

6. - CONSIDERACIONES PRELIMINARES A LAS CONCLUSIONES FINALES

6.1. - Evolución y desarrollo de la industria del crucero

En el capítulo 1 se han expuesto las diferentes fases de la evolución de la industria del crucero: período anteguerras hasta 1918; entreguerras desde 1918 a 1939; posguerras de 1945 a 1960 y finalmente el período desde 1960 hasta la actualidad, correspondiente al renacimiento de la industria. El concepto de crucerismo tal y como lo entendemos en la actualidad comenzó su impresionante desarrollo a partir de la década de los sesenta, es decir mucho después del final de la segunda guerra mundial.

Sin embargo, su existencia es muy anterior como lo demuestra la carta que un armador alemán envió a sus posibles clientes en 1845. No obstante, el concepto de aquel crucerismo y el actual es completamente diferente. Hasta el año 1960 continuaba siendo un crucerismo de élite, a pesar de que a partir de los años cincuenta comenzó a ser más asequible a economías más modestas. Esta situación no se estabilizó, sino que ha continuado su evolución hasta llegar a la situación actual, donde un viaje en buque de crucero está al alcance de economías medias.

Cabe preguntarse la razón de este cambio y por qué el crucerismo ha sufrido tan tremenda transformación: no es por casualidad ni debido a cambio de tácticas de los armadores en la explotación de sus barcos. Estos cambios los han originado tres hechos importantes que han transformado drásticamente los esquemas de la explotación del comercio marítimo de pasajeros: la finalización de los movimientos migratorios de Europa a América y Australia a partir de los años veinte, principal fuente generadora de viajeros, y el nacimiento y auge de la aviación comercial a precios asequibles, con el valor añadido de la rapidez de los desplazamientos y finalmente la necesidad de rentabilizar las inversiones hechas en los buques de línea de pasajeros al final de la segunda guerra mundial.

Otra de las razones del cambio es el incremento en el nivel de vida de los ciudadanos de los países desarrollados que son, en definitiva, los generadores de turismo y, por extensión, del crucerismo marítimo.

Para llegar a la situación actual ha habido que invertir impresionantes cantidades de dinero que se cuentan por centenares de miles de millones de dólares, por poderosos grupos navieros multinacionales en colaboración con sociedades internacionales de inversión. Al margen de ciertos recientes acontecimientos que han modificado la industria, esta continúa su favorable evolución.

6.1.1. - Situación actual

La situación actual comenzó con el desarrollo de la industria a partir de 1960. Desde 1980 se ha caracterizado por continuos cambios de propiedad de empresas, desapariciones de navieras, ventas, bancarrotas y formación de macro sociedades.

De las relativamente pequeñas empresas que iniciaron el desarrollo de la industria, se ha pasado, particularmente en el último lustro, a la formación de macro empresas, creando una situación en la que no tenían cabida las pequeñas navieras que obligadas por las circunstancias, no tienen más alternativa que fusionarse entre ellas para poder competir en el mercado con ciertas posibilidades de éxito o, alternativamente, ser absorbidas por las macro empresas dominantes por su enorme potencial económico.

Esta evolución es consecuencia, entre otras razones, de la necesidad de efectuar inversiones multimillonarias para mantener una continua y variada oferta competitiva, ofreciendo nuevas unidades y ofertas atractivas con el fin de aumentar y explotar el tremendo potencial existente en este nuevo concepto de turismo de ámbito mundial.

Entre estas sociedades se pueden citar los grupos Carnival Corporation, Royal Caribbean International, P&O Princess Cruises, Star Cruises, Festival Cruises, etc., que controlan una cuota de mercado cercana al ochenta por ciento.

Es cada vez más evidente que la tendencia actual de fusiones y formación de grandes sociedades traerá como consecuencia la división de las empresas navieras de cruceros en cinco grupos:

Un primer grupo de macro empresas formado por varias navieras que por la gran capacidad sus buques y la composición de sus flotas, podrá ofrecer cruceros que cubran la totalidad de las áreas de crucerismo mundial. A este grupo pertenecen las anteriormente citadas Carnival Corporation, Royal Caribbean International, Star Cruises, etc.

Un segundo grupo formado por empresas de tipo medio con flotas modernas y número de suficiente de buques para cubrir amplias áreas de su entorno continental. A este grupo pertenecerán navieras europeas tales como Festival Cruises, Airtours, First Choice, Fred Olsen Cruises, etc.

