puertos españoles entre ellos, así como con los mercados internacionales.

El artículo 5 de la Ley establece 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, refiriéndose a las siguientes tasas:

- Tasa de ocupación, por la ocupación privativa del dominio público.
- Tasa de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario.
- Tasa de utilización, por la utilización especial de las instalaciones portuarias, que a su vez se divide en:
 - Tasa de buque.
 - Tasa de pasaje.
 - Tasa de mercancía.
 - Tasa de pesca fresca.
 - Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
 - Tasa por utilización especial de la zona de tránsito.
- Tasa de ayudas a la navegación, por el servicio de señalización marítima.

En cuanto a los servicios generales, se consideran como tales, 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, por lo cuales se exige una tasa al ser de recepción obligatoria por los usuarios del puerto, sin necesidad de solicitud.

El resto de los servicios portuarios y comerciales se financian por precios privados.

Como antes se había señalado, el principio de autosuficiencia económica es el que rige sobre los puertos de interés general, ahora bien,

existen diferencias entre la finalidad de las tasas y los precios privados, las tasas tienen que cubrir como máximo, mientras que los precios privados como mínimo, los gastos financieros, de explotación, las cargas fiscales y la depreciación de los bienes e instalaciones, sin olvidarse que tiene que obtenerse un resultado razonable, es decir, un excedente que permita hacer frente al coste de las nuevas inversiones, devolución de los préstamos, etc.

Corresponde a la Autoridad Portuaria, a través de los Puertos del Estado, fijar la rentabilidad anual, atendiendo a las características específicas de cada puerto, a las diferencias de la situación competitiva, la previsión de la demanda, a las necesidades inversoras y las circunstancias especiales derivadas de alejamiento, insularidad y ultraperiferia, lo cual implica que las Autoridades Portuarias pueden modular el importe de las tasas y tarifas para obtener los ingresos necesarios en la consecución de la viabilidad del sistema, por tanto no existe un importe uniforme para todo el sistema portuario.

Por lo que respecta a los precios privados, cada Autoridad Portuaria, a través de Puertos del Estado, será la que determine la cuantía, no teniendo ningún límite en cuanto a la recaudación, es más, se regirán exclusivamente por las reglas del mercado, eventualmente matizadas por los criterios políticos de la Administración.

3.3. RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LOS PUERTOS DEPORTIVOS

En este apartado, solo podemos hacer referencia a la legislación autonómica, ya que los puertos deportivos en sentido estricto, están sometidos a la legislación autonómica.

La legislación autonómica en este sector es escasa y dispersa. La única norma con rango legal específicamente dictada para regular los puertos deportivos en nuestra comunidad fue la Ley 8/1988, de 2 de noviembre, de Puertos Deportivos de Andalucía, recientemente derogada por la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Siguiendo la línea de Andalucía, encontramos otras Comunidades como Murcia, Cataluña, Canarias y Cantabria.

El resto de Comunidades Autónomas, poseen una legislación fragmentaria y parcial, de carácter reglamentario, regulándose aspectos parciales del régimen de puertos deportivos, por lo que la legislación estatal se entiende como supletoria, para aquellos casos no regulados por la legislación

autonómica, siendo de aplicación la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante²³.

Otro punto importante a tratar es la organización administrativa de los puertos deportivos, casi la mayoría de las Comunidades Autónomas optan por fórmulas descentralizadas, ahora bien existen supuestos de organización centralizada, en aquellas regiones que gestionan los puertos de su competencia a través de organizaciones jurídicas preexistentes, sin crear entidades ad hoc, siendo el caso de País Vasco y Murcia.

La mayor parte de Comunidades Autónomas han optado por la creación de entidades instrumentales a las que se les encomienda el ejercicio que en materia de puertos deportivos se refiere, las cuales adoptan la forma de entes de Derecho público que sujetan su actividad al Derecho privado, ejemplo de ello es Cataluña, mediante la Ley 4/1982, de 5 de abril, la cual creó la Comisión de Puertos de Cataluña, sustituida en 1998 por Puertos de Cataluña. Un ejemplo más cercano es el de Andalucía, mediante la Ley 3/1991, del presupuesto para 1992, se creó la empresa pública de Puertos de Andalucía, recientemente sustituida por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía en 2007.

A pesar de lo expuesto, existe la posibilidad de que los particulares u otras administraciones distintas a la titular de la instalación, gestione dicho puerto a través de un título contractual, que según se sujete el régimen de los servicios al Derecho público o al Derecho privado, será un contrato de gestión administrativo típico o un contrato privado, conocido como título habilitante.

Dicho contrato de naturaleza administrativa, puede ser de dos tipos: un contrato de cesión de obras públicas, cuando lo que se pretende sea construir y explotar, o únicamente explotar un puerto, y un contrato de obras cuando se trata de la mera construcción del puerto.

Es necesario tratar el régimen de los amarres, ya que suponen la parte más importante de la instalación náutico-deportiva, configurándose como elementos esenciales para su explotación. De este modo, el titular de la instalación o el concesionario tiene derecho de poner en disposición del usuario los amarres, cediendo temporalmente su uso.

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. Todo ello, debe articularse desde la perspectiva de la garantía del servicio, en la medida en la cual los amarres tienen la consideración de servicio, de ahí su doble consideración de derecho-obligación.

²³ Zambonino Pulito, M., (2008) Manual de Derecho Administrativo Marítimo, Universidad de Cádiz.

Los amarres, se ponen a disposición de terceros, a los que temporalmente se ceden el uso y disfrute. El régimen de estas cesiones depende del tipo de gestión que se utilice para la explotación del puerto, en el caso de que se tratara de una gestión directa, el régimen aplicable es el Derecho público, habilitándose a través de una autorización administrativa, en otro caso, el amarre se cederá mediante contrato privado.

A pesar de que se trate de un contrato privado, estas relaciones contractuales, tienen un marcado carácter reglamentario, ya que deberán observarse 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.

Se debe advertir, que las previsiones respecto de los contratos de cesión de uso de los amarres son muy variables en la legislación autonómica de puertos²⁴.

Como se ha advertido anteriormente, la embarcación deportiva puede ser en propiedad o alquilada, por lo que se hace necesario hacer mención a esta situación jurídica particular, en el caso del alquiler de la embarcación.

La legislación española recoge esta posibilidad y la regula mediante la Orden 25.917, de 4 de diciembre de 1985, la cual constituye la base jurídica sobre la que se asienta el negocio de chárter náutico en España.

La Orden encomienda a cada una de las 110 Capitanías Marítimas su aplicación, tramitando las matriculaciones de las embarcaciones y gestionando su control.

La Ley establece, en el Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, los requisitos a cumplir por las embarcaciones que soliciten licencia para el ejercicio del alquiler de embarcaciones, estableciendo los siguientes requisitos²⁵:

- Han de viajar a bordo un máximo de doce personas sin incluir la tripulación.
- Las embarcaciones de hasta 14 metros de eslora deberán enarbolar el pabellón español de manera obligatoria.
- Deberán cumplir la normativa internacional vigente en materia de seguridad que les sea de aplicación, así como la legislación nacional.
- Debe acreditarse la existencia de un seguro de accidentes que cubra a las personas embarcadas.

²⁴ Zambonino Pulito, M., (2008) Manual de Derecho Administrativo Marítimo, Universidad de Cádiz.

²⁵ Peláez Verdet, A., (2002) Puertos Deportivos: Repercusión de su Administración y Gestión en el Desarrollo del Turismo Náutico. Estrategias para el caso de la Costa del Sol. Tesis Doctoral. Universidad de Málaga.

- Se debe acreditar que el propietario se encuentra al corriente del pago de los impuestos que corresponden a la empresa de chárter.

CAPÍTULO 4 IMPLICACIONES MEDIOAMBIENTALES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL SECTOR TURÍSTICO

4.1. LEGISLACIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

El desarrollo de las infraestructuras portuarias se basa en el respeto y la protección del medio ambiente, prueba de ello, son las numerosas disposiciones que regulan el sector.

Históricamente, diferentes Organizaciones incluida la ONU han adoptado medidas para reducir los efectos de la contaminación. El primer hito sobre este tema viene marcado por la Conferencia de Estocolmo de 1972, la cual fue elaborada por las Naciones Unidas, recogiendo los siguientes principios:

- Los Estados tienen el deber de evitar la contaminación marina.
- 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.
- Los Estados deben conseguir y contribuir al desarrollo del Derecho Internacional y establecer medidas de compensación a las víctimas de la contaminación.

Un segundo convenio a destacar en la materia, es el convenio de Jamaica, base de la II Conferencia del Mar de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el cual establece la obligación por parte de los Estados de proteger el medio marino, constituyendo un principio fundamental²⁶.

En las últimas décadas, los desafíos de sector portuario español se han basado en nuevos modelos de explotación pesquera y en el desarrollo del Turismo Náutico, sin olvidar el transporte de mercancías y pasajeros. Junto a esto, ha adquirido mayor relevancia la preocupación por el medio ambiente, a causa de las últimas catástrofes marítimas que ha sufrido España.

Por tanto, ponderando la preocupación por el medio ambiente y el impulso económico de la región, se ha elaborado una normativa que incluye ambos objetivos, pero todavía adolece de deficiencias que no permite que el sector se sitúe en niveles de calidad y servicio que le corresponderían.

²⁶ Corral Suárez, M., (1993) La Conservación de los Recursos Biológicos del Mar en el Derecho Internacional Vigente, Zamora.

Antes de adentrarnos en las políticas estatales o autonómicas, tenemos que hacer referencia a las políticas y la legislación emanada de la Unión Europea. La política marítima comunitaria otorga una especial relevancia a las regiones costeras que ocupan una posición estratégica como destino turístico de primer orden y se configuran como un foco de desarrollo, por lo que se hace necesario aprovechar el potencial de estos territorios y encontrar un equilibrio, entre el desarrollo económico, la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida de estas regiones. Entre los diferentes desafíos ambientales que expone la Comisión europea, podemos destacar:

- Elaboración de una oferta turística sostenible.
- Elaboración una estrategia de prevención de catástrofes²⁷

Además de lo expuesto, la Comisión ha presentado otra propuesta con acciones más concretas, centrándose en el desarrollo 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 atmósfera²⁸

Centrándonos en el tratamiento de residuos en las instalaciones portuarias, la Unión Europea materializó esta iniciativa a través de la Directiva 2000/59/CE, cuyo objetivo principal es eliminar los vertidos incontrolados de las operaciones de los buques, cualquiera que sea la actividad que realice la embarcación, el cual tiene que ser depositado en las instalaciones previstas. Dichas instalaciones tienen que ser adaptadas a los tipos de buques que reciba cada puerto, por lo que también prevé la normativa comunitaria, la elaboración de una planificación regional o específica para cada puerto que atienda a la recepción y manipulación de los desechos.

Por lo que respecta a la gestión del entorno en el que se encuentra el puerto, materia muy importante por lo que atañe al turismo, la Comisión considera que no debe ser un elemento ajeno a la planificación portuaria, ya que incide directamente en el control sobre las masas de agua y los sedimentos, de modo que para tal fin se requiere la participación activa de las autoridades portuarias, para llevar a cabo un control de la contaminación del suelo, la calidad de las aguas y la ordenación del territorio.

Otro compromiso asumido por la Unión Europea es la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el ámbito portuario, apoyando las iniciativas de la Organización Marítima Internacional.

Por lo que respecta a la legislación estatal en este sector, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, existen un conjunto de preceptos que recogen esta preocupación de garantizar

²⁷ Comisión de las Comunidades Europeas, Comunicación sobre las Conclusiones de la consulta sobre una política marítima integrada para Unión Europea (COM (2007)574 final).

²⁸ Comisión de las Comunidades Europeas, Comunicación sobre una política portuaria europea, Bruselas 18 de octubre, (COM (2007) 616 final).

en el ámbito portuario la protección de las aguas, de este modo, se hace mención a la prohibición de los vertidos o emisiones contaminantes, en el dominio público portuario, así como los procedentes de buques o medios en los que España ejerce su soberanía o jurisdicción.

Asimismo, se establecen un conjunto de previsiones tendentes a regular la recepción de residuos petrolíferos, químicos, aguas sentinas, entre otras, con el objetivo de proteger el medio ambiente marino y luchar contra la contaminación del medio marino, estableciendo los medios necesarios y combatiendo los daños ya producidos²⁹.

De otro lado, además de las políticas europeas medioambientales y las estatales, existe una gran preocupación por el medioambiente, la cual se ve reflejada en nuestro texto estatuario. El artículo 28 proclama el derecho a un medio ambiente equilibrado, sostenible y saludable, así como a disfrutar de los recursos naturales, del entorno y del paisaje, el cual se garantiza mediante una adecuada protección de la diversidad biológica y los procesos ecológicos, el patrimonio natural, el paisaje, el agua, el aire y los recursos naturales.

Sin perjuicio de las competencias estatales establecidas en nuestra Carta Magna, Andalucía ostenta las siguientes competencias exclusivas sobre medio ambiente, entre las que cabe destacar: delimitación, regulación, ordenación y gestión integral de los espacios integrales, incluyendo lógicamente las aguas marinas de su jurisdicción, además de otras tantas competencias compartidas con el Estado³⁰.

Por último, por lo que concierne al Estatuto de Autonomía de Andalucía, existe una gran preocupación ambiental, la cual se plasma en el Título VII, donde se establece el compromiso de la región en la conservación y uso sostenible de los recursos naturales, la producción y desarrollo sostenible, la gestión de residuos y la protección ante la contaminación.

Antes de la preocupación medioambiental plasmada en el Nuevo Estatuto, la preocupación medioambiental nace con la Ley de Puertos Deportivos de Andalucía, la cual es su Exposición de Motivos hace mención a la alta demanda de este tipo de instalaciones vinculadas al ocio y al turismo, y la presión que ejercen sobre los recursos de las zonas afectadas, llamando a un uso racional de los recursos naturales y la conservación de los ecosistemas costeros, así como la integración y armonización de dichas instalaciones con el paisaje, puesto que el impacto ambiental de dichas construcciones y las obras inmobiliarias asociadas a este fenómeno habían supuesto una transformación en el espacio litoral andaluz.

²⁹ Elices Huecas, A., (1997) Régimen Jurídico. Evolución del Derecho del Mar (Capítulo II), García Alonso, JM., El Mar de la Defensa Económica de España, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid.

³⁰ Artículo 57 del Estatuto de Autonomía de Andalucía.

En la actualidad rige sobre esta materia la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los puertos de Andalucía, la cual no es una legislación puramente ambiental, pero contiene un Título específico al respecto; Título V, bajo la rúbrica “Puertos y medio ambiente”, el cual aglomera un conjunto de preceptos que completan las menciones a la protección y prevención de daños en el medio ambiente³¹, los cuales pueden ser sintetizados en:

- Principios generales.

En dichos principios se concretan las previsiones ambientales que deben regir en los planes de construcción de nuevas instalaciones portuarias o para la reforma de las mismas, los cuales se aplicarán con carácter previo. Los principios generales aspiran a garantizar el respeto de los valores ambientales, el cual se asegura a través de una previsión genérica sobre las condicionantes que deben regir en la actuación sobre el territorio para la implantación o desarrollo de puertos.

- Prevención de los impactos sobre el medio ambiente.

El texto legal establece una previsión genérica por lo que atañe a la prohibición de cualquier tipo de vertido o emisión contaminante sea cual sea su procedencia en el dominio público portuario. Esta previsión se completa con una sanción, estableciendo una responsabilidad objetiva, es decir, obligación de resarcir los daños causados con independencia de la voluntariedad o no de los hechos, asumiendo tanto la sanción como los costes generados de la plena regeneración de las aguas. Como toda regla, este precepto presenta una excepción, ya que no tendrán consideración de vertidos, aquellos materiales de origen terrestre o marítimo de las obras de relleno para la modificación o ampliación de puertos, de este modo la Administración estaría exenta de responsabilidad. El ente con potestad para exigir responsabilidad en estos supuestos es la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, dicho organismo es competente para ordenar a quienes resulten responsables, la recogida y limpieza de las aguas, en caso de incumplimiento, la Administración precederá a la ejecución subsidiaria a cargo de las personas responsables.

- Obligaciones de la persona concesionaria.

En la ley encontramos un conjunto de obligaciones sobre medio ambiente impuestas a la persona concesionaria, en otras palabras, la persona que asume la construcción, reparación, mantenimiento y explotación de la obra pública portuaria en los términos establecidos por el contrato que se celebre la Conserjería competente³².

³¹ Zamora Roselló, M^a Remedios (2008, Diciembre). Las referencias ambientales en la regulación andaluza sobre puertos, presentado en el Congreso Nacional del medio ambiente, Madrid, España.

³² Artículo 35 de la Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

De un lado, la persona concesionaria debe ejecutar medidas de prevención y control ambiental, y aplicar su programa de vigilancia, dicha tarea se desarrollará bajo el control de los organismos competentes, además de la obligación impuesta al concesionario del deber de información a dichas autoridades, en relación al cumplimiento de sus obligaciones ambientales.

De otro lado, la persona concesionario deberá de disponer de los medios materiales necesarios para asegurar la calidad de las aguas, así como también facilitar las inspecciones de los órganos administrativos competentes.

- Planificación.

Aunque dichos instrumentos los encontramos fuera del título dedicado al medio ambiente, se hace necesario incluirlos, ya que la planificación incide directamente sobre el medio ambiente. En la norma se hace referencia a dos instrumentos: la ordenación funcional, la cual va dirigida a la delimitación física del espacio portuario, los usos asignados al mismo y su delimitación, y la ordenación territorial y urbanística.

