

El régimen jurídico y el tráfico de los cruceros marítimos

Manuel ESTEPA MONTERO

Universidad Complutense de Madrid

Resumen: El artículo realiza un análisis global de cuál es el régimen jurídico de los cruceros marítimos en el mundo y en España. Se examina el régimen de navegación, de realización de las distintas modalidades de tráfico de buques de pasajeros, su régimen laboral y contractual. A continuación se expone el origen histórico de los cruceros marítimos, su crecimiento imparable desde los años 80 hasta la actualidad con especial énfasis en Europa. Y finalmente, se muestra la realidad actual del turismo de cruceros en España.

Abstract: Paper performs a global analysis about how is legal regulation of sea cruises in the World and Spanish markets. It examines in detail sealing regime, different types of sea passenger traffic. Which are its labour and contractual rules. Afterwards, it resumes historical origin of sea cruises, its unstopped growing from 80's decade to present with special attention about Europe zone. Finally, it shows actual tourist cruises panorama in Spain.

Palabras clave: cruceros marítimos, régimen de navegación, turismo de cruceros, regulación legal de los cruceros.

Keywords: sea cruises, sealing regime, cruises tourism, legal regulation of maritime cruises.

Sumario:

I. El régimen jurídico de los cruceros marítimos de pasajeros

1.1. *El régimen general de libertad de navegación de los buques por los espacios marinos.*

1.2. *El régimen jurídico de la navegación en el ámbito de la Unión Europea.*

- 1.3. *A mediados de los años ochenta, comienza una etapa de desarrollo normativo del principio de libre prestación de servicios entre los Estados de la CEE en aplicación de los artículos 85 a 87 TCEE.*
- 1.4. *El régimen jurídico de la navegación de cruceros en España.*
- 1.5. *El régimen laboral de los trabajadores a bordo de los buques-cruceros.*
- 1.6. *La contratación de viaje de cruceros por parte de los pasajeros.*

II. El tráfico de cruceros marítimos de pasajeros

- 2.1. *El transporte marítimo de pasajeros a lo largo de la historia.*
- 2.2. *Las nuevas modalidades de transporte de viajeros del último tercio del siglo XX y en la actualidad.*
- 2.3. *El crecimiento del tráfico de barcos-cruceros como modalidad turística desde finales de la década de los ochenta en Europa.*
- 2.4. *El crecimiento imparable de las cifras de cruceristas en los últimos años.*
- 2.5. *Los destinos turísticos del siglo XXI.*
- 2.6. *El turismo de cruceros en España.*

III. Conclusiones.

Recibido: noviembre de 2011.

Aceptado: enero de 2012.

I. EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS CRUCEROS MARÍTIMOS DE PASAJEROS

1.1. *El régimen general de libertad de navegación de los buques por los espacios marinos*

Salvo las aguas interiores que se encuentran sometidas plenamente a la soberanía territorial del Estado ribereño, el resto de los espacios marinos se rigen con determinadas limitaciones por el principio de la libertad de navegación consagrada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982. Dicha regla, tradicional en el régimen jurídico de la navegación mundial afectó, claro está, de manera directa al régimen jurídico de los buques de pasajeros y, en especial, a los cruceros que, como veremos, navegan de manera permanente realizando itinerarios variables en diferentes zonas del globo y que cruzan las aguas de varios Estados ribereños sometidos cada uno a su propio ordenamiento jurídico. Resulta por consiguiente apropiado realizar una pequeña indagación en los tres principales espacios marinos utilizados por los cruceros marítimos con el ánimo de dejar claro, desde el principio, cuáles sean las reglas básicas al respecto¹.

En primer lugar, en relación con las aguas interiores los buques extranjeros no tienen, ni siquiera estrictamente hablando, derecho de entrada. Evidentemente, puesto que gran parte de las aguas interiores son las de los puertos, esta cuestión tenía que ser resuelta, y fue resuelta en el marco del derecho consuetudinario, pero recogido posteriormente en un Acuerdo que se hizo ya antes de la Primera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1958, en 1923, y que en la actualidad continúa en vigor al no haber sido modificado. La cuestión del acceso a los puertos había sido reglamentada por «*la Convención sobre el Régimen Internacional de los Puertos Marítimos de Ginebra*» de 9 de diciembre de 1923, en su Estatuto anejo. El régimen adoptado era, por lo

¹ Vid. en este punto, LACLETA MUÑOZ, J.M.; ALMAZÁN GÁRATE, J.L., y ESTEPA MONTERO, M., *El Régimen Jurídico de los Espacios Marinos en Derecho español e internacional*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Colección Señor número 42, Madrid, 2009, pp. 29 y siguientes.

demás, un régimen muy sencillo que estaba basado en la reciprocidad para los buques mercantes y, evidentemente, no incluía a los buques de pesca, a los que se dedicaban al cabotaje, ni a los buques de servicio oficial y los buques de guerra.