Un tercer grupo de pequeñas empresas que ofrecerán cruceros cortos en áreas mucho más limitadas. Son típicos de este grupo las pequeñas navieras griegas que ofrecen cruceros de uno, dos y tres días por las islas griegas del mar Egeo.

Un cuarto grupo de navieras que cubrirán la importante oferta del crucero fluvial. Esta oferta se está revitalizando notablemente por las nuevas y modernas unidades de navegación fluvial que han sido puestas en servicio recientemente, además de las que se encuentran en construcción. Existe una variada oferta cubierta por compañías que ofrecen cruceros por el Danubio, Volga, Nilo y otros ríos asiáticos y europeos.

Y por último, un quinto grupo formado por una serie de armadores de buques del segmento de gran lujo y de compañías con uno, dos e incluso tres barcos, normalmente de una capacidad entre 100 y 150 pasajeros, que ofrecen cruceros especializados en un solo tema, tales como viajes polares, musicales, didácticos y organización de cruceros de cualquier clase a petición de los eventuales fletadores.

6.2. - La industria del crucero en el año 2002

El capítulo 2 trata del crucerismo marítimo en el presente año 2002. Está compuesto de siete temas diferentes analizados por separado y divididos en

siete apartados que, a mi juicio, componen el conjunto total de la industria del crucero marítimo. Estos temas son: *estado de la industria; construcción de buques de crucero; evaluación y clasificación de estos buques desde el punto de vista del crucerismo; relación de compañías de buques de crucero por segmento de mercado; tripulaciones; accidentes de buques de cruceros, y finalmente, un análisis de las áreas mundiales del crucerismo.*

Es un hecho que la industria del crucero continúa en franca expansión, si bien en la actualidad y debido a una serie de trágicas circunstancias como las ocurridas el 11-S, está atravesando por un período de transición que de hecho ha cambiado los esquemas y tácticas de mercado imperantes hasta los mencionados acontecimientos. Es cierto que según los datos y perspectivas de ventas disponibles en el primer trimestre de este año, que la recuperación ha sido inesperadamente rápida, habiéndose llegado, aparentemente, a niveles incluso superiores a los anteriores a los acontecimientos en cuanto al número de pasajeros.

6.2.1. - Nuevos conceptos del crucero marítimo

Debido a los acontecimientos del 11-S, el concepto de crucero marítimo por parte de los pasajeros, especialmente norteamericanos, ha sufrido una gran transformación y en consecuencia, la industria se ha tenido que adaptar a la nueva situación. Casi el 70% de los cruceristas proceden del mercado norteamericano. Los viajes a Europa y otras áreas alejadas de los lugares de residencia de los cruceristas en el continente americano, era particularmente preferidas por un importante sector de cruceristas estadounidenses. Sin embargo, esto conlleva la necesidad de largos traslados por vía aérea, a lo que la gran mayoría de los norteamericanos no son proclives después de los acontecimientos del 11-S, a menos que sean realmente necesarios, han decidido renunciar a este medio de transporte. Esto, no cabe duda, es una situación coyuntural de mas o menos duración.

En la actualidad, el número de pasajeros continúa casi invariable, incluso son tendencia al alza. Los actos de terrorismo no han ocurrido a bordo de los barcos ni en ninguno de los medios de transporte normalmente utilizados para alcanzar el puerto de embarque, de forma que los cruceristas siguen navegando, pero tratan de evitar los desplazamientos que les obligue a volar, embarcando en puertos donde no sea necesario utilizar el transporte aéreo.

Esto lo han detectado inmediatamente las empresas, y han acercado sus flotas a los pasajeros en lugar de tratar de mantener el flujo de pasajeros hacia lugares alejados de sus lugares de residencia. Prueba de ello es el gran desplazamiento de buques desde el mar Mediterráneo al Caribe, Golfo de Méjico, Alaska y costa occidental de los EE.UU. En contra de ello se puede argumentar que, precisamente en el año actual, las ofertas en Europa son incluso superiores a las del 2001 y las previstas para los años 2003 y 2004 que estarán muy por encima de la del año 2002, lo que en principio no parece estar en consonancia con lo expuesto anteriormente.

No es que los armadores hayan decidido volver nuevamente a Europa porque haya habido un cambio estructural en la situación, sino que en el año 2002 entrarán en servicio once nuevas unidades con 21.600 camas que hay que rentabilizar. Para los próximos dos años están previstas las siguientes entregas: en el año 2003 serán 14 nuevos buques con 30.372 camas, y en el año 2004 serán 10 buques con 24.112 camas. Es decir, un total de 54.484 camas más que a la finalización de la presente temporada del año 2002.