En la regulación de los Planes de Usos de los Espacios Portuarios y de los Planes especiales de ordenación de los puertos no se incluyen referencias a criterios ambientales que deberían regir en la planificación de los puertos, por lo que se ignoran directrices básicas para una correcta protección del litoral y gestión del medio ambiente.

Además de la legislación, es posible encontrar otros instrumentos jurídicos, independientemente de las leyes que regulan la protección del medio ambiente, como son las etiquetas de calidad³³, las cuales, miden los esfuerzos realizados en la protección del medio ambiente, entre las que cabe destacar:

- La etiqueta económica “Bandera Azul”:
Ha sido concedida a 108 puertos deportivos en España, encabezando el ranking mundial³⁴.
Los criterios para la obtención de la Bandera Azul en un puerto deportivo son:
 - Información al público y al personal.
 - Puesta en marcha de una política medioambiental.
 - Planes de urgencia y de señalización apropiada.
 - Fácil acceso para personas con discapacidad.
 - Disponibilidad de agua y de electricidad en los puestos del muelle de servicio.
 - Mantenimiento de la calidad del agua.
- La Certificación ISO 14001:

³³ Cámara de Comercio e Industria de Marsella, (2011) Náutica de Recreo en el Mediterráneo, Estudio nº26, Francia.

³⁴ Artículo:<http://www.onemagazine.es/noticia/18228/Estilo-de-vida/Espana-el-pais-con-las-mejores-playas-del-mundo.html>

Es una de las normas medioambientales más conocidas a nivel internacional. Puesta en marcha por la Organización Internacional de Normalización (ISO), se basa en el principio de la mejora continua de los resultados medioambientales mediante el control de los impactos derivados de la actividad empresarial.

- “Q” de calidad turística en España:
Se trata de una norma de calidad, puesta en marcha por iniciativa del Instituto para la Calidad Turística española. Los clubes náuticos y las marinas, pueden acceder a esta certificación desde el año 2009, en calidad de servicios turísticos en instalaciones náutico-deportivas. En la actualidad en España, existen 17 instalaciones náutico-deportivas que poseen esta certificación. Se trata de una norma de calidad global que integra numerosos aspectos como organización, seguridad, información servicios, etc.

4.2. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.

Se sostiene por parte de algunos autores que el Turismo sostenible es inalcanzable por su capacidad de contaminar y consumir recursos. Esta idea ha sido recogida en la literatura, como: *“el turismo contiene la semilla de su propia destrucción; el turismo puede matar al turismo, es la destrucción del atractivo ambiental donde van los turistas”*³⁵.

El crecimiento sostenible es básico para preservar el ecosistema local y mantener la calidad del destino. Como cualquier otro medio de transporte, el marítimo representa una amenaza para el medioambiente.

Por lo que respecta al turismo de cruceros, los tipos de impactos ambientales que puede originar este tipo de turismo son:

- Impactos de infraestructura.
Por infraestructura podemos entender la construcción de diques, terminales de pasajeros, etc.
Este tipo de construcciones modifican el ambiente natural, ya que implican una pérdida del hábitat natural, la explotación de materiales para su construcción y los cambios de oleaje costero local, como también cambios en los patrones de sedimento.
- Impactos operacionales que implican el uso de la energía.
El resultado de estas operaciones conllevan como resultado la contaminación del agua y del aire, ya que se calcula que el crucero turístico consume como término medio un volumen de combustible equivalente al de 12.000 automóviles, por tanto en un crucero de 3.000 pasajeros, la cuota para cada uno de ellos

³⁵ Johnson, D., (2002) Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check. Marine Police. Nº 26. Southampton (UK).

equivaldrá a 4 automóviles. Tal consumo implica que se cuadruplican las tasas medias de emisión de dióxido de carbono respecto del transporte terrestre.

Además de lo expuesto, se producen emisiones atmosféricas relacionadas con las cenizas y humos tóxicos por la incineración de los residuos a bordo, como también las emisiones de aguas negras y grises, y la generación de otros tipos de residuos³⁶.

- Distribución de los impactos asociados con los viajes de los turistas y la logística de suministro de un barco de cruceros. Los impactos asociados con la transferencia de personas desde los puntos de partida y de destino, como también la consideración de la carga ambiental y capacidad de los destinos.
- Impactos culturales. El turismo de masas plantea un gran número de visitantes en un destino, pudiendo provocar una falta de identidad cultural en el destino, junto con las presiones sobre el medioambiente, incluyendo el consumo de agua, uso de productos químicos, encarecimiento de los recursos, etc.
- Impactos de residuos incluyendo los relacionados con la Organización Marítima Internacional y la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación de los Buques. Estos impactos son los que derivan de los aceites, basuras, aguas residuales, plásticos y sustancias peligrosas. Dicha organización estima, que el crucero como promedio, puede producir 1 Kg. de desechos combustibles, 0.5 kg. de residuos de alimentos y 1 Kg. de vidrio y desechos por persona y día.

Al igual que sucede en el Turismo de cruceros, en el ámbito del Turismo náutico-deportivo, se producen impactos ambientales, pero a una menor escala, tanto por las dimensiones de las embarcaciones, como de las infraestructuras, que a su vez, no generan un turismo de masas, a diferencia del Turismo de cruceros.

Muchos de estos impactos pueden ser paliados con unos medios técnicos adecuados y una organización apropiada, además de una labor de sensibilización del público y el personal, en torno a las buenas prácticas y al respeto del medioambiente.

³⁶ Hernández, J., (2008) El Turismo de masas. Evolución y perspectivas. Editorial Síntesis. Madrid.

CAPÍTULO 5 IMPLICACIONES ECONÓMICAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL SECTOR TURÍSTICO

5.1. TURISMO DE CRUCEROS

España es considerada como una de las potencias turísticas a nivel mundial, según los datos de la Organización Mundial del Turismo, tanto en recepción de turistas internacionales, como a nivel de ingresos por dichos turistas:

Llegadas de turistas internacionales						
Rango	Series ¹	Millones		Variación (%)		
		2011	2012*	11/10	12*/11	
1	Francia	TF	81,6	83,0	5,0	1,8
2	Estados Unidos	TF	62,7	67,0	4,9	6,8
3	China	TF	57,6	57,7	3,4	0,3
4	España	TF	56,2	57,7	6,6	2,7
5	Italia	TF	46,1	46,4	5,7	0,5
6	Turquía	TF	34,7	35,7	10,5	3,0
7	Alemania	TCE	28,4	30,4	5,5	7,3
8	Reino Unido	TF	29,3	29,3	3,6	-0,1
9	Federación de Rusia	TF	22,7	25,7	11,9	13,4
10	Malasia	TF	24,7	25,0	0,6	1,3

Figura 2. Llegada de turistas internacionales³⁷

³⁷ Organización Mundial del Turismo, (2013) Panorama OMT del Turismo Internacional, edición 2013.

Ingresos por turismo internacional							
Rango	\$ EE.UU.				Monedas locales		
	Miles de millones		Variación (%)		Variación (%)		
	2011	2012*	11/10	12*/11	11/10	12*/11	
1	Estados Unidos	115,6	126,2	11,7	9,2	11,7	9,2
2	España	59,9	55,9	14,0	-6,6	8,6	1,2
3	Francia	54,5	53,7	16,2	-1,5	10,7	6,7
4	China	48,5	50,0	5,8	3,2	1,0	0,8
5	Macao (China)	38,5	43,7	38,3	13,7	38,6	13,3
6	Italia	43,0	41,2	10,9	-4,2	5,6	3,8
7	Alemania	38,9	38,1	12,1	-1,9	6,7	6,2
8	Reino Unido	35,1	36,4	8,2	3,7	4,4	5,2
9	Hong Kong (China)	27,7	32,1	24,6	16,0	24,9	15,6
10	Australia	31,5	31,5	8,1	0,2	-3,8	-0,2

Figura 3. Ingresos por turismo internacional³⁸

Por lo que respecta al Turismo de Cruceros, España en el año 2013, también ocupa un lugar privilegiado en el marco europeo, ya que los principales países de embarque de cruceros son Italia, con una cuota del 35,2%, España (21,4%) y Reino Unido (17,1%) y de destino son Italia (22,4%), España (16,8%) y Grecia (14,8%), ocupando el segundo lugar de embarque y destino de pasajeros de cruceros en Europa³⁹.

5.1.1. Evolución del número de cruceristas

En este punto, vamos a abordar el número de cruceristas a nivel estatal, poniéndolo en contraste, con el resto de medios de transporte que tienen incidencia en el sector turístico, así como también, las cifras del Puerto de Málaga, en contraposición con las cifras de los puertos competidores, dentro del marco nacional.

En España, la entrada de turistas a través de puertos de interés general, constituye una fuente importante de turistas, junto con otros medios de transporte, como el avión, ferrocarril o carretera.

³⁸ Organización Mundial del Turismo, (2013) Panorama OMT del Turismo Internacional, edición 2013.

³⁹ Cruise Lines Internacional Association, (2014) The Cruise Industry, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2014 Edition, Bruselas, Bélgica.

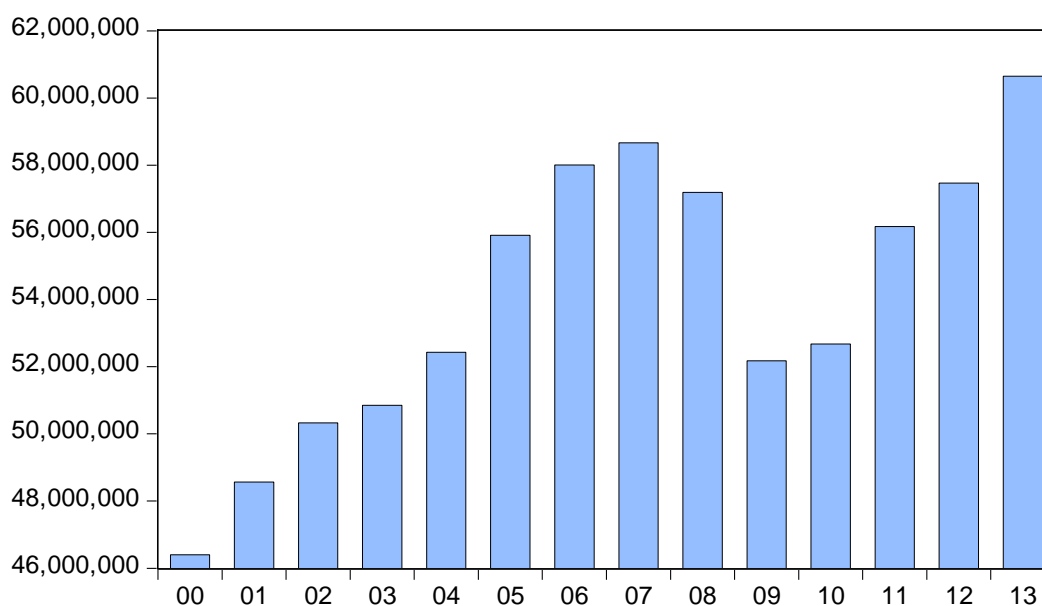


Figura 4. Entrada total de turistas a España⁴⁰

En este gráfico se recoge el número de turistas entrados en territorio español desde el 2000 al 2013, con independencia del medio de transporte. Es posible apreciar el crecimiento que ha experimentado el turismo en España, hasta el año 2007, ya que a partir de dicho año, el turismo cayó hasta cifras cercanas al año 2004, coincidiendo con la crisis económica. En el año 2010 se aprecia una leve recuperación. Posteriormente existe un mayor crecimiento, alcanzando su máximo en el año 2013. Apuntar que aunque los datos del 2014 no son definitivos, sino provisionales, los cuales no pueden ser utilizados, es necesario apuntar, que según la actualidad, se superarán los datos de 2013, alcanzando un máximo histórico.

Estos datos, deben ser contextualizados y divididos, en función del medio de transporte utilizado, para discernir la importancia de cada uno de ellos.

⁴⁰ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

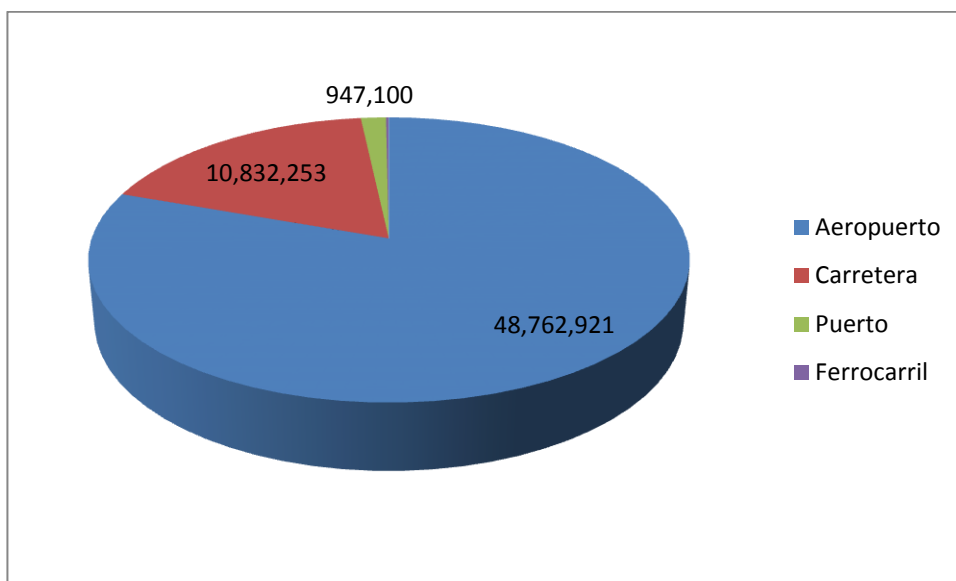


Figura 5. Entrada de turistas según vía de acceso, 2013.⁴¹

Como se aprecia en la figura núm. 3, se observa la absoluta superioridad del avión, como medio de transporte. La entrada de turistas a través de puertos de interés general, ocupa el tercer lugar, por encima del ferrocarril. Podemos resumir estos datos, en porcentajes, afirmando que la entrada de turistas a través de los aeropuertos estatales aglutinan más del 80 % del total de los turistas, mientras que a través de carretera supone alrededor de un 18% de la totalidad de entradas, por lo que la entrada de turistas mediante puertos supone aproximadamente un 1.5%, siendo prácticamente irrelevante la entrada de turistas a través del ferrocarril, no llegando ni al 0.2% del total.

Cada uno de los medios de transporte, no solo cuentan con cifras diferentes por lo respecta al número de turistas, sino también una serie de características propias, como la tendencia del sector y la consecuente evolución, como la estacionalidad que impera en ese medio de transporte.

En este momento, vamos a analizar individualmente cada tipo de transporte.

Por lo que respecta, a la entrada de turistas a través de los puertos de interés general:

⁴¹ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

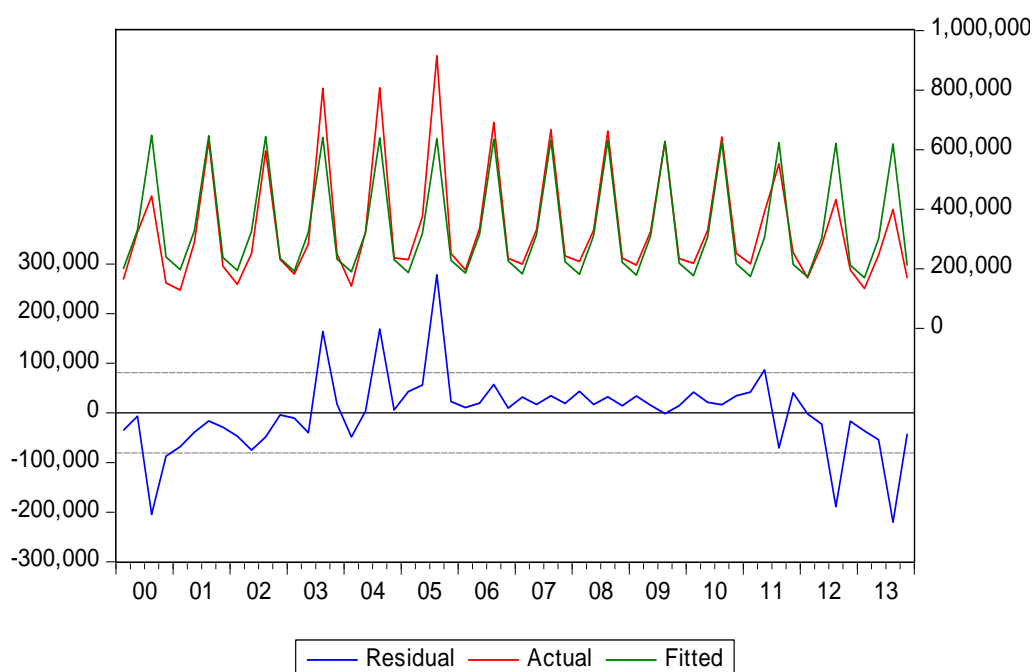


Figura 6. Entrada de turistas a través de puerto⁴²

La serie de 2000 a 2013 ha sido analizada a través de un proceso de análisis clásico de series temporales, ampliando el modelo de tendencia con variables ficticias estacionales.