En relación con el denominado mar territorial que alcanzan las 12 millas náuticas, en cambio, se aplica, de acuerdo con la citada Convención, el denominado «derecho de paso inocente» que permite el mero tránsito siempre que no signifique un peligro ni una amenaza para la paz y la seguridad del Estado ribereño.

Y finalmente, en relación con el otro gran espacio marino definido en la Convención sobre el Derecho del Mar de la ONU, la misma declara que no puede ser objeto de una apropiación bajo la soberanía de ningún Estado. De lo que se deduce que en la alta mar rige el principio tradicional, es decir, el de la libertad o podríamos decir más exactamente “*las libertades de la alta mar*” enumeradas por el artículo 87, la primera de las cuales está constituida por la libertad de navegación.

1.2. El régimen jurídico de la navegación en el ámbito de la Unión Europea

El Tratado de Roma de 25 de marzo de 1957 consagra el nacimiento de la Comunidad Económica Europea entre Francia, Alemania, Italia y el Benelux cuyo principal objetivo será la creación de un mercado común, una unión aduanera y el desarrollo de políticas comunes. El artículo 2 TCEE, por su parte, establece que «la Comunidad tendrá por misión promover, mediante el establecimiento de un mercado común, el desarrollo armonioso del conjunto de las actividades económicas de la Comunidad, un desarrollo continuo y equilibrado, una mayor estabilidad y una creciente elevación del nivel de vida y un estrechamiento de las relaciones entre los Estados miembros». Para el logro de estos objetivos, se reconocen las cuatro libertades básicas de circulación de personas, mercancías, capitales y servicios y se establece el principio de la libre competencia con lo cual se prohíben, desde el inicio, los acuerdos o prácticas entre empresas, salvo las excepciones que prevea el Tratado. Todo este cúmulo de objetivos, principios y derechos contenidos en el Tratado de la Comunidad Económica Europea no va a tener, sin embargo, una traducción normativa directa en el ámbito del sector marítimo, de modo que este período inicial se caracteriza por una ausencia de medidas concretas y de repercusión directa del Tratado fundacional en el transporte marítimo de mercancías y pasajeros.

Habrà que esperar varias décadas a que se produzcan las incorporaciones de nuevos miembros a la Comunidad realizadas en 1973 (del Reino Unido, Dinamarca

e Irlanda) y en 1989 (República de Grecia) para que pueda apreciarse un cambio sustantivo en el panorama normativo. Y es que la ampliación desencadena una nueva dinámica en el seno de la Comunidad Económica Europea dada la importancia del transporte marítimo en los nuevos Estados parte y su relación con el resto de los Estados miembros a través del mar.

1.3. *A mediados de los años ochenta, comienza una 'etapa de desarrollo normativo del principio de libre prestación de servicios' entre los Estados de la CEE en aplicación de los artículos 85 a 87 TCEE*

Desde principios de los años ochenta, junto con el proceso de incorporación de nuevos miembros ya efectuado o en curso (se encontraba en curso el proceso de negociación para la incorporación a la Comunidad Económica Europea de Portugal y España que culminaría a finales de 1985), se fue desarrollando un profundo proceso de análisis y debate sobre cuál había sido el desarrollo y cuál debía ser el futuro de la Comunidad llegando a la conclusión de que sería preciso lograr una integración de los países candidatos a fin de expandir el área común pero preservando un cierto equilibrio económico entre todos los Estados. Así, ya en el mes de febrero de 1984, el Parlamento Europeo aprobó un proyecto de Tratado de Unión Europea que no se concretó aunque expresó el deseo de avanzar hacia una integración que superara la dinámica hasta entonces vigente. En la Cumbre de Bruselas celebrada en marzo de 1985, además, se acordó como objetivo para el año 1992 la creación de un mercado interior, meta que se vería reflejada posteriormente en el Acta Única Europea de 1987 que fijaba el 1 de enero de 1993 como su fecha de entrada. Pues bien, en este contexto de cambio de orientación en la evolución de la Comunidad Europea y de profundización en el desarrollo de los objetivos vigentes, se inserta la adopción por la Comisión del denominado *Memorandum* el 14 de marzo de 1985 "*Hacia una política común de Transportes-Transportes marítimos*". El documento respondía de modo inmediato a la necesidad de reaccionar ante el declive que sufría el sector marítimo de la Comunidad debido a la competencia de terceros países, sobre todo de las economías emergentes de Asia. De modo que se hacía precisa la aprobación de una nueva estrategia en relación con la prestación de servicios marítimos mediante:

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

Como consecuencia del nuevo planteamiento adoptado por la Comisión en relación con el sector del transporte marítimo, se dictan cuatro Reglamentos

comunitarios de desarrollo en 1986. Se trata de los Reglamentos CEE 4.055/86; 4.056/86; 4.057/86 y 4.058/86, todos de 22 de diciembre, aprobados por el Consejo, y referidos, respectivamente, a la aplicación del principio de libre prestación de servicios en el transporte marítimo entre Estados miembros; sobre aplicación de las modalidades de los artículos 85 y 86 TCEE (actuales artículos 101 y 102 TFUE) al tráfico marítimo internacional; sobre la defensa de las compañías navieras comunitarias frente a las prácticas de tarifas desleales ofertadas por transportistas de terceros países en el transporte marítimo en una línea internacional que cubra puertos de la Comunidad; y, por último, sobre la realización de una acción coordinada con el objeto de salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico, esto es, del tráfico marítimo internacional ya sea regular o «tramp» tratando de preservar el principio de libre y leal competencia del tráfico marítimo de terceros países con los Estados de la Comunidad. A los que ha de añadirse uno en 1992, 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. Dichos Reglamentos sientan las bases de las distintas normativas que, para el desarrollo del transporte marítimo, van a realizar todos los Estados miembros ribereños de la Comunidad Europea. A lo anterior, ha de sumarse la Comunicación sobre el futuro del transporte marítimo comunitario aprobada en 1989 que permite lograr la libre prestación de los servicios de cabotaje marítimo. Pues bien, de los referidos Reglamentos comunitarios sobre el transporte marítimo, destacan en relación con nuestro objeto de estudio los siguientes:

1.- 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 (cabotaje comunitario o transporte intracomunitario) y entre Estados miembros y terceros países de la plataforma continental. Abarca el tráfico marítimo en el interior de la Comunidad tanto si es de mercancías como de pasajeros ya sea en línea regular como irregular. No se aplica por el contrario al tráfico internacional extracomunitario (tráfico transoceánico) ni al tráfico en las aguas en las que los Estados ejercen su jurisdicción (cabotaje nacional). Parte del principio de libre prestación de servicios de transporte marítimo entre los Estados miembros y terceros países (modificado por el Reglamento CE nº 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre la competencia de los artículos 81 y 82 TCE, actuales artículos 101 y 102 TFUE).

2.- 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 Reglamento facilita el acceso de todos los armadores comunitarios que presten sus servicios con

buques matriculados con el pabellón de un Estado miembro y que naveguen bajo pabellón de dicho Estado miembro siempre que reúnan las demás condiciones exigidas para su admisión a la prestación del tráfico de cabotaje nacional del referido Estado (artículo 1). El Reglamento, que entró en vigor con alcance general el 1 de enero de 1993, haciendo efectiva la liberalización del cabotaje marítimo nacional, preveía, no obstante, un período transitorio de aplicación gradual del principio por tipos de tráfico para determinados países (artículo 6). De modo que no entró en vigor en su totalidad hasta 1999 para Portugal, España, Francia; y hasta 2004 para Grecia².

Con lo que, en definitiva, se logra un régimen de transporte marítimo de pasajeros absolutamente liberalizado en las aguas sujetas a la soberanía de alguno de los Estados miembros de la Unión Europea. Y tanto en tráfico regular como irregular, con las salvedades que exija para ciertas líneas regulares el interés público como veremos seguidamente en relación con el régimen jurídico en España.