Según estas cifras, a principios de la temporada del año 2005 habrá una oferta de 299.340 camas, que suponen un aumento en dos años de cerca del 24% sobre el año 2002. La actual situación mundial de amenaza de terrorismo e inestabilidad social en algunas áreas, además de la recesión económica en los EE.UU y Europa, no parece ser la más propicia para que el mercado pueda absorber tal aumento, a pesar de la guerra de precios y ofertas cada vez más atractivas para el pasajero. La situación ha llegado a ser tan preocupante para las compañías que están estudiando nuevas fórmulas que de alguna forma mejore la situación.

6.2.2. - La construcción de buques de crucero

Después de una primera fase a partir de la década de los sesenta, en la que la casi totalidad de los buques empleados en el crucerismo eran los antiguos buques de línea adaptados, a partir de los años ochenta se comenzó la construcción de buques específicamente diseñados para cruceros. Al margen de su mayor capacidad, ya estaban dotados mas confort y concepción más modernas del crucero y nuevos sistemas de seguridad. Una parte importante de los modernos barcos aún en servicio, han sido construidos en aquella

década. La capacidad media de estos barcos era de 1.000 a 1.200 pasajeros, considerados buques grandes para la época.

En la década de los noventa la tendencia en la construcción fue claramente de aumento de la capacidad de los buques hasta el extremo de doblarla y, en ocasiones, triplicarla. Mas capacidad de pasajeros en un barco debidamente diseñado y equipado, significa explotación más económica y disminución de costes, lo que permite una oferta de precios mas reducida y asequible.

Los astilleros europeos tienen prácticamente monopolizada la construcción de buques de crucero. El mantenimiento de esta hegemonía comienza a ser problemático. Una de las principales razones que decantó a los armadores de buques de crucero a construir los barcos en Europa, además de la calidad y experiencia de sus astilleros, fue la oferta de precios competitivos y plazos de entrega mas cortos basados en técnicas de construcción modernas y económicas que permitían unos costes ajustados. Los astilleros europeos gozan además de subvenciones a la construcción de esta clase de buques, concedidas por la Unión Europea que les permitía cierta flexibilidad en las ofertas.

Sin embargo la Unión Europea ha decidido cambiar el sistema de subvenciones, dirigiendo las mismas a la construcción de buques especiales, como por ejemplo buques tanques, gaseros, portacontenedores y otros buques especializados.

Esta circunstancia, unida a la competencia feroz por parte de los astilleros asiáticos, pone en difícil situación a los astilleros europeos en cuanto a la construcción de buques de cruceros se refiere. Según importantes directivos europeos, los astilleros coreanos trabajan por debajo de los precios de coste, ya que reciben por parte del gobierno coreano, subsidios a la construcción de esta clase de buques. Esta situación está poniendo cada vez más difícil a los astilleros europeos poder mantener la hegemonía en este aspecto de la industria de construcción naval.

6.2.3. - Tripulaciones

Otro de los problemas que se plantean en la industria del crucero es la contratación de tripulaciones suficientemente preparadas. En realidad esta situación, que no es nueva, se ha agudizado seriamente en los últimos años.

La solución que han encontrado algunas compañías como Holland América Line, Royal Caribbean, Carnival y Princess de preparar sus propias tripulaciones, no es ni mucho menos la ideal. Indudablemente es la solución a sus propios problemas, pero no resuelve la necesidad personal a escala general de una industria de la importancia de la del crucero y por lo tanto, el problema subsiste.

Hasta la década de los años sesenta, al despegue de la industria, el problema era prácticamente inexistente. Las tripulaciones, tanto náuticos como de hotel, estaban bien remuneradas y la oferta y demanda de personal competente estaba prácticamente equilibrada, los sueldos eran suficientemente atractivos y las condiciones de trabajo razonables. La gran mayoría de los tripulantes en las compañías occidentales eran de procedencia europea.

La escasez de personal comenzó con la puesta en servicio de los grandes buques modernos, de mucha más capacidad y, consecuentemente, con más necesidad de personal. Los titulados náuticos superiores son preparados por las diferentes academias navales establecidas históricamente en los países occidentales de gran tradición naval, tales como el Reino Unido, Países Bajos, Noruega, Suecia, Alemania, Italia, Francia y España, por referirnos únicamente a Europa, en las que los alumnos reciben suficiente preparación, cubriendo la necesidad de técnicos de sus flotas. En relación con las tripulaciones subalternas, todavía existían marineros profesionales que, salvo honrosas excepciones, han desaparecido. En cuanto al personal de hotel, tampoco suponía un gran inconveniente, ya que había oferta suficiente para cubrir la demanda de las compañías.