En consecuencia de esto, es posible afirmar, que se estima un decrecimiento medio trimestral de 562 turistas. El efecto estacional estimado para el primer trimestre asciende a -155.952 turistas, para el segundo trimestre se estima -24.530 turistas, para el tercer trimestre asciende a 294.324 turistas y para el cuarto trimestre se estima -113.841.

A primera vista, se puede concluir, que existe un decrecimiento en el sector, que no coincide con las buenas cifras que se arrojan sobre la entrada de turistas en general, así como también se aprecia una clara estacionalidad en el sector.

Tanto la tendencia en la entrada de turistas a través de puertos, así como también la estacionalidad se debe de hacer un análisis más pormenorizado.

⁴² Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

AÑO	TURISTAS	TASA INTERANUAL
2000	1.083.344	
2001	1.256.115	15,95%
2002	1.225.428	-2,44%
2003	1.521.376	24,15%
2004	1.511.158	-0,67%
2005	1.772.354	17,28%
2006	1.459.895	-17,63%
2007	1.456.253	-0,25%
2008	1.452.177	-0,28%
2009	1.398.278	-3,71%
2010	1.441.523	3,09%
2011	1.416.310	-1,75%
2012	1.078.501	-23,85%
2013	947.100	-12,18%

Figura 7. Entrada de turistas a través de puertos y tasa de variación⁴³

Se aprecia claramente la inestabilidad en el sector, entre el año 2000 al 2005, a pesar de pequeños decrecimientos, existe un crecimiento del sector, ahora bien a partir del año 2006 existe un fuerte descenso en el número de turistas, excepción hecha del año 2010, volviendo en el año 2013, a cifras por debajo del año 2000.

Por lo que respecta a la estacionalidad en el sector:

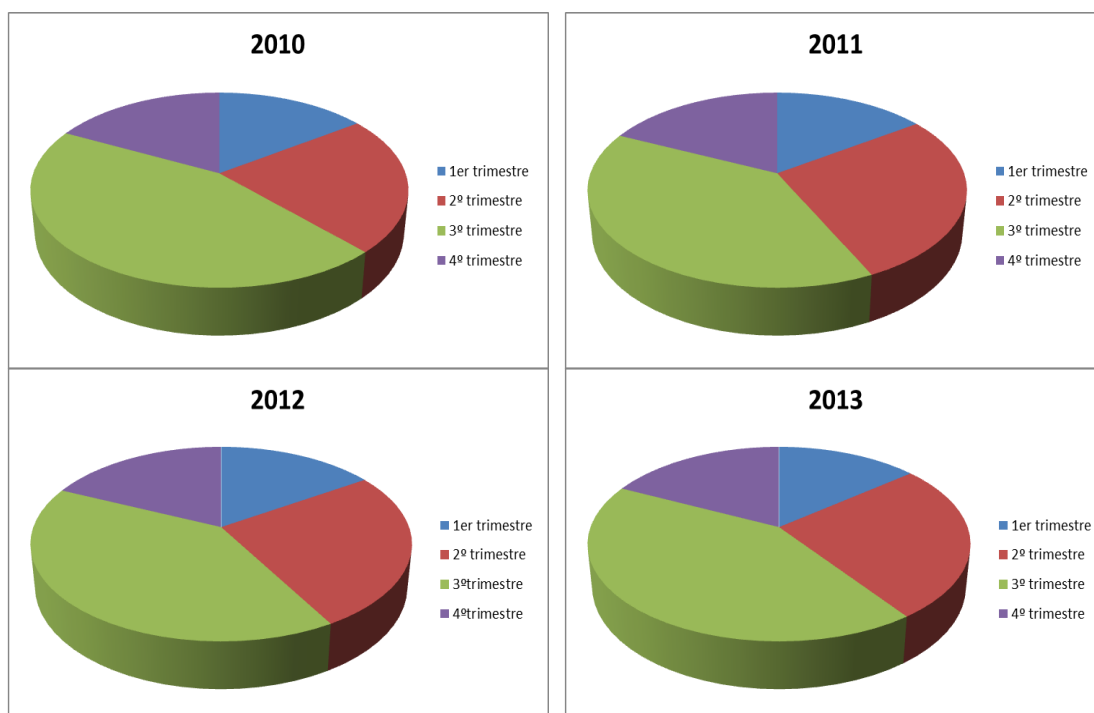


Figura 8. Entrada de turistas a través de puertos⁴⁴

⁴³ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

El gráfico muestra con mucha claridad la marcada estacionalidad en el sector. El tercer trimestre es el que aglomera la mayor cantidad de turistas, y se repite la misma estructura en los cuatro años expuestos, en el primer trimestre decrece, en el segundo se aprecia cierto crecimiento, en el tercero existe un mayor crecimiento y en el cuarto trimestre decrece.

Por lo que se refiere, a la entrada de turistas mediante los aeropuertos estatales:

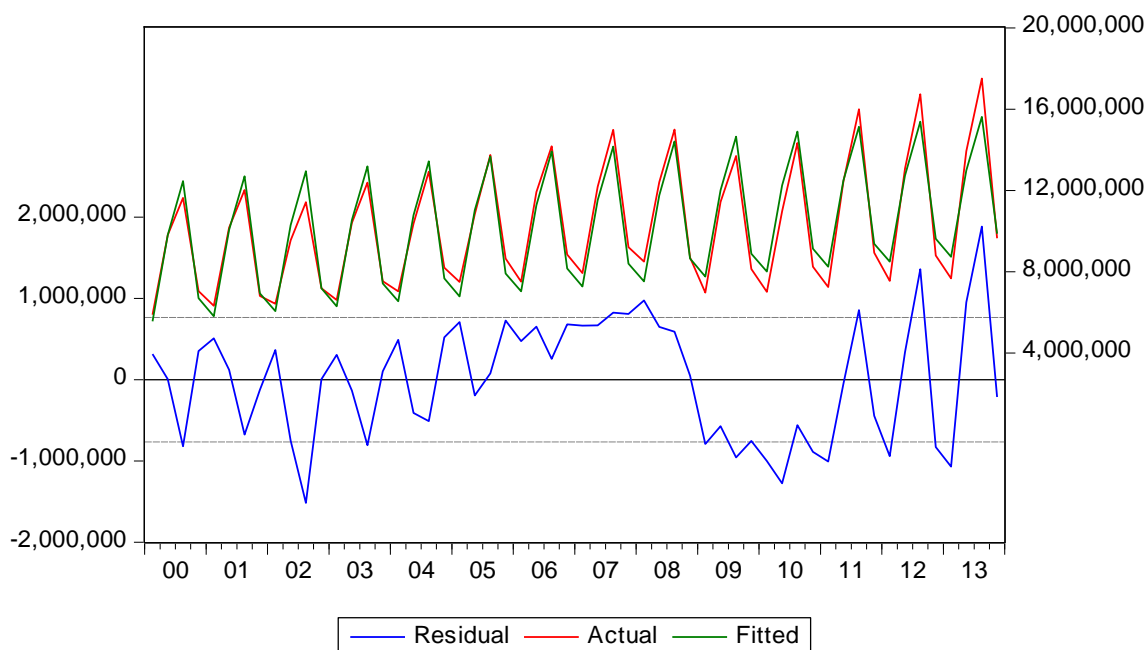


Figura 9. Entrada de turistas por aeropuertos⁴⁵

La serie temporal del año 2000 al 2013, ha sido analizada mediante el mismo proceso de la Figura 4.

Según el análisis utilizado, es posible afirmar, que se estima un crecimiento medio trimestral de 609.962 turistas. El efecto estacional estimado del primer trimestre asciende -2.974.045 turistas, para el segundo trimestre a 1.209.271 turistas, para el tercer trimestre a 3.791.889 turistas y para el cuarto trimestre a -2.027.115 turistas.

Como conclusión inicial, a partir de estos datos, existe un crecimiento en este sector, a diferencia de la entrada de turistas a través de puertos, por lo que la tendencia de este sector, si se corresponde al crecimiento del turismo en general, además también se aprecia estacionalidad, al igual que el sector cruceros.

⁴⁴ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

⁴⁵ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

AÑO	TURISTAS	TASA INTERANUAL
2000	34.379.930	
2001	35.331.092	2,77%
2002	34.586.554	-2,11%
2003	36.922.885	6,76%
2004	38.524.086	4,34%
2005	40.729.830	5,73%
2006	42.445.292	4,21%
2007	44.324.017	4,43%
2008	44.596.895	0,62%
2009	40.232.662	-9,79%
2010	40.558.916	0,81%
2011	44.613.584	10%
2012	46.159.428	3,46%
2013	48.762.921	5,64%

Figura 10. Entrada de turistas a través de aeropuertos y tasa de variación⁴⁶

A diferencia del sector de cruceros, se aprecia un crecimiento estable y paulatino, excepción del año 2002 y 2009. En el año 2013 se alcanzan cifras muy superiores al resto de los años, alcanzando un máximo histórico en la entrada de turista por aeropuertos.

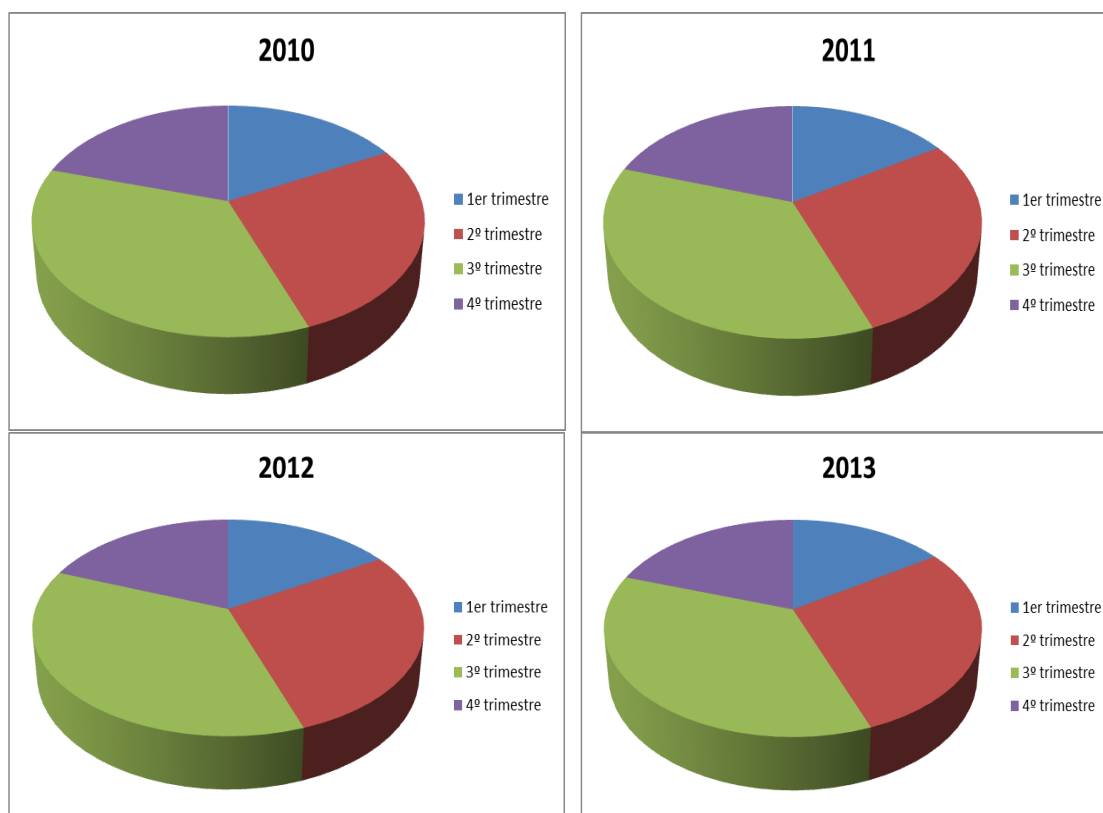


Figura 11. Entrada de turistas a través de aeropuertos⁴⁷

⁴⁶ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

Se percibe claramente la estacionalidad en el sector, coincidiendo las mismas características que en el sector cruceros.

En lo que atañe a la entrada de turistas a través del ferrocarril:

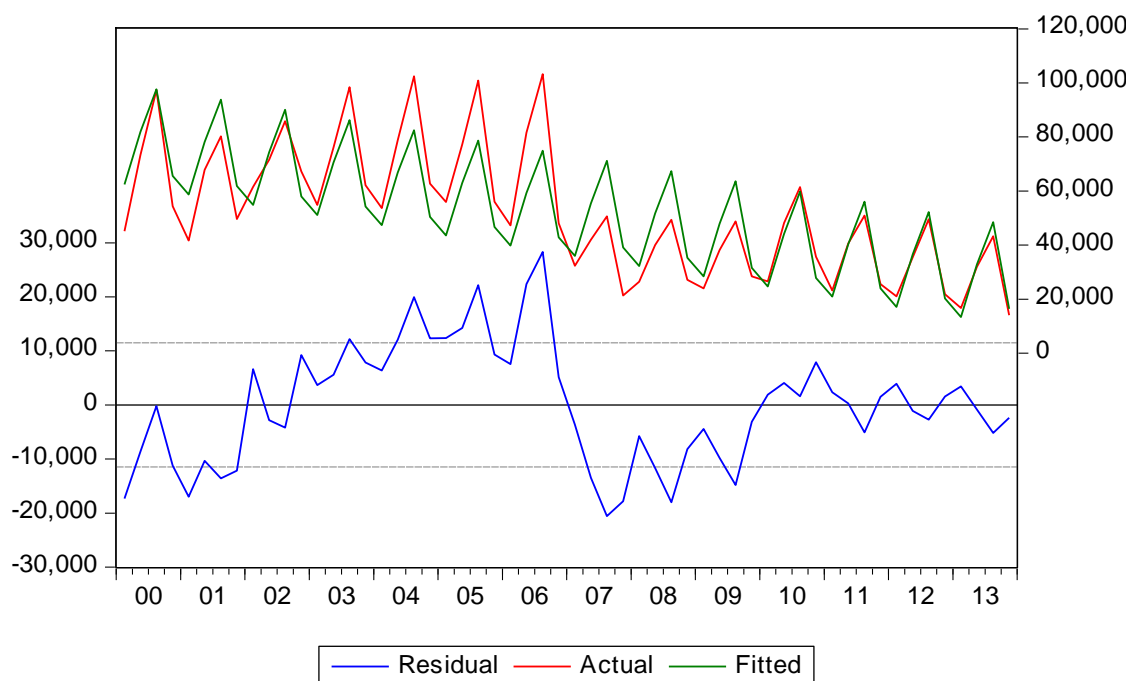


Figura 12. Entrada de turistas por ferrocarril⁴⁸

Esta Figura coincide con el método utilizado en las Figura 4 y 7. Es posible afirmar que se estima un decrecimiento medio trimestral de 944 turistas. El efecto estacional previsto para el primer trimestre asciende a -15.848 turistas, para el segundo trimestre a 4.567 turistas, para el tercer trimestre a 21.188 turistas y para el cuarto trimestre a -9.899 turistas.

Se puede afirmar, que existe un decrecimiento en el sector, además de una pronunciada estacionalidad.

⁴⁷ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

⁴⁸ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

AÑO	TURISTAS	TASA INTERANUAL
2000	270.247	
2001	239.402	-11.41%
2002	286.250	19.57%
2003	291.548	1.85%
2004	297.848	2.16%
2005	290.133	-2.59%
2006	280.258	-3.40%
2007	146.266	-47.81%
2008	143.015	-2.22%
2009	139.344	-2.57%
2010	171.861	23.34%
2011	140.329	-18.35%
2012	127.895	-8.86%
2013	106.095	-17.05%

Figura 13. Entrada de turistas a través de ferrocarril y tasa de variación⁴⁹

En la serie analizada, se aprecia periodos alternativos de crecimiento y decrecimiento, en el año 2001 existe un fuerte decrecimiento en el sector, en el periodo de 2002 a 2004 se aprecia crecimiento en el sector, posteriormente existe un periodo largo de decrecimiento que comprende desde año 2005 al 2009, y dentro de este periodo en el año 2007, sorprende una espectacular caída del sector, casi de la mitad de turistas que el año anterior. En el año 2011 se aprecia un relevante crecimiento, siguiéndole una caída en el resto de las años, alcanzando cifras inferiores al año 2000.