1.4. *El régimen jurídico de la navegación de ferries y cruceros en España*

Como consecuencia del 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 (cabotaje comunitario o transporte intracomunitario) y entre Estados miembros y terceros países de la plataforma continental; y del 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, en la actualidad existe un sistema de plena libertad de realización del tráfico marítimo de cruceros. Dicho tipo de tráfico es esencialmente de temporada y puede ejercerse de modo regular, esto es, con reiteración de rutas y duración como también de modo irregular en cuanto a la posibilidad de diseñar viajes ocasionales en cuanto a su itinerario y duración en el tiempo. No obstante, ha de tenerse en cuenta que la navegación de crucero carece de la finalidad de transporte del pasaje de un lugar a otro con lo que difícilmente encaja en el calificativo de línea.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante recogía en sus artículos 80 y 81 el principio de liberalización del

² Vid. ESTEPA MONTERO, M., «La Regulación del Transporte Marítimo: Las autopistas del Mar», Coordinador: Alberto Ruiz Ojeda, *El Derecho de la Regulación Económica, VI Transportes*, Editorial Iustel, Madrid 2010, pp. 603 y 604.

transporte de cabotaje y por aguas interiores. En la actualidad, el citado principio ha sido mantenido por el recientemente aprobado 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.

Finalmente, ha de recordarse que la normativa al respecto se completa con el vigente Real Decreto 1516/2.007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público (BOE núm. 283, de 26 de noviembre de 2007), aplicable a todas aquellas compañías que realizan transporte regular de pasajeros entre dos puertos de competencia de la Administración General del Estado. Esto es, aplicable al denominado «*tráfico de ferries*», que no de cruceros, entre puertos de interés general y/o en líneas de interés público. Así, el artículo 3 dispone que el establecimiento de líneas regulares de cabotaje en tráficos que sean competencia de la Administración General del Estado deberá ser comunicado a la Dirección General de la Marina Mercante con un plazo mínimo de antelación de quince días indicando los puertos en los que se pretenda operar y los datos que figuran en los puntos 1, 2 y 3 del anexo de mencionado Real Decreto. Tales datos deberán ser actualizados cada vez que se produzca la inclusión o la sustitución de un buque en la línea. Asimismo deberá ser comunicado, con al menos 15 días de antelación, el abandono del servicio y cualquier cambio en los puertos del itinerario. A la comunicación se acompañará documentación acreditativa de su condición de empresa naviera; de que los buques a adscribir a la línea o líneas tengan los certificados reglamentarios en vigor; cumplan los requisitos de seguridad aplicables de conformidad con la normativa internacional y comunitaria así como la nacional que se dicte al amparo de éstas; y que estén inscritos en los Registros en los que tal inscripción sea obligatoria para poder efectuar navegación de cabotaje en su país de bandera.

A estos requisitos ha de sumarse, en el caso de cabotaje insular, de acuerdo con el artículo 6, la aportación de la inscripción registral del título de propiedad del buque o de la póliza, en caso de arrendamiento o fletamento por tiempo, y del cumplimiento por las compañías de otros Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo de los requisitos establecidos por la Orden de 22 de julio de 1999 para la tripulación.

1.5. El régimen laboral de los trabajadores a bordo de los buques cruceros

El régimen laboral de los empleados a bordo de un crucero depende, en primer término, de cuál sea el pabellón que enarbolan los buques de la compañía

pues ello determinará la jurisdicción civil, penal y laboral aplicable al crucero en el que navegan (vid. arts. 27, 28 y 94.3.b) de la Convención de ONU sobre el Derecho del Mar de 1982). No obstante lo cual, 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 mínima, brindándoles su «*pool o listado*» de trabajadores.

A continuación se exponen las características más destacadas de las condiciones de trabajo a bordo de los grandes cruceros³.

1) En general, el contrato laboral suele ser por un plazo de entre 3 y 6 meses e incluye un período de prueba por 90 días. Los contratos, no obstante, son renovables durante años. Su regulación, en lo que respecta a una compañía española de cruceros, estaría recogida en el artículo 15 Estatuto de los Trabajadores aprobado mediante R.D. Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por lo que podría incluirse en la modalidad de contrato de temporada.

2) Los trabajadores deben disponer de un pasaporte válido, previamente a ser embarcados en un crucero. A veces es necesario igualmente haber tramitado y encontrarse en posesión de los visados necesarios.

3) El salario y las propinas o comisiones son abonadas a bordo del buque, en dólares estadounidenses 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.

4) El alojamiento, las comidas y los uniformes son proveídos sin ningún costo para el empleado.

5) En cuanto a la jornada de trabajo, es necesario trabajar los siete días de la semana un total de entre 70 y 80 horas porque el crucero se encuentra activo las 24 horas del día. Se trabaja en turnos de seis, cuatro u ocho horas. Los empleados trabajan todo el contrato, sin días festivos ni libres.