El personal marítimo de los países occidentales, especialmente de los europeos, comenzó a escasear debido a las mayores oportunidades de empleos en tierra con buenas remuneraciones e incluso superiores a lo que percibían navegando y, sobre todo, con unas condiciones laborales y familiares que en ningún caso se pueden dar en la mar debido a la propia naturaleza de la profesión, siendo circunstancia suficiente para compensar sobradamente la posible disminución de ingresos. En consecuencia, los marinos comenzaron a escasear.

Debido a la mayor capacidad de pasajeros de las modernas construcciones, la necesidad de tripulantes aumenta proporcionalmente y los costes de explotación del buque aumentan considerablemente. Es cuando los diferentes

departamentos de personal, comenzó a dirigir su atención hacia los países del llamado *tercer mundo*, con alto nivel de desempleo y bajo coste, sin considerar su escasa o nula profesionalidad en la mayoría de los casos.

Como en toda ocasión de crisis, aparecieron los especuladores. Se montaron innumerables agencias de mano de obra barata, y a la vez inexperta, sin certificados de competencia que acreditaran al menos unos mínimos conocimientos de la profesión, pero a los que se pueden ofrecer contratos draconianos gozando además de una total inseguridad en la continuidad del empleo.

A partir de 1978 y en el seno de la International Maritime Organization (IMO), se estableció la Standards of Training Certification and Watch Keeping for Seafarers (STWC), con el fin de desarrollar unos mínimos standards de conocimientos que permitieran contratar a los tripulantes con ciertas garantías.

No obstante, el problema no se ha solucionado. En el año 2000 ,la International Transports Federation (ITF) ha efectuado investigaciones a escala mundial, habiendo encontrado numerosos casos de certificados de competencia falsificados, no solamente en los el personal subalterno sino también en oficiales de rango intermedio.

Por parte de IMO y de ITF se está trabajando activamente en la solución del problema. No cabe duda que para ello es imprescindible contar con la colaboración de las autoridades portuarias de aquellos puertos donde escalen los buques, efectuando periódicas y frecuentes inspecciones de las titulaciones, certificados de competencia y documentación de los tripulantes. Para que esta situación tenga posibilidades de solución, además de las medidas a tomar por los organismos correspondientes, sería necesario que los inspectores portuarios estuvieran dotados de poderes suficientes para detener el barco si fuera necesario.

Sin embargo, en mi opinión, el sistema de control más eficaz sería que los armadores se abstuvieran de contratar personal fuera de los centros oficialmente reconocidos y autorizados para expedir titulaciones avaladas por las autoridades estatales cuyas enseñanzas se encuentren reguladas por el STCW.

Comprobando la idoneidad de las titulaciones previamente al embarque del tripulante, cualquiera que fuera su categoría, desaparecería o al menos se minimizaría el grave problema.

6.2.4. - Áreas de crucerismo

De las tres áreas de crucerismo mundiales la principal, con gran diferencia sobre las otras dos, es la norteamericana, seguida de la europea y, a gran distancia la asiática.

Es lógico que así sea ya que ha sido allí, y concretamente en el Caribe, donde comenzó la moderna época del crucerismo. En Norteamérica es donde las compañías han invertido más dinero y promocionado el crucerismo como medio alternativo a las vacaciones en tierra. El éxito ha sido importante, pero creo que es más el optimismo y la propaganda que el éxito real. Hay que tener en cuenta que el crucerismo, supone únicamente el 2,9 % del potencial vacacional norteamericano. En cuanto a Europa, el porcentaje de cruceristas es únicamente del 0,9 %. Los porcentajes son mínimos aunque las cifras de cruceristas sean importantes.

Especialmente en Europa y a pesar que hoy los precios, en muchos casos, están por debajo del 50% de los de hace cinco años, aún se está lejos de decir que el crucerismo es un fenómeno popular. Pocas familias europeas, compuestas de cuatro miembros como promedio, pueden permitirse el lujo de gastar una media de \$3.500 por semana en un crucero del segmento económico (*budget*). Harían falta aún mayores reducciones y oferta mas adecuada al nivel económico europeo, para que la demanda en Europa llegue al menos, al nivel norteamericano.