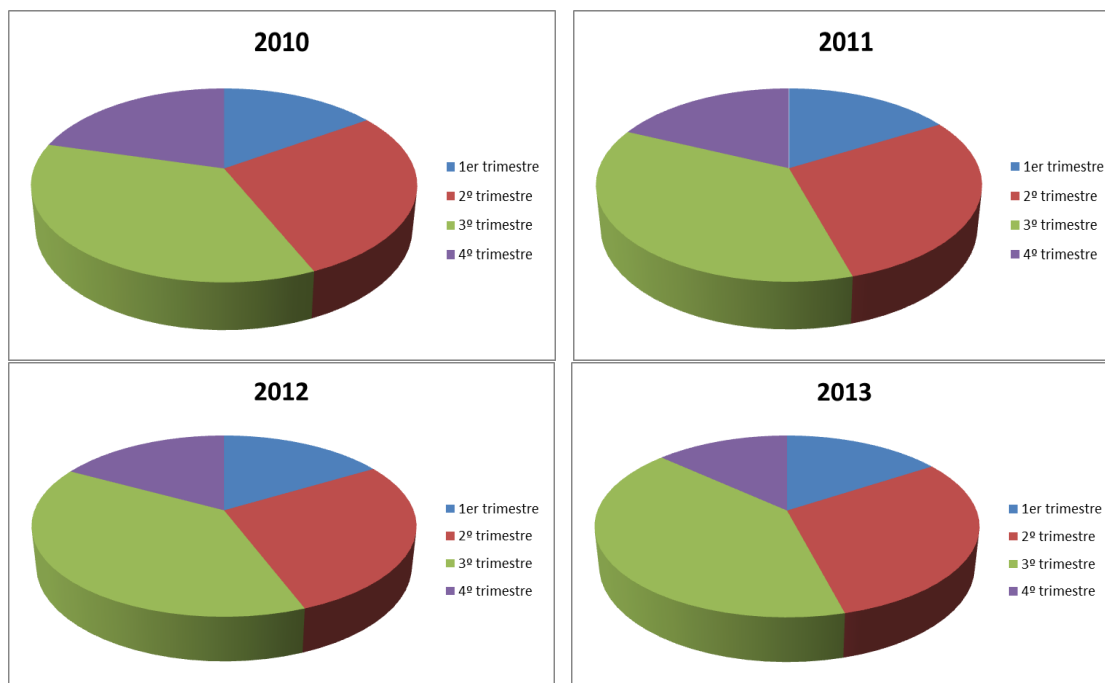


Figura 14. Entrada de turistas a través de ferrocarril⁵⁰

⁴⁹ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

Se percibe claramente la estacionalidad en el sector, coincidiendo las mismas características que en el sector cruceros.

Por último, es necesario valorar la entrada de turistas a través de carretera:

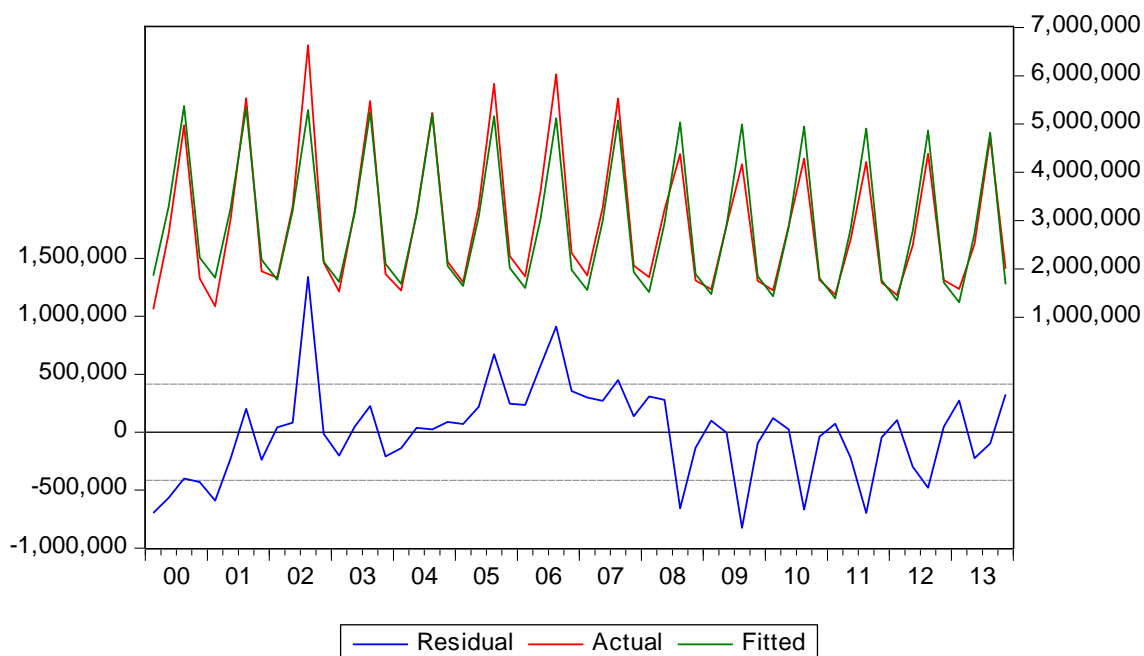


Figura 15. Entrada de turistas por carretera⁵¹

Se estima un decrecimiento medio trimestral de 10.619 turistas. El efecto estacional estimado para el primer trimestre es de 626.688 turistas, para el segundo trimestre de 96.835 turistas, para el tercer trimestre de 2.189.854 turistas y para el cuarto trimestre de -942.478 turistas.

⁵⁰ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

⁵¹ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

AÑO	TURISTAS	TASA INTERANUAL
2000	10669405	
2001	11738611	10.02%
2002	13872392	18.18%
2003	12118004	-12.65%
2004	12097004	-0.17%
2005	13121461	8.47%
2006	13818657	5.31%
2007	12729968	-7.88%
2008	11199927	-12.02%
2009	10407355	-7.08%
2010	10504682	0.94%
2011	10006661	-4.74%
2012	10098670	0.92%
2013	10832253	7.26%

Figura 16. Entrada de turistas por carretera y tasa de variación⁵²

Existe una atenuada inestabilidad en el sector, con periodos tanto de crecimiento, como decrecimiento, en la actualidad, existe crecimiento en el sector, pero con cifras similares al año 2000.

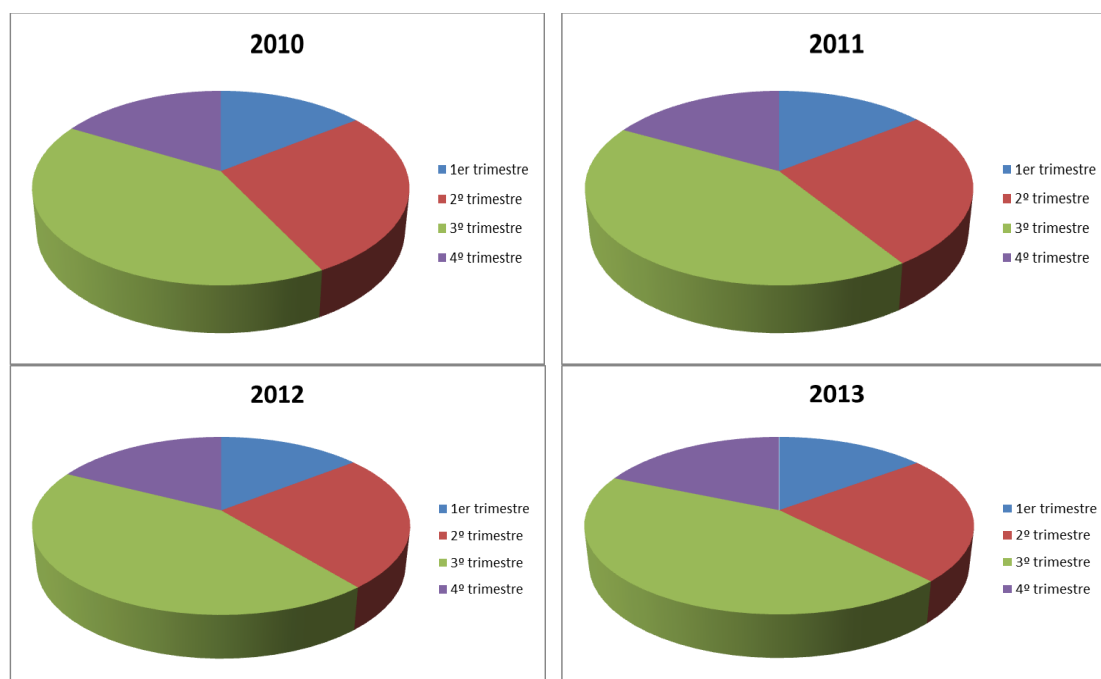


Figura 17. Entrada de turistas por carretera⁵³

Se percibe claramente la estacionalidad en el sector, coincidiendo las mismas características que en el sector cruceros.

⁵² Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

⁵³ Datos procedentes de FRONTUR. Elaboración propia.

Es necesario, analizar e interpretar los datos referentes a la entrada de turistas a través de cruceros en el Puerto de Málaga, comparando dichos datos con los anteriormente analizados.

La evolución del número de viajeros del Puerto de Málaga, referente a cruceros, del año 2002 al año 2013, se refleja de este modo:

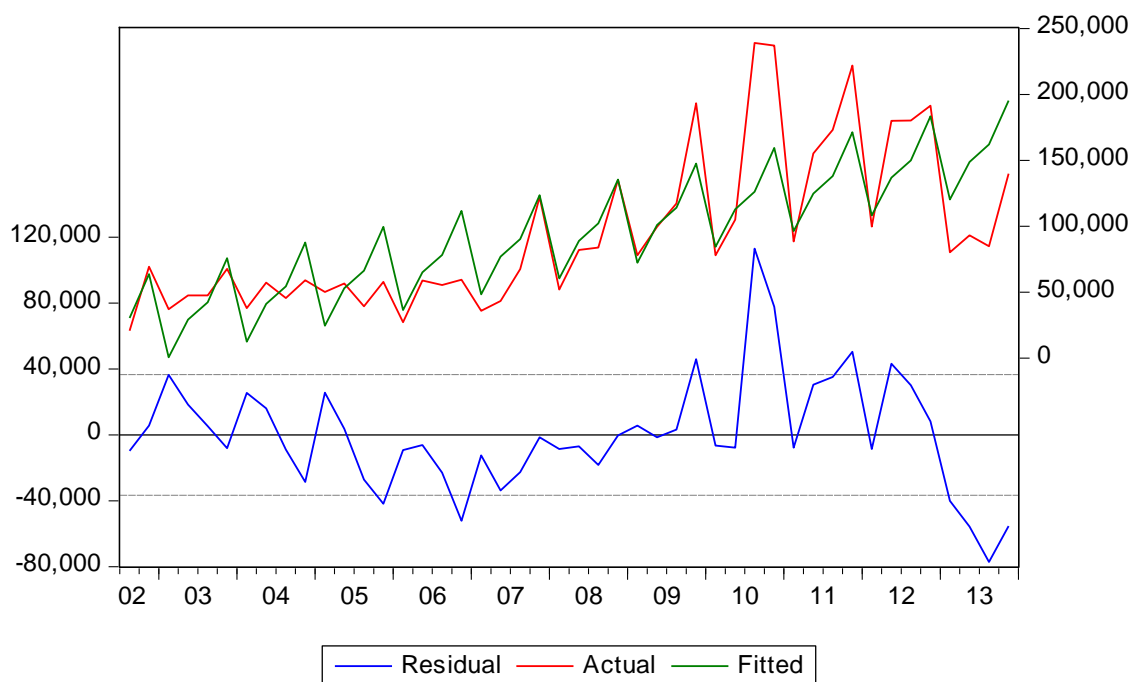


Figura 18. Entrada de viajeros de cruceros en el Puerto de Málaga⁵⁴

Se estima un crecimiento medio trimestral de 2.990 viajeros. El efecto estacional estimado del primer trimestre alcanza -31.058 viajeros, para el segundo trimestre a -6.334 viajeros, para el tercero a 3.914 viajeros y para el cuarto trimestre a 34.278 viajeros.

A diferencia de la entrada a nivel estatal, en la cual existe un decrecimiento medio trimestral, en el Puerto de Málaga se percibe un crecimiento muy superior, por lo que, estas cifras si van en correlación con las buenas cifras del Turismo en España.

⁵⁴ Datos procedentes del Patronato de Turismo Málaga-Costa del Sol. Elaboración propia.

AÑO	VIAJEROS	TASA INTERANUAL
2002	90.063	
2003	199.819	121.87%
2004	199.652	-0.08%
2005	203.935	2.15%
2006	200.868	-1.50%
2007	268.840	33.84%
2008	353.002	31.31%
2009	488.108	38.27%
2010	659.123	35.04%
2011	638.845	-3.08%
2012	651.393	1.96%
2013	398.038	-38.89%

Figura 19. Entrada de viajeros de cruceros en el Puerto de Málaga y tasa interanual⁵⁵

Se aprecia claramente, como ha crecido el sector, ya que se ha cuadruplicado el número de viajeros del año 2002 al 2012, excepción hecha del año 2013, en el cual existe una gran caída en el sector.

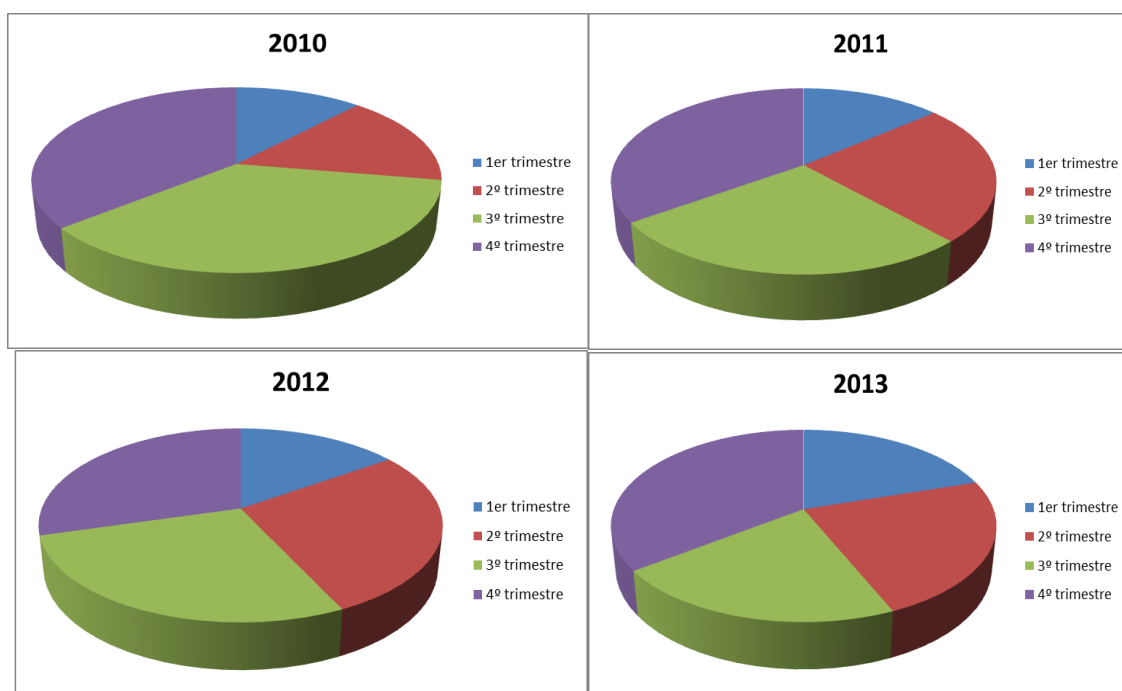


Figura 20. Entrada de viajeros de cruceros en el Puerto de Málaga⁵⁶

No se aprecia una estacionalidad tan marcada como en el resto de medios de transporte a nivel estatal, como se muestra la Figura 18, el cuarto

⁵⁵ Datos procedentes del Patronato de Turismo Málaga-Costa del Sol. Elaboración propia.

⁵⁶ Datos procedentes del Patronato de Turismo Málaga-Costa del Sol. Elaboración propia.

trimestre es el que aglutina mayor cantidad de viajeros seguido del tercer trimestre, por lo que el Turismo de Cruceros podría romper la estacionalidad en el sector turístico de la ciudad.

Además de lo analizado, se debe poner de relevancia, los datos del Puerto de Málaga, respecto de otros puertos, tanto para saber el lugar que ocupa y la evolución.

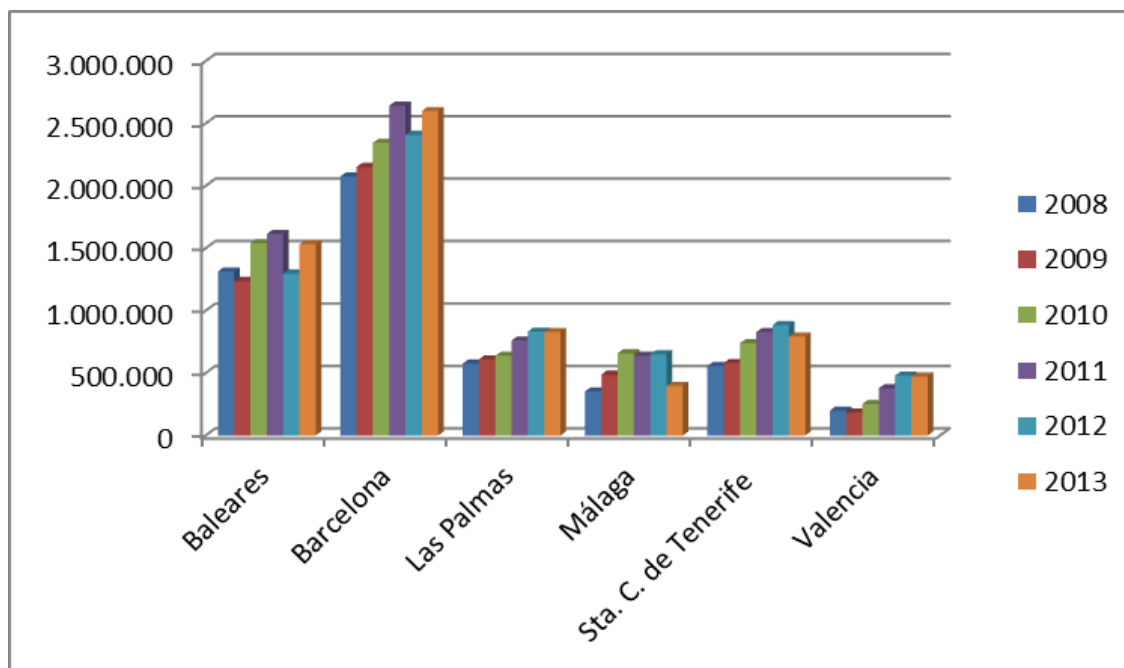


Figura 21. Evolución del número de viajeros en los principales puertos españoles⁵⁷

Como se puede apreciar en el gráfico, el puerto que acumula mayor número de viajeros es el de Barcelona, seguido de Baleares, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Málaga y Valencia. Las cifras de los puertos de Baleares y Barcelona son muy superiores al resto, ahora bien los datos de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Málaga, son bastante similares. Por lo que, es posible afirmar que el puerto de Málaga es el quinto con más turistas de España y el segundo en la península ibérica, con cifras muy cercanas a los dos puertos que le preceden, con la salvedad, de que en el año 2013, tras la bajada en el número de viajeros, ha sido adelantado por el puerto de Valencia.