6.3. - Los puertos españoles y la industria del crucero.

No cabe duda de que el auge experimentado por la industria del crucero en España ha incidido notablemente en los puertos españoles.

El extraordinario incremento del movimiento crucerista a partir de 1992, año de los JJ.OO. de Barcelona, ha transformado los esquemas y conceptos que sobre esta industria se tenía por parte de las autoridades portuarias españolas. El puerto de Barcelona fue el primero con visión de futuro, desarrollando un primer plan de transformación de instalaciones portuarias comerciales hasta entonces totalmente obsoletas y abandonadas, con el fin de rentabilizarlas. Mediante la inversión de una importante cantidad de dinero y no menos ingenio y trabajo, este puerto logró convertir tinglados y explanadas infrautilizadas, en magníficos muelles de atraque y estaciones terminales de pasajeros que, en su día, merecieron la aprobación de las compañías más importantes del mundo. A partir de entonces han sido continuos los proyectos de los dirigentes portuarios del puerto materializados en nuevas instalaciones dirigidas y adaptadas al servicio y logística de los buques de crucero. Recientemente se ha culminado la construcción de las terminales marítimas del World Trade Center, lo que en su conjunto, ha convertido a Barcelona en el mejor y más importante puerto de buques de crucero del Mediterráneo.

En esta impresionante transformación del puerto de Barcelona, no hay que olvidar la extraordinaria colaboración de otras autoridades que intervienen en el contexto de la industria. Me refiero a las autoridades de aduanas, sanitarias, policía e inmigración, que han contribuido al éxito facilitando al máximo los trámites burocráticos.

Las autoridades del puerto y turismo de Barcelona, junto con un grupo de consignatarios de buques locales, fueron las primeras organizaciones españolas que en el año 1996, instalaron en la exposición de Seatrade International Convention de Miami un stand promocional. Posteriormente acudieron otros puertos y empresas, pero separadamente y sin ninguna conexión con las anteriores. Con el fin de organizar de una manera efectiva la representación española, el Ministerio de Fomento a través de su Departamento de Puertos del Estado, es desde hace varios años el organismo encargado de la coordinación de todas las representaciones españolas que presenten stand en las convenciones internacionales.

6.3.1. Nuevas tácticas de promoción portaria.

En vista del imparable crecimiento y de los importantes beneficios que genera el crucerismo, tanto para los puertos como para la ciudad, algunos de aquellos

que anteriormente no consideraban e incluso ignoraban por completo las posibilidades crucerísticas de su puerto, comenzaron a interesarse por la participación en esta representación de España en la Convención de Miami.

En otro orden de cosas, estas mismas autoridades portuarias, comenzaron a organizar visitas a y armadores de cruceros con el fin de promocionar el puerto. En mayor o menor grado, la casi totalidad de ellos comenzaron a invertir grandes sumas de dinero en el desarrollo de planes de acondicionamiento de muelles y otras instalaciones fuera de servicio.

El gobierno central, en coordinación con los diferentes gobiernos autonómicos y autoridades locales, han desarrollado un importante plan de actuación y construcción para la ejecución de nuevas instalaciones, dotándolas con importantes cantidades económicas.

Este doctorando considera que la captación del crucerismo no se consigue únicamente ofreciendo impresionantes y modernas instalaciones portuarias ni visitando a los armadores varias veces al año con nutridas representaciones portuarias.

La inclusión de un puerto en los itinerarios habituales de un buque de cruceros es mucho más que eso. Hay que tener muy en cuenta que no se promociona únicamente el puerto, sino su entorno en cuanto a atractivos de la ciudad, monumentos históricos, excursiones, etc. El puerto es el vehículo necesario y esencial en el conjunto de la industria del crucerismo, que puede y debe contribuir eficazmente en la promoción, ofreciendo condiciones económicas favorables en el coste de tarifas portuarias y servicios logísticos complementarios, pero no es el único factor determinante.

A corto y medio plazo un escaso número de puertos quedarán consolidados en la industria del crucero marítimo, formando parte de los itinerarios habituales de los buques de crucero. En mi opinión estos puertos serán los de Barcelona, Málaga, La Coruña, y posiblemente Cádiz en la península y los insulares de Palma de Mallorca, Mahón, Ibiza, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Sin duda, gran parte de las obras portuarias actualmente en construcción en otros puertos, quedarán sin utilización, si es que se llegan a completar

6.3.2. - Movimiento de pasajeros en puertos españoles

Las tablas 3.4 y 3.5 del capítulo 3 muestran que hay solamente cuatro puertos españoles que han sobrepasado el listón de los 100.000 pasajeros en el año 2001: Barcelona (654.806); Málaga (119.000); Palma de Mallorca (505.000) y Santa Cruz de Tenerife (125.000), y entre ellos solamente dos han sobrepasado los 500.000 pasajeros: Barcelona y Palma de Mallorca.

Por debajo de estos, superando los 50.000 pasajeros, se encuentran únicamente tres, Cádiz, Mahón, y Las Palmas de Gran Canaria. Los restantes puertos se encuentran muy por debajo, con cifras que oscilan entre los 2.666 pasajeros de Gijón y los 23.882 de La Coruña, en el pasado año.

Excepto en Barcelona, Palma, Ibiza, Mahón, Málaga, Las Palmas y Tenerife, el movimiento de pasajeros en el resto de los puertos no parece que justifiquen las grandes inversiones que se están efectuando en muchos de los puertos de menor tráfico de buques de cruceros.

Contra esto se podría argumentar que para conseguir un objetivo hay que facilitar antes bs medios. Aserción con la que estoy totalmente de acuerdo, pero no en este caso.

Es posible, aunque no probable, que algunos puertos puedan aumentar su status consiguiendo algunas escalas extras y esporádicas, pero sería siempre en perjuicio de otros en su misma situación. El incremento de cruceristas en el Mediterráneo previsto para los próximos años no es suficiente para que todos los puertos españoles comprometidos en este afán de promoción, puedan conseguir suficiente tráfico para rentabilizar las inversiones.

Mantengo, por lo tanto, mi opinión de que entre todos los puertos españoles, únicamente los mencionados podrán ser considerados como puertos crucerísticos rentables; el resto serán deficitarios y si mantienen esta oferta, será simplemente por prestigio.

6.4. - *Sistemas de seguridad y control de pasajeros en los puertos con tráfico de buques de línea y buques de crucero*

La seguridad de los pasajeros y de los buques de pasaje ha sido siempre un tema prioritario para los armadores.

Han habido cuatro acontecimientos en la historia de la navegación de pasajeros y, por extensión, al resto de la industria marítima, que han transformado los esquemas de seguridad en vigor. Estos acontecimientos, por orden cronológico, han sido: el naufragio del *Titanic* en el Atlántico el 14 de abril de 1914; el secuestro del *Achille Lauro* en el Mediterráneo en julio de 1985; el naufragio del ferry *Estonia* en el Báltico en septiembre de 1994, y los actos terroristas del 11 de septiembre de 2001 en los EE.UU.

Las razones de estos acontecimientos fueron totalmente distintas y sin relación alguna entre ellos, pero marcaron hitos en los sistemas de seguridad en vigor en la época. El *Titanic* se hundió por colisión con un iceberg y murieron la mayor parte de los pasajeros por insuficiencia manifiesta de la capacidad de los botes salvavidas. A partir de entonces fue obligatoria la instalación de botes salvavidas con suficiente capacidad para todas las personas a bordo.

El secuestro del *Achille Lauro* por terroristas árabes no fue propiamente un accidente marítimo en sí, pero tuvo grandes repercusiones políticas debido a la nacionalidad norteamericana de la única persona que murió. Como resultado de las investigaciones posteriores, se reforzaron y dictaron nuevas normas sobre los sistemas de seguridad en vigor en los buques de pasaje.

El naufragio del ferry *Estonia*, hundido en el Báltico conllevó la pérdida de las vidas de la mayor parte de los pasajeros y la tripulación. La razón oficial que se ha dado sobre el accidente fue la rotura de un perno de seguridad de la compuerta de proa al no estar perfectamente trincada antes de salir a la mar. A partir de aquel momento está rigurosamente prohibido salir a navegar sin comprobar el trincaje total de los portones de entrada de vehículos y el trincaje de los mismos. Igualmente se han revisado las características de construcción en los ferries y sistemas de trincajes de elementos móviles dotándolos con sistemas enclavados de seguridad.

Por último, mencionar los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001. Estos hechos no ocurrieron a bordo de ningún buque y ni siquiera en una zona portuaria y sin embargo ha sido el que más impacto ha causado. Desde

entonces se han reforzado al máximo las medidas de seguridad existentes. En la actualidad se están estudiando por un grupo de trabajo del Comité de Seguridad Marítima del IMO, varios paquetes de medidas que serán presentados en la Asamblea General de IMO de diciembre de 2002, para ser implantadas como obligatorias para toda clase de buques y puertos.