Los datos referentes a 2014 no han sido incluidos en las diferentes figuras, ya que son por ahora datos provisionales y no definitivos, pero apuntan a una sustancial mejora, tanto en el sector de cruceros, como en el turismo en general, y en concreto en el puerto de Málaga, así se han hecho eco los medios de comunicación durante todo el año.

⁵⁷ Datos procedentes de Puertos del Estado. Elaboración propia.

5.1.2. Impacto económico

El cálculo del impacto económico de un destino es de gran importancia, ya que permite evaluar objetivamente, si el Turismo de cruceros es beneficioso económicamente o no para la comunidad local. Para ello deben considerarse las infraestructuras disponibles, nivel de desarrollo y accesibilidad del destino, así como también el tipo de segmento de cruceros, los agentes económicos que intervienen y un análisis de sostenibilidad socioeconómica. Otros factores a tener en cuenta, a la hora de analizar el impacto económico son⁵⁸:

- El gasto de los cruceristas es mayor en los puertos de base que en los puertos de escala.
- Los multiplicadores económicos son mayores en economías locales complejas.
- Los gastos de los cruceristas y de la tripulación, están concentrados cerca del puerto, mientras que los gastos de la naviera se encuentran más dispersos geográficamente.
- El concepto de crucero como “resort”, implica un mayor interés de las navieras en incrementar el tiempo de los cruceristas a bordo, en detrimento de su estancia en tierra firme y por tanto, la reducción del consumo en el destino local.

El impacto económico generado por el sector de cruceros en Europa durante el año 2008, incluyendo el gasto directo de las compañías navieras, astilleros y pasajeros, ha alcanzado los 14.200 millones de euros, cifra que supone casi un 10% más, respecto del año anterior. Estos datos, a pesar de la crisis, reflejan que la industria de cruceros ha mantenido un notable ritmo de crecimiento, aunque sin alcanzar el dinamismo de los años anteriores. De todo este gasto, el 30% se concentra en Italia (4.300 millones euros)⁵⁹.

Asimismo, Europa se coloca a la cabeza como líder mundial en el diseño y construcción de cruceros. Se estima que las empresas del sector invirtieron aproximadamente 5.200 millones de euros en la construcción y mantenimiento de cruceros en Europa.

Todos estos datos se han traducido en 311.000 puestos de trabajo, un 15% más que el año anterior.

En el año 2011 la aportación de la industria global del crucero a la economía europea alcanzó la cifra récord de 36.700 millones de euros, frente a los 35.200 millones de euros que reportó en 2010, experimentando un crecimiento del 54% desde 2006. Cada pasajero gasta 74 euros en los puertos

⁵⁸ Cuellar, M., y Kido, M.T., (2008) Perfil y Análisis del Gasto del Crucerista: el caso de Bahías de Hualco. Cuadernos de Turismo, nº22, México.

⁵⁹ Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, (2009) El Turismo de Cruceros, Valencia.

de embarque y 62 euros los de escala. En el capítulo de empleo, la industria generó 315.000 puestos de trabajo en Europa⁶⁰.

De estos datos se observa que crece el impacto económico generado por el sector de cruceros en Europa, pero ello no supone el mismo crecimiento en el número de puestos de trabajo, por tanto crecen los ingresos sin que exista el mismo reflejo en el mercado laboral.

En el año 2013, la industria de cruceros en Europa generó unos ingresos directos de 16.2 billones de euros, repartidos del siguiente modo:

Industry ①	Expenditures € Million	Jobs	Compensation € Million
Agr., Mining & Constr. ②	€20	171	€4
Manufacturing	€7,485	39,070	€1,575
Nondurable Goods	€2,063	6,575	€244
Durable Goods	€5,422	32,495	€1,331
Wholesale & Retail Trade	€825	11,351	€225
Transportation & Utilities	€3,741	22,504	€824
Hospitality ③	€421	6,636	€146
Financial and Business Services	€1,554	12,650	€467
Personal Services & Govt.	€695	9,990	€280
Subtotal	€14,741	102,372	€3,521
Cruise Line Employees	€1,449	62,432	€1,449
Grand Total	€16,190	164,804	€4,970

Figura 22. Impacto económico directo de los cruceros europeos por industria⁶¹

En ese mismo año, el impacto económico total de los cruceros europeos, así como la generación de puestos de trabajo, supone:

⁶⁰ http://www.hosteltur.com/192900_industria-crucero-aporta-economia-europea-2011-cifra-record-36000-m.html

⁶¹ Cruise Lines Internacional Association, (2014) The Cruise Industry, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2014 Edition, Bruselas, Bélgica.

Industry	Output € Million	Jobs	Compensation € Million
Agr., Mining & Constr.	€2,428	17,463	€335
Manufacturing	€13,744	76,811	€2,976
Nondurable Goods	€4,851	19,659	€718
Durable Goods	€8,893	57,152	€2,258
Wholesale & Retail Trade	€2,354	30,810	€556
Transportation & Utilities ②	€8,531	106,469	€3,118
Hospitality	€1,250	16,951	€376
Financial and Business Services	€9,149	65,056	€2,333
Personal Services & Govt	€1,905	25,857	€804
Total	€39,361	339,417	€10,498

Figura 23. Impacto económico total de los cruceros por industria⁶²

Es posible afirmar, que existe un claro crecimiento del sector en Europa, tanto en ingresos como en puestos de trabajo, con mayor relevancia en el sector de la fabricación.

Según el Consejo Europeo de Cruceros (ECC), los gastos de la industria de cruceros en España, ascendió en 2005 a 683 millones de euros. Los gastos de este sector se reparten del siguiente modo:

- Inversión de las navieras nacionales: 403 millones de euros, el 59% del total del gasto del sector.
- Compras realizadas por los turistas en puertos y escalas: 241 millones euros, el 35% del total.
- Reparaciones de barcos: 11 millones, el 2% del total.
- Compensaciones a los empleados: 28 millones, el 4% del total.

El gasto medio por crucerista se situó en unos 45 euros de media en cada puerto, generando 93 millones de euros adicionales en tours, comida, bebida y otros productos.

Los cruceros generan tanto empleo directo como indirecto, en el año 2005 generó 6.100 empleos directos y un total de 7.840 empleos indirectos, derivados de la demanda de productos y servicios solicitados por las compañías crucerísticas.

⁶² Cruise Lines Internacional Association, (2014) The Cruise Industry, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2014 Edition, Bruselas, Bélgica.

	Empleos directos	Empleos indirectos y propiciados	Compensaciones (millones de euros)	
			Directas	Indirectas
Agricultura, min. y construcción	18	1.712	n.d.	35
Manufacturados	1.550	1.583	50	41
Productos no perecederos	547	936	15	20
Productos perecederos	1.003	647	35	21
Comercio por mayor y minorista	525	711	9	12
Transporte y servicios	2.936	970	93	37
Hostelería	185	109	5	4
Servicios financieros	731	1.095	25	34
Serv. personal y administración	155	1.660	19	58
TOTAL	6.100	7.840	201	221

Figura 22. Impacto de la industria de cruceros en España en el año 2005⁶³

Datos más actualizados, demuestran el auge de este sector, ya que el impacto económico del sector en España, según el estudio realizado por el Consejo de Cruceros Europeo, supuso en el año 2010, 1.190 millones de euros y generó más de 25.000 puestos de trabajo entre directos, indirectos e inducidos⁶⁴. En el año 2013, según la misma organización, en España el Turismo de cruceros generó 1.226 millones de euros, con un descenso del 2,2% respecto del año anterior, y supuso 25.620 puestos de trabajo⁶⁵.

Según estos datos, existe un decrecimiento respecto del año anterior, por lo que los datos en la actualidad son muy similares a datos del año 2010, mientras que en otros estados, como Italia, Reino Unido o Alemania, entre otros, se aprecia crecimiento.

Esto es debido, según el Consejo de Cruceros Europeo, a que: “el gasto de los pasajeros y la tripulación en las ciudades portuarias españolas, disminuyó en un 3%, debido principalmente a una caída del 17% en pasajeros procedentes de España y un aumento del 2% en embarcaciones y visitas de tránsito en los puertos españoles. Además, el gasto de los astilleros españoles cayó en un 12%. Estas reducciones fueron compensadas sólo parcialmente por un aumento del 2% en los gastos producidos por los empleados de las líneas de cruceros y otras compras con empresas españolas”.

Por lo que respecta al impacto económico del Turismo de Cruceros en la ciudad de Málaga, podemos en primero lugar apuntar que el gasto medio del crucerista en el año 2012 es de 62,55 euros, repartiéndose del siguiente modo:

⁶³ Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, (2009) El Turismo de Cruceros, Valencia.

⁶⁴ Ayuntamiento de Barcelona, (2013) Transporte Marítimo, Informe Sectorial 2013, Barcelona Treball, Barcelona.

⁶⁵ Cruise Lines Internacional Association, (2014) The Cruise Industry, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2014 Edition, Bruselas, Bélgica.

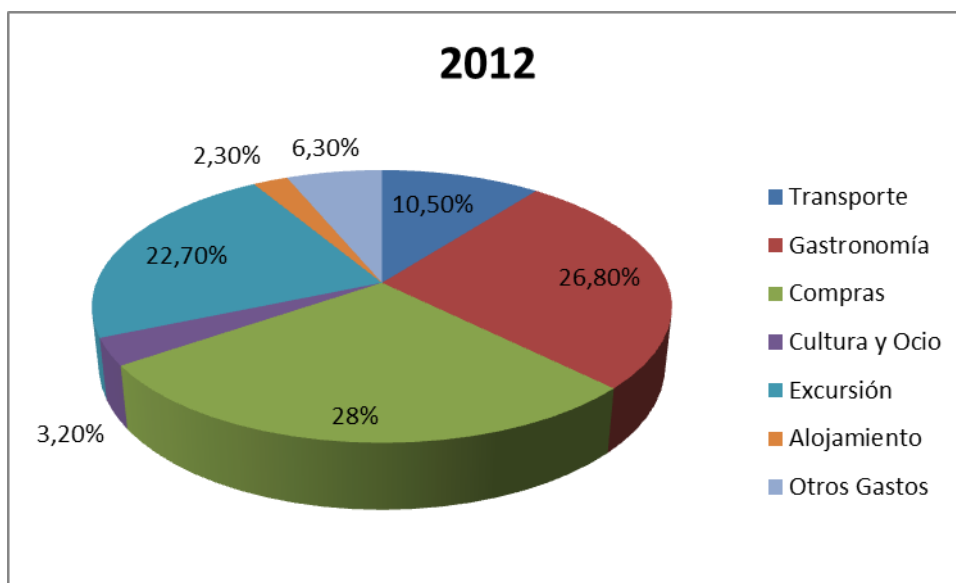


Figura 23. Distribución del gasto del crucerista⁶⁶

Se aprecia claramente, como más del 75% de los gastos se produce en gastos relacionados con las compras, la gastronomía y las excursiones, siendo estas las actividades principales realizadas por los cruceristas.

Además de analizar el gasto del crucerista, es necesario conocer dónde se produce dicho gasto, ya que el turista no se desplaza por toda la ciudad, de este modo, el área de influencia de dicho cuantía no repercute a toda la localidad.

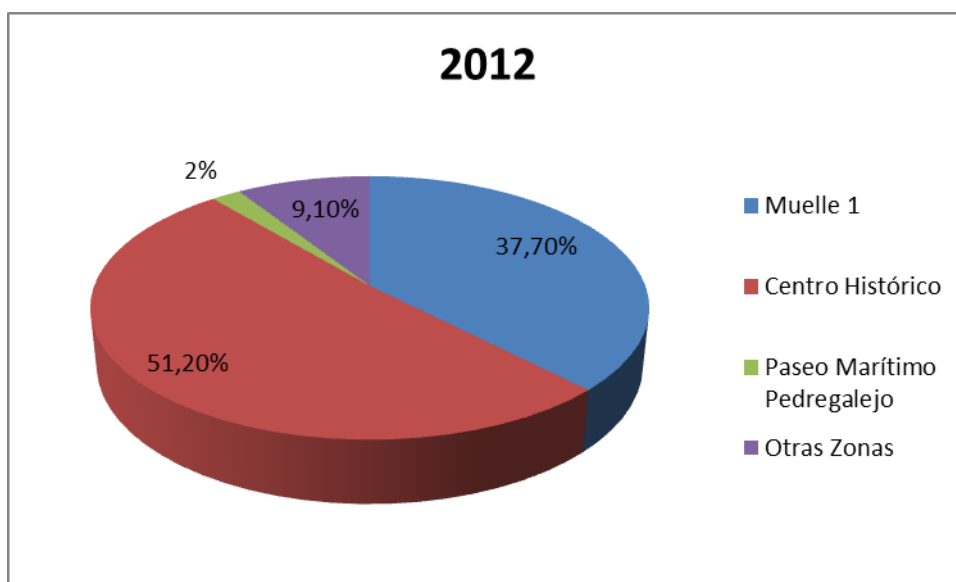


Figura 24. Zonas donde se produce el gasto del crucerista⁶⁷

⁶⁶ Sociedad de Planificación y Desarrollo, (2012) *Análisis del Turismo de Cruceros en Málaga 2012*, Puerto de Málaga.

El área de influencia del gasto del crucerista, se centra exclusivamente en el centro histórico y en el muelle 1, por lo que el resto de la ciudad, prácticamente, no se ve beneficiada por el gasto del turista de cruceros. Así como también, dicho gasto no se realiza por igual, en todo tipo de establecimientos, de los que realizan compras en el centro histórico, el 80,5% lo han hecho en pequeños establecimientos, el 13,60% en mercadillos y el 5,10% en grandes superficies⁶⁸.

De este modo, el gasto en compras del turista de cruceros, tiene mayor incidencia en el pequeño comercio que en las grandes superficies, fomentando el desarrollo local de la comunidad.

Ahora bien, no todos los cruceristas permanecen en la ciudad de Málaga durante la estancia del buque en el crucero, ya que muchos de ellos realizan excursiones a otras localidades. Según el informe ya mencionado en las anteriores figuras, una quinta parte de los viajeros contrata excursiones organizadas, y solo el 49,8% de los que la realizan, la efectúan en Málaga, el otro 50,2% efectúan excursiones a otros municipios, como Granada, Marbella, Mijas, Ronda, Nerja y Córdoba. De esto, es posible entender, que parte del gasto que se realiza en compras y gastronomía, que supone la mayor parte del gasto, junto con la excursión, se escapa de la propia ciudad donde está atracado el buque (Málaga) y se produce en la localidad, destino de la excursión.

Después de lo apuntado anteriormente, el impacto económico total que supone el Turismo de Cruceros en la ciudad de Málaga, en el año 2012, es de 56,6 millones de euros, dividiéndose en 18,8 millones de euros (impacto indirecto) y 37, 8 millones de euros (impacto directo).

De un modo pormenorizado, el impacto directo se distribuye de siguiente modo:

⁶⁷ Sociedad de Planificación y Desarrollo, (2012) *Análisis del Turismo de Cruceros en Málaga 2012*, Puerto de Málaga.

⁶⁸ Molinillo Jiménez, S., Aguilar Illescas, R., y Anaya Sánchez, R., (2010) *Aproximación al Comportamiento de Compra del Turista de Cruceros en Málaga*, Encuentros Científicos-Tourism & Management Studies Núm.6, Málaga.

	IMPORTE (Euros)	Porcentaje (%)
AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA	704.323,69	1,86
INDUSTRIA	3.023.375,83	8,00
Extractivas	-	-
Manufactureras	2.986.852,37	7,91
Energía, gas y agua	-	-
CONSTRUCCIÓN	-	-
SERVICIOS	34.049.740,78	90,13
Comercio, hostelería, transporte y comunic	30.546.209,39	80,86
Finanzas, inmobiliarias, alquileres y servicio	627.385,46	1,66
Otros servicios	2.876.145,93	7,61
Total	37.777.440,30 €	

Figura 25. Impacto económico directo del turismo de cruceros⁶⁹

Claramente, el impacto directo se refiere al sector servicios, concretamente al comercio, hostelería, transporte y comunicación.

Por último, referente a la creación de empleo, se estima que el gasto de los pasajeros de cruceros que atracan en Málaga, puede significar para la provincia un total de 673 empleos a tiempo completo, lo que equivaldría en términos de número de jornadas-día, generados por cada día de crucero se eleva a 745.

Después de la exposición de los datos, es necesario discernir si el impacto económico que genera el Turismo de Cruceros, es realmente importante para la comunidad local.