No cabe duda de que las medidas a tomar serán en extremo rigurosas y está por ver las implicaciones que conllevan para la industria marítima. Por otra parte, sin duda supondrán una enorme inversión económica. Este doctorando está absolutamente convencido de que las actuales medidas en vigor de control embarque de pasajeros y equipajes por medios electrónicos de detección de metales y explosivos, controles de seguridad internas a bordo, inspecciones manuales y por medio de rayos X en los los controles portuarios previos y durante el embarque, identificación de pasajeros por medio de documentos electrónicos que se entregan a cada pasajero en el momento de su embarque para ser presentada y comprobada durante toda la estancia del pasajero a bordo, serían suficientes si se cumplieran adecuadamente, no siendo necesarios mas cambios, sino la aplicación estricta y rigurosa de la legislación existente.

6.4.1. - Seguridad y delitos más comunes en los buques de crucero

Según un estudio efectuado por el International Maritime Security (IMS), sobre la importancia de los riesgos en los buques de pasajeros, estos son clasificados según las siguientes prioridades:

1. - Delitos contra las personas y propiedades.
- 2).- Tráfico ilegal de drogas.
- 3).- Polizones.
- 4).- Piratería.
- 5).- Terrorismo.

No me cabe duda de que estas investigaciones han sido llevadas a cabo con toda rigurosidad, con los sistemas más sofisticados, en los campos de actuación mas adecuados y por una organización de reconocido prestigio internacional como es la IMS. Sin embargo, no coinciden con lo que yo entiendo son las autenticas prioridades.

En mi opinión, según se investigue sobre los distintos sectores directamente relacionados con el crucerismo (pasajeros, armadores, responsables de servicios de seguridad de las empresas y de los puertos) los resultados serán distintos.

Si la encuesta se hace a un pasajero, sin duda respondería en primer lugar que sus preocupaciones prioritarias serían el naufragio, el incendio a bordo y cualquier otro accidente grave durante su estancia en el buque. Creo que ningún pasajero se preocupa en exceso sobre el tráfico de drogas y los polizones que puedan abordar el barco. Éstos son problemas que atañen principalmente a los mandos del buque y a sus armadores y que en la mayoría de los casos pasan desapercibidos para los pasajeros.

En cuanto a los armadores en primer lugar estarán preocupados por el terrorismo y, como es lógico, por el naufragio y los accidentes. La importancia de los delitos a bordo y tráfico de drogas, sin duda les causaría graves problemas, pero no serían prioritarios ante otros de consecuencia mucho más graves. La piratería en los barcos de crucero es prácticamente inexistente y el secuestro de un barco es casi imposible por las muy escasas posibilidades de éxito, tal y como se ha demostrado en algunas ocasiones, por ejemplo en el caso del secuestro de *Achille Lauro* y del buque portugués *Santa María*. Esta problemática se podría dar en barcos pequeños, pero no en la clase de grandes buques de cruceros hoy en día mayoritarios en la industria.

Con referencia a los responsables de seguridad, sus preocupaciones más importantes serían los delitos contra las personas y el tráfico de drogas. La existencia de polizones a bordo supone un problema importante, pero no afecta al normal desarrollo del crucero, por otra parte casi imposible de que se produzca debido a las estrictas medidas de seguridad y control de pasajeros a su embarque. Es decir, que desde mi punto de vista el orden de prioridades sería:

- 1).- Naufragio y accidentes graves a bordo
- 2).- Terrorismo
- 3).- Delitos contra las personas y propiedades.
- 4).- Seguridad de pasajeros
- 5).- Tráfico de drogas.
- 6).- Piratería.

Desaparece de la lista el factor polizones. Solamente sería un grave problema cuando el número fuera muy elevado o se tratara de embarques masivos de emigrantes ilegales, circunstancia casi imposible de producirse en un buque de cruceros.

Los naufragios, accidentes y terrorismo, aunque reconociendo que, afortunadamente, son muy poco frecuentes, son los que más impacto causarían tanto a los pasajeros como a los armadores por su pérdida de prestigio y estragos económicos.