Diversos autores como Wood, McCarthy, Besteiro, entre otros, han estudiado el impacto del Turismo de Cruceros en las economías de las ciudades y países receptores, así como los efectos negativos que puedan tener. En muchos casos, no se tiene clara la repercusión directa y positiva en la economía de las ciudades receptores, siguiendo esta línea, autores como Seild, Guiliano y Pratt afirman que: “aunque los gastos totales del Turismo de Cruceros pueden ser similares a otros turistas, parece que la cantidad inyectada en la economía local por crucero turístico, es sustancialmente menor que para otros tipos de turismo”. Por lo que según los mismos: “se cuestiona seriamente la conveniencia de impulsar el turismo de cruceros como estrategia de desarrollo local y regional”⁷⁰.

⁶⁹ Sociedad de Planificación y Desarrollo, (2012) *Análisis del Turismo de Cruceros en Málaga 2012*, Puerto de Málaga.

⁷⁰ Molinillo Jiménez, S., Aguilar Illescas, R., y Anaya Sánchez, R., (2010) Aproximación al Comportamiento de Compra del Turista de Cruceros en Málaga, *Encontros Científicos-Tourism & Management Studies* Núm.6, Málaga.

5.2. TURISMO NÁUTICO-DEPORTIVO

5.2.1. Evolución del número de puertos deportivos y amarres

A efecto de este estudio, no todas las instalaciones náutico-deportivas pueden ser consideradas como puertos deportivos, únicamente porque alberguen un número de embarcaciones en sus amarres o plazas.

Podemos distinguir cinco tipos de instalaciones: fondeadero, dársena, puerto interior, puerto marítimo y marina seca. De entre las cuales, solo examinaremos las dársenas, puertos interiores y puertos marítimos, ya que la mayoría de los puertos tienen alguna zona destinada a marina seca, y las instalaciones que solo se dedican a esta actividad, no tienen amarres en muelles ni pantanales, e incluso pueden estar situadas en el interior. En el caso de los fondeaderos, suelen estas embarcaciones estar destinadas a actividades como la pesca, por lo que no tendrían repercusión en el sector turístico⁷¹.

La evolución de los puertos deportivos en España, responde del siguiente modo:

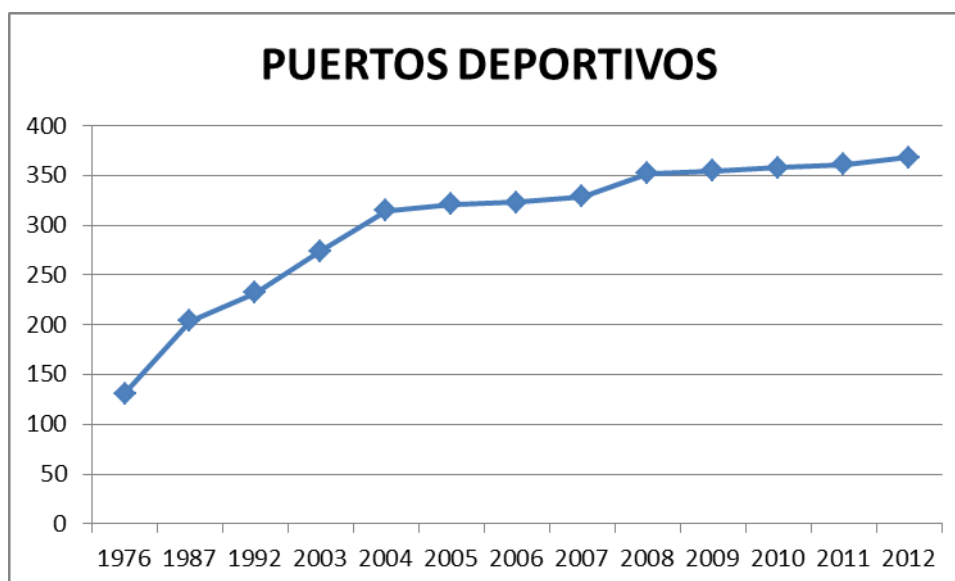


Figura 26. Evolución de los puertos deportivos en España⁷²

⁷¹ Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, (2012) Informe Anual de los Puertos Deportivos en España, Barcelona.

⁷² Datos procedentes de la Federación Española de Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos. Elaboración propia.

AÑO	PUERTOS	TASA INTERANUAL
1976	131	
1987	204	55,72%
1992	232	13,72%
2003	274	18,10%
2004	315	14,96%
2005	321	1,90%
2006	323	0,62%
2007	329	1,85%
2008	352	6,99%
2009	355	0,85%
2010	358	0,84%
2011	361	0,83%
2012	368	1,93%

Figura 27. Evolución de los puertos deportivos en España y tasa de variación ⁷³

Se percibe un crecimiento notorio de puertos deportivos en España a lo largo de los últimos 35 años, ahora bien, este aumento se ha ralentizado a partir del año 2005, excepción hecha del año 2008, ya que existe un crecimiento alrededor del 7%, respecto del año anterior.

Por lo que respecta a los amarres:

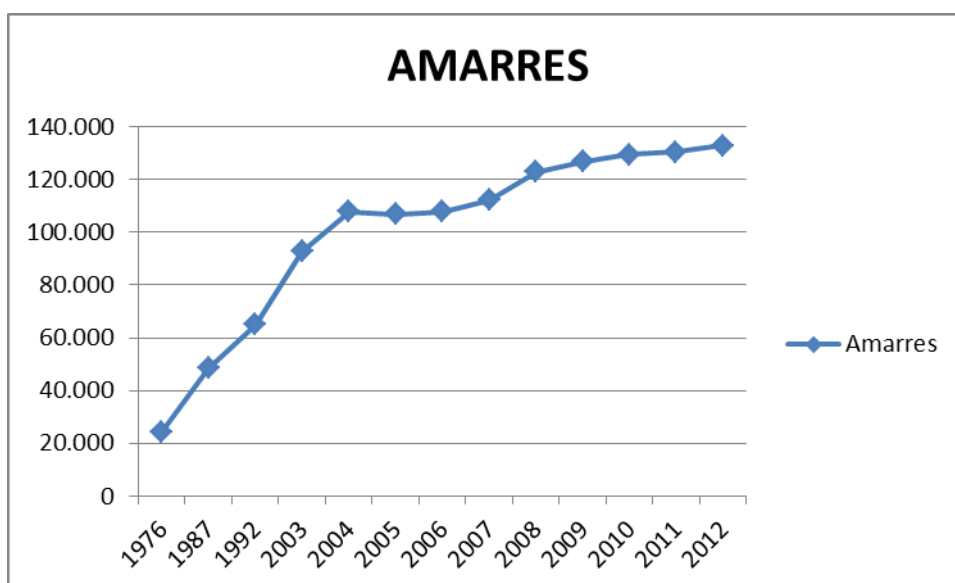


Figura 28. Evolución de los amarres en España⁷⁴

⁷³ Datos procedentes de la Federación Española de Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos. Elaboración propia.

⁷⁴ Datos procedentes de la Federación Española de Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos. Elaboración propia.

AÑO	AMARRES	TASA INTERANUAL
1976	24.305	
1987	48.514	99,60%
1992	64.938	33,85%
2003	92.694	42,74%
2004	107.894	16,39%
2005	106.795	-1,01%
2006	107.772	0,91%
2007	112.258	4,16%
2008	122.949	9,52%
2009	126.859	3,18%
2010	129.554	2,12%
2011	130.555	0,77%
2012	132.948	1,83%

Figura 29. Evolución de los amarres y tasa de variación⁷⁵

Existe un gran crecimiento en el número de amarres hasta el año 2005, ya que en el cual, sorprendentemente se percibe un ligero decrecimiento, posteriormente, es notable un crecimiento irregular, superior al que se observa en el crecimiento de puertos, debido a que la tendencia en los últimos años ha sido la ampliación de los puertos existentes y no la creación de nuevos puertos deportivos.

Se hace necesario, especificar donde se encuentran los puertos deportivos, y como se distribuyen en nuestro litoral.

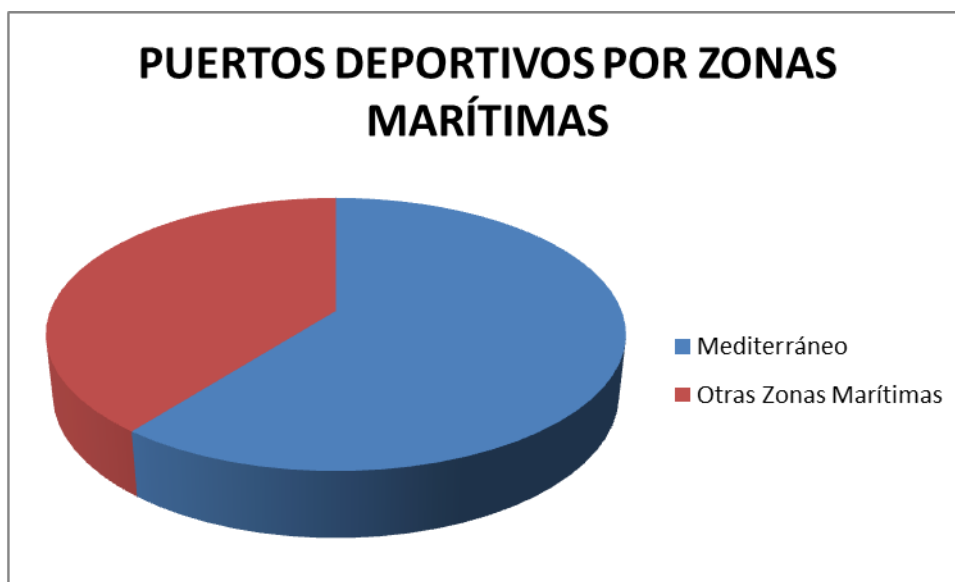


Figura 30. Distribución de los puertos deportivos en el litoral español⁷⁶

⁷⁵ Datos procedentes de la Federación Española de Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos. Elaboración propia.

La mayoría de los puertos deportivos en el año 2012, se encuentran situados en la costa mediterránea, cercano al 61% del total de los puertos existentes en el litoral español.

CC.AA	Puertos	%	Amarres	%
Baleares	55	14,9	22.431	16,9
Galicia	53	14,4	12.356	9,3
Andalucía	55	14,9	20.298	15,3
Cataluña	50	13,6	30.770	23,1
Canarias	44	12	8.234	6,2
Valencia	42	11,4	19.641	14,8
Murcia	19	5,2	6.521	4,9
País Vasco	20	5,4	5.664	4,3
Asturias	17	4,6	2.547	1,9
Cantabria	11	3	3.693	2,8
Melilla	1	0,3	493	0,4
Ceuta	1	0,3	300	0,2
Total	368	100	132.948	100

Figura 31. Distribución de los puertos deportivos por CC.AA⁷⁷

En el año 2012, las Comunidades Autónomas con mayor número de puertos deportivos, en orden de mayor a menor, son: Baleares, Andalucía, Galicia, Cataluña, Canarias y Comunidad Valenciana, aglutinando aproximadamente el 81% del total de puertos deportivos que se encuentran en España.

Ahora bien, por lo que respecta al número de amarres, no se sigue este orden, ya que Cataluña es la comunidad con mayor número de amarres, contando con un cuarto de los amarres totales de España, consecuencia de que los puertos deportivos catalanes, son de mayor capacidad, comparación hecha del resto de regiones. Después de Cataluña, le siguen Baleares, Andalucía y Valencia, contando con puertos de capacidad media. Apuntar que Galicia y Canarias, a pesar del gran número de puertos deportivos con los que cuentan, no poseen un gran volumen de amarres, debido a que los puertos deportivos de estas regiones se caracterizan por tener una capacidad pequeña, ejemplo de ello es, que la Comunidad de Murcia, con 19 puertos respecto a los 44 de Canarias, poseen un número similar de amarres, 6.521 frente a 8.234.

Por lo respecta, al número de puertos deportivos y amarres, así como también a su distribución en nuestra Comunidad Autónoma:

⁷⁶ Datos procedentes de la Federación Española de Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos. Elaboración propia.

⁷⁷ Datos procedentes de la Federación Española de Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos. Elaboración propia.

AÑO	AMARRES	TASA INTERANUAL	PUERTOS	TASA INTERANUAL
2007	14.946		41	
2008	15.654	4,73%	49	19,51%
2009	17.685	12,97%	49	0%
2010	18.794	6,27%	50	2,04%
2011	19.309	2,74%	51	2%
2012	20.298	5,12%	55	7,84%

Figura 32. Evolución de los puertos deportivos y amarres en Andalucía⁷⁸

Existe un crecimiento de los puertos y amarres en Andalucía, excepción hecha del año 2009, ya que no existe un aumento en los puertos, pero si un gran crecimiento el número de amarres, debido a la ampliación de los puertos andaluces ya existentes. Por tanto, es posible afirmar que la tendencia del sector en Andalucía es un crecimiento positivo moderado, pero caracterizado por ser un crecimiento inestable, es decir, no crece ponderadamente.

2012	Amarres	%	Puertos	%
Almería	4.055	19,98	10	18,18
Granada	420	2,07	2	3,64
Málaga	4.620	22,76	11	20
Cádiz	7.636	37,62	19	34,55
Sevilla	403	1,98	3	5,45
Huelva	3.164	15,59	10	18,18
TOTAL	20.298	100	55	100

Figura 33. Distribución de los puertos deportivos y amarres en Andalucía⁷⁹

En tanto a los puertos y amarres en el año 2012, distribuidos por provincias, Cádiz posee tanto el mayor número de puertos, como de amarres; seguido de Málaga, Almería y Huelva. Las provincias de Granada y Sevilla, no tienen una fuerte presencia en este sector. Queda claro, que la provincia de Cádiz y Málaga aglomeran el 55% de las instalaciones náutico- deportivos y aproximadamente el 60% de los amarres. Almería y Huelva poseen el mismo número de puertos, aunque Almería posee mayor número de amarres.

⁷⁸ Datos procedentes de la Federación Española de Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos. Elaboración propia.

⁷⁹ Datos procedentes de la Federación Española de Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos. Elaboración propia.

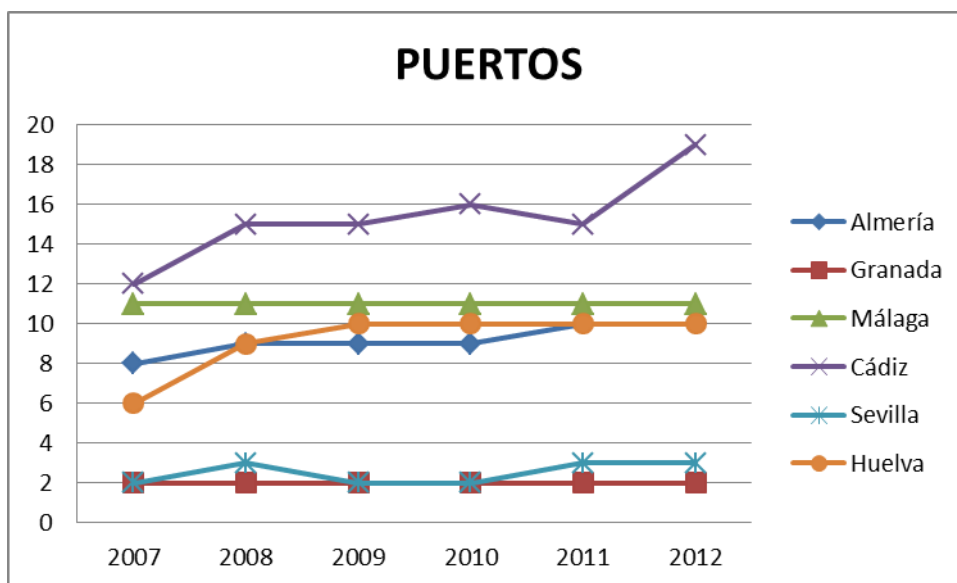


Figura 34. Evolución de los puertos deportivos por provincias en Andalucía⁸⁰

Por lo que se refiere a la evolución de puertos deportivos en Andalucía, distribuidos por provincias, Sevilla y Granada se mantienen en el mismo número de puertos, excepción hecha de un ligero crecimiento en Sevilla, siendo las dos provincias con menor número de puertos.

Huelva y Almería han sufrido una evolución mucho mayor, con mayor incidencia en Huelva, que en el año 2007, contaba con un número menor de puertos, teniendo en la actualidad el mismo número de puertos deportivos.

Málaga se mantiene con el mismo número de puertos, sin observar crecimiento alguno, a diferencia de Cádiz, que ha experimentado el mayor crecimiento en número de puertos deportivos, respecto al resto de provincias andaluzas.

⁸⁰ Datos procedentes de la Federación Española de Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos. Elaboración propia.

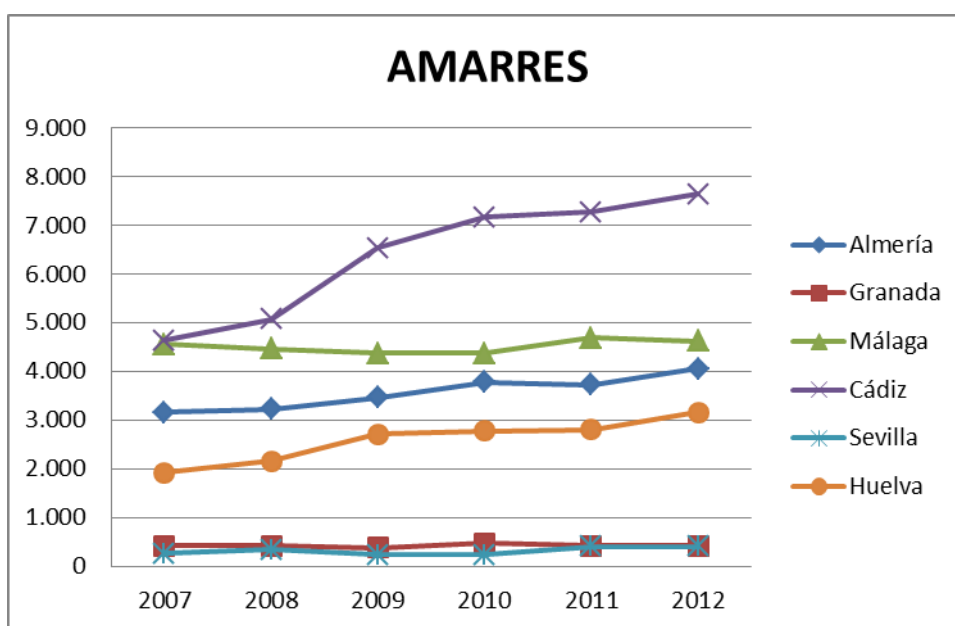


Figura 35. Evolución de los amarres por provincias en Andalucía⁸¹

En cuanto a los amarres, Sevilla y Granada, repiten la misma tendencia observada en la evolución del número de puertos. Almería y Huelva presentan un ligero crecimiento positivo, siendo mayor el número de amarres en el caso de Almería, a pesar de que en las dos provincias existen el mismo número de puertos. Málaga se mantiene constante en el número de amarres, mientras que en Cádiz, es posible afirmar que existe un enorme crecimiento, ya que en el año 2007, poseía un número de amarres similar al de la provincia de Málaga, pero en la actualidad, lo supera en más de 3000 amarres.

5.2.2. Impacto económico

Antes de analizar el concreto impacto económico que genera el sector, debemos partir de algunas consideraciones.

Como ya sabemos, los puertos deportivos son de titularidad autonómica, pudiendo diferenciarse entre los que son gestionados directamente o de modo indirecto.

Los puertos de gestión indirecta se perciben en desventaja frente a los gestionados directamente por la administración, debido a que los puertos gestionados indirectamente están sujetos al pago fijo a la administración, independientemente de su margen de beneficios, por lo que repercute, en la

⁸¹ Datos procedentes de la Federación Española de Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos. Elaboración propia.

capacidad de invertir en las instalaciones y en los servicios del puerto, así como también en la competitividad de sus precios⁸².

Ahora bien, podemos encontrar en un puerto deportivo, las siguientes líneas de actividad, que son generadoras de ingresos y/o costes:

- Gestión de amarres.
- Marina seca.
- Aparcamientos.
- Alquiler de locales y superficie descubierta.
- Servicio de suministros (agua, electricidad, telefonía, etc.).
- Venta de combustible.
- Varadero.

Teniendo en cuenta todas estas actividades que se pueden desarrollar dentro de un puerto deportivo, se puede plantear, que un puerto deportivo con 400 amarres, puede llegar a crear unos 10 empleos directos y hasta 100 contabilizando los indirectos, creados por los talleres de reparación, alquileres y chárter, tiendas de provisiones, establecimientos de restauración y escuelas náuticas⁸³.

A falta de datos oficiales actualizados, ya que no existen informes con datos actuales, y los estudios relativos a este sector, en muchas ocasiones, confunden el impacto económico de los puertos deportivos, con la náutica de recreo, la cual engloba muchas más actividades, que los puertos deportivos en sentido estricto, es necesario partir de la siguiente hipótesis, considerando la totalidad de amarres en España, es posible aventurarse a dar una cifra aproximada, por lo que en 2012 debería existir la creación de 3.323 empleos directos y 33.237 empleos indirectos en relación con los puertos deportivos.

En el año 2009 se calculó que los puertos deportivos generaron casi 30.000 empleos directos e indirectos, teniendo en cuenta que la tasa de variación interanual acumulada en el número de amarres, del año 2009 al año 2012 es de 4,72%, es posible afirmar que la aproximación anteriormente formulada, es totalmente válida⁸⁴.

Para el caso de Andalucía, en el año 2012, se puede estimar que los puertos deportivos generaron alrededor de 507 empleos directos y 5.074 empleos indirectos.

⁸² Consejería de Turismo y Comercio, (2012) Turismo en Puertos Deportivos en Andalucía, Junta de Andalucía.

⁸³ Ferradás, S., (2001) La Relevancia del Turismo Náutico en la Oferta Turística, Cuadernos de Turismo 7.

⁸⁴ García-Reche, A., Marco-Serrano, F. y Nieto Corredera, D., (2010) Los Puertos Deportivos en España: Estructura, Modelos de Gestión y Resultados Económicos-Financieros, Instituto de Pensamiento Económico, Valencia y Madrid.

Existen otros estudios⁸⁵, que arrojan parámetros similares, a los anteriormente mencionados, además de otros datos relativos a la construcción de un puerto deportivo.

Por lo que respecta a la construcción de un puerto deportivo, existe poca información sobre el impacto que genera en el empleo, puesto que cada caso es único. Dicho informe arroja una aproximación, la cual establece una media de 25 empleos por cada 100 puntos de amarre construidos.

Concerniente a la generación de empleo del puerto en la gestión del mismo, coinciden ambos estudios barajados.

Es necesario hacer mención, a los puestos de trabajo creados por actividades de alquiler náutico, es decir, las empresas dedicadas al Chárter Náutico. Se estima que crean un total de 28.000 empleos⁸⁶.

Según el informe de García Reche, A., plantea un estudio, en el cual excluye a aquellos puertos deportivos gestionados directamente por el Estado, de este modo, afirman que el resultado neto por amarre es de 543,77 euros. Multiplicando dicho valor medio, por el número de amarres de los puertos deportivos considerados en el estudio, se obtiene el valor medio, neto de impuestos, que los puertos deportivos en España generaran alrededor de 62 millones de euros.

Como bien apuntan los diversos informes, y falta de datos oficiales, todas estas cifras muestran el impacto que genera un puerto deportivo, sin embargo todo esto dependerá en gran medida de la capacidad que tenga un territorio de generar efectos indirectos e inducidos a través de la creación de un subsector náutico y/o de la explotación turística de un puerto deportivo.

Además de estas cifras, se extraen algunas características propias del sector, ya que se percibe cierta dispersión entre los resultados obtenidos por las entidades gestoras en régimen de asociación (Club Náutico) y las gestionadas por sociedad mercantil, por lo que los puertos gestionados por asociaciones, obtienen unos ingresos inferiores en un 45%, respecto de otros puertos, apuntando el informe⁸⁷ que se podría deber al pago del canon.

Por último, conviene destacar el gasto medio de los turistas en este segmento, ya que puede arrojar una cifra, la cual podemos comparar, respecto de otros segmentos turísticos, según el informe anual de la Junta de

⁸⁵ Cámara de Comercio e Industria de Marsella, (2011) Náutica de Recreo en el Mediterráneo, Estudio nº26, Francia.

⁸⁶ Cámara de Comercio e Industria de Marsella, (2011) Náutica de Recreo en el Mediterráneo, Estudio nº26, Francia.

⁸⁷ García-Reche, A., Marco-Serrano, F. y Nieto Corredera, D., (2010) Los Puertos Deportivos en España: Estructura, Modelos de Gestión y Resultados Económicos-Financieros, Instituto de Pensamiento Económico, Valencia y Madrid.

Andalucía⁸⁸, el gasto medio diario de este tipo de turista, en el año 2012, se sitúa en torno a 64,50 euros, existiendo un ligero descenso, respecto del año 2011.

Las partidas de gasto del turista, se caracterizan del siguiente modo:

- Atraque, reparaciones o mantenimiento del buque y compra de gasolina (40%).
- Restauración (23%).
- Compras, alimenticias o no (17%).

CAPÍTULO 6 CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA

En este último apartado, se debe extraer las conclusiones pertinentes sobre la información antes expuesta y en consecuencia de ello, proponer, en el caso de que sea posible, mejoras en este ámbito.

El régimen jurídico del transporte marítimo en el sector turístico, en general, es bastante amplio, por lo que es necesario diseccionarlo, al igual que se ha hecho a lo largo del trabajo.

Por lo que se refiere al marco competencial, quedan bien definidas y establecidas la competencias, tanto por la legislación, así como también, por el Tribunal Constitucional, ahora bien, lo que no está realmente definido son los tipos de puertos, por lo que hay que hacer un gran esfuerzo para diferenciar los puertos deportivos propiamente dichos, zonas de deportivas en zona I, en zona II e instalaciones menores. Toda esta problemática, quedaría resuelta mediante la introducción de la definición de cada una de las instalaciones en el ordenamiento jurídico, del mismo modo, que se ha hecho sobre los puertos de interés general.

En cuanto al régimen jurídico que incide directamente sobre el tráfico de pasajeros a través de cruceros, cabe destacar:

- Los puertos de interés general, de competencia estatal, son gestionados, a través de Autoridades Portuarias, cuya gestión es coordinada mediante Puertos del Estado, estos entes de Derecho público están sujetos al Derecho Privado, por lo que la gestión de

⁸⁸ Consejería de Turismo y Comercio, (2012) Turismo en Puertos Deportivos en Andalucía, Junta de Andalucía.

los puertos, responde a una estructura similar a una organización empresarial privada, con los beneficios que ello reporta.

- El régimen laboral de los trabajadores de las líneas de cruceros se caracteriza principalmente por la temporalidad, si a esto sumamos, que los trabajadores están sometidos al régimen laboral de la nacionalidad del buque y que en otras ocasiones pueden pertenecer a compañías proveedoras de personal, con un régimen similar al de una Empresa de Trabajo Temporal, podemos afirmar, que con independencia del número de empleos que generé, se crea un empleo de baja calidad.
- La contratación de este tipo de viajes, no está regulada de forma singular, pero viene recogida en la ley general, garantizando los derechos del consumidor, ahora bien, las condiciones de cancelación pueden resultar algo abusivas, respecto de las establecidas en el sector hotelero, debiéndose, en mi opinión, flexibilizar dicho sistema.
- El régimen económico financiero de los puertos de interés general, se caracteriza por los principios de autosuficiencia y rentabilidad, cercanos a los postulados del mercado. Estos principios favorecen la competitividad en el sector, pero a la vez generan una guerra de tasas y precios, que en cierta manera, es uno de los numerosos motivos, que provocan la inestabilidad en el sector, ya que las grandes líneas de cruceros se benefician de esta guerra, no solo por la competencia de los distintos puertos españoles, sino también por otros puertos del mediterráneo. Además, es posible afirmar, que la legislación adolece de una confusión terminológica entre tasas, tarifas y precios privados, por lo que su lectura e interpretación, es una tarea de lo más árida y puede conllevar a error.

Como ya se apuntó, el régimen jurídico aplicable a los puertos deportivos, se caracteriza por ser una legislación escasa y dispersa, y consecuencia de ser una competencia autonómica, se aprecia falta de unanimidad a la hora de su regulación por parte de las Comunidades, tanto en el ejercicio de dicha competencia, como en la organización administrativa de los puertos deportivos, por lo que existen tantas realidades, como Comunidades Autónomas, haciendo difícil su comprensión y estudio, sin poder hacer propuesta alguna al respecto, ya que las diferentes Comunidades son soberanas para asumir dicha competencia, regularla y desarrollarla.

Un punto esencial y común de dicha regulación, es la posibilidad de que los particulares puedan gestionar puertos deportivos, no desde un punto de vista puramente jurídico, sino más bien, desde la rentabilidad de dicho puerto, ya que, los puertos de gestión pública son más rentables, debido a que están exentos del pago fijo, respecto de los puertos deportivos gestionados por particulares, consecuencia de ello, no se encuentran en las mismas condiciones de competitividad, por lo que sería necesario, la supresión de

dicho tributo, para que no existan desventajas competitivas entre los diferentes puertos, o que las Comunidades Autónomas asuman la gestión de todos los puertos deportivos que se encuentren en su litoral.

Del mismo modo que sucedía en los puertos de interés general, los amarres están sujetos a un determinado precio, estableciéndose como regla general, las normas de la oferta y la demanda, por lo que, existe una competencia en tanto a precios, que pueden provocar ciertos desequilibrios en el sector, olvidando que el ordenamiento jurídico, contempla el amarre como un servicio público, en consecuencia de esto, y como bien sabido es, un servicio público, no puede estar sometido a las normas de mercado, por lo que el legislador debería optar por uno de los dos modelos.

Otro punto que se ha tratado a lo largo del estudio, son las implicaciones ambientales del transporte marítimo en el sector turístico. Bien sabido es, que el turismo puede ocasionar graves daños al medio ambiente, pero en este trabajo, no se ha estudiado el impacto medioambiental del transporte marítimo, sino los aspectos que acarrea dicha actividad y su regulación, para en este apartado apuntar, si la regulación medioambiental es acorde con la realidad del sector.

Es posible afirmar, que existe una mayor preocupación ambiental a nivel internacional y europeo, mientras que la legislación estatal y autonómica, simplemente se hace eco de las recomendaciones en este sector, por lo que encontramos una legislación que no está a la vanguardia en materia medioambiental, caracterizada por ser una legislación “tardía”, y la ausencia de leyes propiamente medioambientales.

Ejemplo de ello, es la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los puertos de Andalucía, por las deficiencias en los diferentes instrumentos de planificación territorial, tanto en los Planes de Usos de los Espacios Portuarios, como en los Planes Especiales de Ordenación de los Puertos, ya que guarda silencio en algunos criterios ambientales, tales como las previsiones sobre las instalaciones dedicadas a la recogida de desechos, a las que hace referencia la legislación comunitaria⁸⁹.

Coincidiendo con las palabras de la profesora M^a Remedios Zamora, la cual expone: “ la Ley de Puertos de Andalucía no es exhaustiva desde el punto de vista de la regulación ambiental y no incorpora novedades destacadas en esta materia...la regulación andaluza sobre puertos ha coincidido en el tiempo con las políticas europeas sobre esta materia, pero se mantiene ajena a las premisas incorporadas en los textos comunitarios...dadas las competencias regionales en la elaboración de las iniciativas europeas queda vacío de contenido en el texto de la norma andaluza...por lo que podemos afirmar que la Comunidad Autónoma de Andalucía ha desaprovechado la oportunidad de

⁸⁹ Zamora Roselló, M^a Remedios (2008). Las referencias ambientales en la regulación andaluza sobre puertos, presentado en el Congreso Nacional del medio ambiente, Madrid, España.

elaborar una política portuaria autonómica de futuro y que la habría situado a la vanguardia...”.

A pesar de todo lo expuesto, es necesario poner de manifiesto, la importancia de las etiquetas de calidad, ya que fomentan la protección del medio ambiente, y el esfuerzo de muchas instalaciones náutico-deportivas españolas, que ostentan dichas etiquetas, consiguiendo un alto estándar medioambiental.

Por lo que respecta a las implicaciones económicas del Turismo de Cruceros, es posible afirmar que:

- España es una potencia europea, ocupando el segundo puesto de entrada de turistas a través de cruceros.
- Inferioridad del número de turistas, respecto de otros medios de transporte, como avión o carretera.
- Tendencia decreciente del número de cruceristas, tanto en España, como en Málaga, contraria a la tendencia del turismo en general y a otros medios de transporte (aeropuerto y carretera).
- Marcada estacionalidad en los puertos españoles, aglutinando el tercer trimestre el mayor número de turistas, coincidiendo con la típica estacionalidad del turismo, mientras que el puerto de Málaga, no se aprecia una estacionalidad tan marcada, repartiéndose entre el tercer y cuarto trimestre, con mayor relevancia del cuarto, rompiéndose relativamente la estacionalidad típica del turismo.
- Inestabilidad en el sector tanto a nivel estatal, como en el puerto de Málaga.
- El puerto de Málaga es uno de los principales puertos españoles en número de cruceristas, a pesar del decrecimiento del año 2013.
- El impacto económico que genera en Europa el turismo de cruceros, en el año 2013, se puede cuantificar en 39,3 billones de euros y 339.417 puestos de trabajo, con una mayor significación en la industria naviera, y con una tendencia creciente.
- Dicho impacto en España, para ese mismo año, generó 1.226 millones de euros y 25.620 puestos de trabajo. A diferencia de la realidad europea, existe un decrecimiento respecto del año anterior, debido al descenso de cruceristas y al gasto de los astilleros españoles, tendencia muy diferente, respecto de otros Estados europeos, por lo que, es preocupante que siga cayendo el gasto de los astilleros españoles, y que el impacto económico que genera el Turismo de Cruceros dependa exclusivamente del sector servicios, y consiguientemente, ser dentro de este segmento turístico, un mero receptor de cruceristas.
- El impacto generado por el Turismo de Cruceros en la ciudad de Málaga, en el año 2012, fue de 56,6 millones de euros y 673

empleos. Dentro de estos datos, es necesario aclarar que de todo ese impacto económico, el 90% fue dentro del sector servicios, por lo que, en otras áreas no existe beneficio alguno, todo esto, junto a que el gasto del turista de cruceros, se aglutina principalmente en el centro histórico y en el muelle 1, se puede afirmar que no todos los sectores económicos se benefician de este tipo de turismo, ni tampoco el gasto del turista beneficia a todos los comercios de la ciudad, por lo que se encuentran ajenos a este fenómeno. Todo esto sumado, a que una parte del gasto del crucerista se pierde en las excursiones realizadas a otras localidades andaluzas, crea dudas, sobre el beneficio real de este segmento y coincidir con algunas tesis mantenidas por algunos autores, sobre que la cantidad inyectada en la economía local, es menor respecto de otro tipo de turismo.