En cuanto al tráfico de drogas, es absolutamente cierto que se produce en casi todos los barcos, pero para la inmensa mayoría de los pasajeros pasa totalmente inadvertido. Es un problema de aduanas nacionales y de servicios de seguridad del buque. Por lo general, esta clase de delitos no afectaría gravemente al normal desenvolvimiento del crucero salvo en casos particularmente graves. El problema por el momento es de difícil solución

6.4.2. - Medidas de seguridad en terminales de pasajeros en régimen de cruceros

España, entre otras naciones, ha presentado en el *Interssesional Working Group* de la IMO, en febrero de 2002, una propuesta de medidas para la protección de las instalaciones portuarias y seguridad de buques y pasajeros durante su estancia en puerto, para ser estudiadas en la Asamblea General de la IMO que se celebrará el próximo mes de diciembre.

El texto que se ha incluido en la tesis es un extracto de la propuesta completa; en ella no aparece nada que no exista ya en las actuales disposiciones, pero si las desarrolla con mas amplitud y detalle. Sin embargo, sí aporta una novedad importante, como es la unificación de criterios de actuación comunes a todos los puertos españoles, desapareciendo la facultad de cada puerto de adoptar las medidas más oportunas según el criterio de sus autoridades.

Esta unificación de normas y directrices son un paso muy importante y necesario para garantizar la seguridad de los pasajeros, tripulantes y barcos. No obstante, mi opinión es de que en algunos puertos con mínimo o casi nulo

tráfico de pasajeros, pueden resultar excesivas y no justificaría las importantes inversiones que habrá que llevar a cabo.

6.5. - El mercado del crucero en Europa

Una vez más hay que hacer referencia a los trágicos acontecimientos ocurridos el 11-S en los EE.UU.

Una de las consecuencias más inmediatas es que debido a los grandes cambios experimentados en la mentalidad de los cruceristas norteamericanos y su renuencia a volar, quedarán definidas tres grandes áreas: americana, europea y asiática, que operarán con mayoría de pasajeros generados por su mercado propio, excepto la americana que cubrirá todas.

Hasta la ocurrencia de los hechos, las compañías americanas eran las dominantes en prácticamente todo el mundo. Más del 70% de los pasajeros eran procedentes del mercado americano y el 80 % de la flota es propiedad de grandes grupos americanos a establecidos en Norteamérica.

Al verse obligadas las compañías americanas a variar su estrategia de ofertas ante las nuevas preferencias del crucerista norteamericano, también han tenido que cambiar su mentalidad en cuanto a la captación de cruceristas.

Es necesario rentabilizar el importantísimo número de modernas unidades que operan en el Mediterráneo y norte de Europa y para ello es necesario captar al pasajero europeo para suplir la falta de cruceristas norteamericanos.

Si los armadores y las agencias de viajes europeas no reaccionan a tiempo mediante una potenciación del turismo marítimo, los americanos consolidarán aún mas su posición en el mercado europeo y esta vez, no solamente con los pasajeros norteamericanos sino, además, con el pasajero europeo con todo lo que ello puede significar. La prueba del gran interés que muestran los armadores americanos es la estrategia de establecer sus propias oficinas de ventas en Europa utilizando sus técnicas, en cualquier caso mucho más efectivas que las europeas, como se ha demostrado sobradamente en el pasado. Si han conseguido movilizar gran parte de los pasajeros americanos a

Europa, mantener los pasajeros europeos en su propio campo sería una tarea mucho más fácil.

Me permito dudar que los armadores europeos sepan aprovechar la ocasión de oro que se les presenta para recuperar la pérdida de superioridad en el campo crucerístico. Por las características más modestas de las flotas europeas, éstas no pueden competir con las macro empresas americanas en el ámbito mundial, pero si podrían hacerlo, y con éxito, en el mercado continental, puesto que el pasajero europeo sería fácilmente captado si se le ofreciera un ambiente a bordo más acorde con su idiosincrasia. Por estas razones, al menos por el momento, deben limitarse a Europa, donde existen mas de 300 millones de europeos deseando que se les convenza y se les facilite el disfrute de un crucero.

No existe más que una solución: adoptar las tácticas americanas de ventas y promoción, es decir, no conceder monopolios de ventas de pasajes a las grandes agencias de viajes, sino, a la vez, autorizar a las pequeñas agencias distribuidas por todo el país, no solamente para vender directamente los pasajes sin tener que pasar por el distribuidor principal, consiguiendo de esta forma mayores porcentajes de beneficios, con lo que incentivaría su producción. Y, sobre todo, obligar a sus agentes de ventas a `practicar mas agresividad comercial potenciando el turismo de crucero en todos los niveles de la sociedad a través incluso de visitas personales a los potenciales cruceristas.