Por lo que se refiere a las implicaciones económicas del Turismo de Náutico-deportivo, es posible afirmar que:

- Existe un crecimiento paulatino de los puertos deportivos en España, el cual se ralentiza en el año 2005, mientras que el crecimiento de los amarres experimenta un crecimiento mayor, consecuencia de una tendencia hacia la ampliación de los puertos ya existentes.
- El 61% de los puertos deportivos españoles se encuentran en el litoral mediterráneo.
- Siguiendo este orden, Baleares, Andalucía, Galicia, Cataluña, Canarias y Comunidad Valenciana, aglutinan el 81% de los puertos deportivos españoles, ahora bien, este orden cambia en el número de amarres, siendo Cataluña la región con mayor número.
- Andalucía presenta un crecimiento moderado, tanto en el número de amarres, como puertos deportivos, pero dicho crecimiento es mayor que el que se observa a nivel estatal.
- El Turismo Náutico-deportivo tiene mayor presencia en las provincias de Cádiz y Málaga, con mayor incidencia en Cádiz.
- El crecimiento andaluz en este segmento, se debe al crecimiento de las provincias de Cádiz, Huelva y Almería, ya que en el resto de provincias, durante estos últimos años, no ha aumentado.
- Como ya se ha apuntado, existen desventajas competitivas entre los puertos gestionados por particulares y los gestionados directamente por la administración pública, debido al pago fijo a la administración, propuesta que se ha formulada anteriormente.
- Falta de estudios económicos en esta materia, por lo que debería existir un mayor esfuerzo, tanto por las instituciones públicas turísticas, como por asociaciones del sector.

- En España, el Turismo Náutico-Deportivo, en el año 2012, generó aproximadamente 62 millones de euros y 3.323 empleos directos y 33.277 empleos indirectos.
- Existe una variación entre la rentabilidad de los puertos deportivos gestionados a través de un club náutico y los gestionados mediante una sociedad mercantil, ya que los primeros presentan unos ingresos inferiores, en torno a un 45% menos. En consecuencia de esto, se debe establecer una fórmula jurídica única para la gestión de los puertos deportivos por particulares, evitando desventajas competitivas entre unos y otros.
- El gasto medio de este tipo de turista, es de 64,50 euros, algo superior al gasto medio del crucerista, y teniendo en cuenta que la cantidad de dinero inyectada en la economía local, es menor en el Turismo de Cruceros, es posible afirmar, que el Turismo Náutico-Deportivo puede generar mayores beneficios económicos a la economía local.

Además de estas conclusiones y propuestas, y teniendo en cuenta algunas de las recomendaciones incluidas en la literatura, podemos añadir las siguientes medidas:

- Elaborar un Plan Nacional Global de Turismo Náutico⁹⁰.
- Menor presión fiscal, ya que supone un serio freno para su desarrollo y para la industria, de un sector con un gran potencial⁹¹.
- Fomentar la integración y cooperación entre las empresas dedicadas al Turismo Náutico y los puertos, para emprender acciones conjuntas de promoción, comercialización, así como también, la creación de productos turísticos, e incluso un clúster⁹².

Por último, y para concluir, tanto el Turismo de Cruceros, como el Turismo Náutico-Deportivo, son de gran valor dentro y fuera del Turismo, pero en mi opinión, deben ser tenidos en cuenta como un turismo complementario, un instrumento válido para romper con la estacionalidad del sector turístico.

Aunque en la actualidad el Turismo de Cruceros está siendo muy mediático, se ha de tener en cuenta los efectos negativos que provoca, tales como la masificación, despersonalización en espacios urbanos, creación de infraestructuras y servicios “ad hoc”, y el daño medioambiental, y dada su

⁹⁰ Asociación Nacional de Empresas Náuticas, (2012) Impacto Económico de la Náutica de Recreo en España y Propuestas para su Crecimiento, Madrid.

⁹¹ Confederación Española de Organizaciones Empresariales, (2014) Memorándum, Los Sectores Empresariales Relacionados con el Mar en España, Consejo del Mar de CEOE, Madrid.

⁹² Rivera Mateos, M., (2010) Los Puertos Deportivos como Infraestructuras de Soporte de las Actividades Náuticas de Recreo en Andalucía, Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, nº 54.

inestabilidad, puede provocar daños irreparables, por lo que creo que sería necesario controlar dicha actividad, sin que este segmento se convierta en el motor turístico del país o de cualquier comunidad.

BIBLIOGRAFÍA

Asociación Nacional de Empresas Náuticas, (2012) *Impacto Económico de la Náutica de Recreo en España y Propuestas para su Crecimiento*, Madrid.

Ayuntamiento de Barcelona, (2013) *Transporte Marítimo, Informe Sectorial 2013*, Barcelona Treball, Barcelona.

Bedmar Fernández, C. L., (2006) *Evaluación financiera de la inversión en un puerto deportivo. Análisis de rentabilidad y sensibilidad*, Universitat Politècnica de Catalunya.

Brida J.G., Bukstein D., Garrido N., Tealde E., y Zapata S., (2010) *Impactos Económicos del Turismo de Cruceros: Un análisis del gasto de pasajeros de cruceros que visitan el Caribe colombiano*, Estudios y Perspectivas en Turismo, Volumen 19, Colombia.

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, (2009) *El Turismo de Cruceros*, Valencia.

Cámara de Comercio e Industria de Marsella, (2011) *Náutica de Recreo en el Mediterráneo*, Estudio nº26, Francia.

Confederación Española de Organizaciones Empresariales, (2014) *Memorándum, Los Sectores Empresariales Relacionados con el Mar en España*, Consejo del Mar de CEOE, Madrid.

Comisión de las Comunidades Europeas, *Comunicación sobre las Conclusiones de la consulta sobre una política marítima integrada para Unión Europea (COM (2007)574 final)*.

Comisión de las Comunidades Europeas, *Comunicación sobre una política portuaria europea*, Bruselas 18 de octubre, (COM (2007) 616 final).

Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, (2011) *Turismo de Cruceros en Andalucía*, Junta de Andalucía.

Consejería de Turismo y Comercio, (2012) *Turismo de Cruceros en Andalucía*, Junta de Andalucía.

Consejería de Turismo y Comercio, (2012) *Turismo en Puertos Deportivos de Andalucía*, Junta de Andalucía.

Consejería de Turismo y Comercio, (2013) *Turismo de Cruceros en Andalucía*, Junta de Andalucía.

Corral Suárez, M., (1993) *La Conservación de los Recursos Biológicos del Mar en el Derecho Internacional Vigente*, Zamora.

Cruise Lines Internacional Association, (2014) *The Cruise Industry, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*, 2014 Edition, Bruselas, Bélgica.

Cruise Lines Internacional Association, (2014) *The Cruise Industry, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*, 2014 Edition, Bruselas, Bélgica.

Cuellar, M., y Kido, M.T., (2008) *Perfil y Análisis del Gasto del Crucerista: el caso de Bahías de Hualco*. Cuadernos de Turismo, nº22, México.

Elices Huecas, A., (1997) Régimen Jurídico. Evolución del Derecho del Mar (Capítulo II), García Alonso, JM., *El Mar de la Defensa Económica de España*, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid.

Estepa Montero, M., (2010) *La regulación del Transporte Marítimo: Las autopistas del Mar.*, Coordinador: Alberto Ruiz Ojeda, *El Derecho de la Regulación Económica*, V.I. Transportes, Editorial Iustel, Madrid.

Estepa Montero, M., (2012) *El régimen Jurídico y el Tráfico de los Cruceros Marítimos*. Anuario Jurídico y Económico Escorialense. Universidad Complutense de Madrid.

Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, (2007) *Situación Actual de los Puertos Deportivos en España*, Barcelona.

Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, (2008) *Informe Anual de los Puertos Deportivos en España*, Barcelona.

Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, (2009) *Informe Anual de los Puertos Deportivos en España*, Barcelona.

Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, (2009) *Impacto Económico de los Puertos Deportivos*, Josep Milà Consultores, Barcelona.

Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, (2010) *Informe Anual de los Puertos Deportivos en España*, Barcelona.

Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, (2011) *Informe Anual de los Puertos Deportivos en España*, Barcelona.

Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, (2012) *Informe Anual de los Puertos Deportivos en España*, Barcelona.

Fernández-Quirós Tuñón, T., y López Quiroga, J., (2012) *Guía sobre Legislación Portuaria*, Uría Menéndez, Madrid.

Ferradás, S., (2001) *La Relevancia del Turismo Náutico en la Oferta Turística*, Cuadernos de Turismo 7.

Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas, (2011) *Cuantificación Económica del Sector marítimo y su Desagregación Sectorial*, Madrid.

Gabinete Jurídico de la Confederación Española de Consumidores y Usuarios (CECU), (2009), *Cuestiones de Interés en la Contratación de Cruceros*, Cuadernos.

García-Reche, A., Marco-Serrano, F. y Nieto Corredera, D., (2010) *Los Puertos Deportivos en España: Estructura, Modelos de Gestión y Resultados Económicos-Financieros*, Instituto de Pensamiento Económico, Valencia y Madrid.

Hernández, J., (2008) *El Turismo de masas. Evolución y perspectivas*. Editorial Síntesis. Madrid.

Johnson, D., (2002) *Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check*. Marine Police. Nº 26. Southampton (UK).

Judicatura, Derecho Civil, Parte General y Derechos Reales (Volumen I), Editorial Caperi, Madrid 2013.

Lacleta Muñoz, J.M; Almazán Gárate, J.L, y Estepa Montero, M., (2009) *El Régimen Jurídico de los Espacios Marinos en el Derecho español e Internacional*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Puertos y Canales, Madrid.

Landaluce, A., (2009) *Situación y Futuro de la Náutica de Recreo en España- Propuestas Dinamizadoras*, Asociación Nacional de Empresas Náuticas, Madrid.

Losano P. y Torrejón C., (2006) *El Turismo de Cruceros*, Boletín Electrónico Intercambio Año 5 Nº26, Facultad de Turismo, Universidad Nacional del Comahue, Argentina.

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

Martín Rojo, I. (Investigador principal), Gaspar González, A.I.; Castellanos, M., Caro, F., Oviedo, M.A (2008) *La Responsabilidad Social*

Corporativa de los Puertos Deportivos y Clubs Náuticos de Andalucía. Ed. Junta de Andalucía. Colección Estudios y Jornadas de Turismo, nº 5.

Martín Rojo, I. y Peláez Verdet, A., (2003) *La repercusión de la administración y gestión de las instalaciones portuarias en el desarrollo del turismo náutico-deportivo. El caso de la Costa del Sol*. En revista Papers de Turisme, ed. Generalitat Valenciana, nº 33, 2º semestre 2003. Pp. 40-68

Martínez, R., Seguí J. M. y Petrus, J.M., (2011) *El Binomio Transporte y Turismo: del fordismo al postmodernismo*. Circulação transportes e logística. Diferentes Perspectivas, Sao Paulo.

Molinillo Jiménez, S., Aguilar Illescas, R., y Anaya Sánchez, R., (2010) *Aproximación al Comportamiento de Compra del Turista de Cruceros en Málaga*, Encuentros Científicos- Tourism & Management Studies Núm.6, Málaga.

Observatorio Turístico de la Comunitat Valenciana, (2013) *Turismo de Cruceros*, Conselleria d'Economia, Indústria, Turisme i Ocupació, Valencia.

Organización Mundial del Turismo, (2008) *Turismo de Cruceros. Situación Actual y Tendencias*, Madrid.

Organización Mundial del Turismo, (2013) *Panorama OMT del Turismo Internacional*, edición 2013.

Parc Científic Tecnològic, Turisme i Oci, (2011) *Tendències*, Programa Think Tank, Tercer y Cuarto Trimestre, nº6/7.

Patronato de Turismo Málaga-Costa del sol (2009) *El Turismo Náutico en la Costa del Sol*, Málaga.

Paz Antolín, A., (2005) *Régimen Jurídico de los Puertos de Interés General*, Study Tour on Port Reform, Madrid.

Peláez Verdet, A., (2002) *Puertos Deportivos: Repercusión de su Administración y Gestión en el Desarrollo del Turismo Náutico. Estrategias para el caso de la Costa del Sol*. Tesis Doctoral. Universidad de Málaga.

Rivera Mateos, M., (2010) *Los Puertos Deportivos como Infraestructuras de Soporte de las Actividades Náuticas de Recreio en Andalucía*, Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, nº 54.

Ruiz Hidalgo, C., (2012) *Las Tasas Portuarias y la Potestad Tarifaria de las Autoridades Portuarias de los Puertos de Interés General*, Crónica Tributaria NUM. 142/2012, Universidad de Vigo.

Savia, (2010) *Puertos Deportivos: Radiografía de un Mercado en Expansión*, Informe Especial, Madrid.

Sociedad de Planificación y Desarrollo, (2012) *Análisis del Turismo de Cruceros en Málaga 2012*, Puerto de Málaga.

Sociedad de Planificación y Desarrollo, (2012) *Balance Turístico Año 2012*, Málaga.

Sociedad de Planificación y Desarrollo, (2012) *Coyuntura Turístico de la Provincia de Málaga*, Málaga.

The Association of Mediterranean Cruise Ports, (2014) *Cruise Activities in Medcruise Ports, Statistics 2013*, A medcruise Report, Piraeus, Grecia.

Yepes, V., (2000) *Tráfico de Cruceros en el Mercado Turístico Mediterráneo*, IV Congreso de Ingeniería del Transporte, Valencia.

Zambonino Pulito, M., (2008) *Manual de Derecho Administrativo Marítimo*, Universidad de Cádiz.

Zamora Roselló, M.R., (2008). *Las referencias ambientales en la regulación andaluza sobre puertos*, presentado en el Congreso Nacional del medio ambiente, Madrid, España.

- Legislación.

Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar. Publicado en BOE núm. 309 de 27 de Diciembre de 1971.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, Reunida en Estocolmo del 5 al 16 de junio de 1972.

Ley 4/1982, de 5 de abril, de creación de la Comisión de Puertos de Cataluña. Generalitat de Catalunya 21 abril 1982, núm. 216, derogada por la Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña. Publicado en DOGC núm. 2632 de 05 de Mayo de 1998 y BOE núm. 127 de 28 de Mayo de 1998.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Monte Bay (Jamaica), del 10 de diciembre de 1982.

Orden de 4 de diciembre de 1985 de alquiler de embarcaciones de recreo. Publicado en BOE núm. 298 de 13 de diciembre de 1985.

Ley 6/1986, de 5 de mayo sobre determinación y revisión de Tarifas y Cánones en Puertos e Instalaciones Portuarias de la Comunidad Autónoma Andaluza. Publicado en BOJA núm. 41 de 10 de Mayo de 1986.

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.

Ley 8/1988, de 5 de mayo, de Puertos Deportivos de la Comunidad Autónoma, y a la creación de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía mediante la disposición adicional décima de la Ley 3/1991, de 28 de diciembre, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1992. Publicada en el BOJA núm. 114, de 31 de diciembre de 1991 y BOE núm. 59, de 9 de marzo de 1992

Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros. Publicado en BOE de 28 de Diciembre de 1989.

Ley 3/1991, de 28 de diciembre, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1992. Publicado en BOJA núm. 114 de 31 de Diciembre de 1991.

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.

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Publicado en BOE núm. 283 de 25 de Noviembre de 1992.

Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, por el que se regulan las Capitanías Marítimas. Publicado en BOE de 1 de Agosto de 1995.

Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (Vigente hasta el 21 de Octubre de 2011). Publicado en BOE núm. 284 de 27 de Noviembre de 2003.

Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía. Publicado en BOJA núm. 56 de 20 de Marzo de 2007 y BOE núm. 68 de 20 de Marzo de 2007.

Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Publicado en BOE núm. 287 de 30 de Noviembre de 2007.

Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía. Publicado en BOJA núm. 253 de 27 de Diciembre de 2007 y BOE núm. 45 de 21 de Febrero de 2008.

Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. Publicado en BOE núm. 191 de 7 de Agosto de 2010.

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Publicado en BOE núm. 253 de 20 de Octubre de 2011.

- Sitios webs consultados.

Agencia Pública de Puertos de Andalucía:

<http://www.eppa.es/>

Asociación de Puertos de Cruceros del Mediterráneo:

<http://www.medcruise.com/>

Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor:

http://www.adeac.es/bandera_azul/puertos

Consejo de Cruceros Europeo (ECC):

<http://www.europeancruisecouncil.com/>

Enciclopedia Jurídica:

<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/pabellon/pabellon.htm>

Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos:

<http://www.feapdt.es/>

Hosteltur:

http://www.hosteltur.com/192900_industria-crucero-aporta-economia-europea-2011-cifra-record-36000-m.html

http://www.hosteltur.com/177930_espana-cuarto-mercado-cruceros-europa.html

Instituto de Estudios Turísticos:

<http://www.iet.tourspain.es/>

Organización Mundial del Turismo:

<http://www2.unwto.org/es>

Puertos del Estado:

<http://www.puertos.es/>

Patronato de Turismo Málaga - Costa del Sol:

<http://www.visitacostadelsol.com/>

Puerto de Málaga- Autoridad Portuaria de Málaga:

<http://www.puertomalaga.com/web/guest>

Web Oficial de Turismo de Andalucía:

<http://www.andalucia.org/es/>