6) Respecto de las escalas, durante la estancia en puerto, los empleados disponen de tiempo libre y cuando el barco se encuentra en el puerto a veces pueden visitar las ciudades que los acogen. Siempre, claro está, que no sean requeridos para atender a los pasajeros que permanecen en el buque o para proveer los suministros necesarios. Depende de su posición en la dotación de servicio del buque.

³ Vid. en este punto, la información suministrada por compañías como Work and Travel; Seamax International Cruise Ship Employment Service; International Cruise Service Consultans.

7) Reserva de trabajadores. Los trabajadores, en el caso de incorporarse a la compañía, forman parte de un contingente mundial de empleados. Será la compañía la que determine el buque o área en el que ha de trabajar, pudiendo además variar tanto el buque como el área.

8) El resto de los requisitos más frecuentes están referidos a la obligación de compartir camarote; cumplir con las reglas de convivencia, funcionamiento y seguridad a bordo del buque; poseer un nivel adecuado de inglés; poseer un alto nivel de relaciones interpersonales y mostrar una actitud proactiva hacia el trabajo, capacidad de adaptación al medio y flexibilidad. Además, el empleado ha de superar las pruebas médicas y antidrogas.

Los empleados, en las compañías más modernas, disponen de áreas específicas de ocio y de servicios. Igualmente, se encuentran habilitados para comprar productos a bordo y tienen descuentos para ellos y sus familiares respecto de la posibilidad de realizar cruceros.

1.6. La contratación de viaje de cruceros por parte de los pasajeros

La contratación de viajes de crucero se enmarca dentro de los denominados «viajes combinados» regulados por el Real Decreto Legislativo 1/2.007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Consumidores y Usuarios (LGDCU) ya que, además, del 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.

El Texto refundido de la Ley General de Defensa de los Consumidores y Usuarios (LGDCU) viene a derogar la anterior Ley de Defensa de los Consumidores y Usuarios, 26/1984, de 19 de julio, y la Ley 21/1995, de 26 de julio, sobre Viajes Combinados. 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.

Se entiende por viaje combinado, según el art. 151 LGDCU, 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: 1) transporte; 2) alojamiento; y 3) otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento y que constituyan una parte significativa del viaje combinado.

La facturación por separado de los elementos no exime a la Agencia de Viajes del cumplimiento de las obligaciones establecidas en ella.

La Agencia de Viajes tendrá derecho al cobro de los gastos de gestión, a los gastos de anulación, si los hubiere, 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 de penalización se establecen en la Ley para el conjunto de los elementos que componen el contrato sin que quepa, por otro lado, que la Agencia contratista determine gastos de anulación específicos en función de circunstancias especiales de contratación que no se detallan.

En caso de incumplimiento de las condiciones pactadas en el contrato, el viajero se encuentra obligado a poner el hecho en conocimiento de la Agencia de viajes en el plazo de un mes. En caso de no obtener solución a sus demandas, procederá la incoación del correspondiente proceso de mediación ante los órganos de la Comunidad Autónoma⁴. Y, si no obtuviera tampoco solución, podría ejercer la correspondiente acción en el plazo de dos años que prevé la Ley (artículo 164 LGDCU).

Toda la publicidad de la Agencia de Viajes en relación con el crucero tiene un carácter vinculante. Y ello de acuerdo con 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, aún cuando no figuren expresamente en el contrato celebrado o en el 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 (art. 152 LGDCU) y la información adicional que deberá entregársele, relativa a 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 (art. 156 LGDCU).

La Confederación Española de Consumidores y Usuarios advierte, en relación con los dos puntos anteriores, sobre la práctica generalizada de incluir en la contratación tanto un período específico de reclamación, que no impide

⁴Gabinete Jurídico de la Confederación Española de Consumidores y Usuarios (CECU), *Cuestiones de Interés en la Contratación de Cruceros*, Cuadernos, 2009.

seguir con posterioridad la impugnación en vía administrativa o judicial, como el carácter no vinculante sino meramente indicativo de la publicidad y los catálogos que se manejan para la contratación. Cláusula esta última que puede considerarse abusiva pues, como establece la citada Orden de 14 de mayo de 1988, en su artículo 23, se prohíbe la publicidad falsa o engañosa.

Finalmente, destacar que el pasajero de un crucero se encuentra cubierto necesariamente por un seguro obligatorio en cuanto a los posibles daños corporales⁵, pudiendo estar protegido eventualmente por seguros que oferta la compañía de viajes en cuanto al hurto, el robo con fuerza y las pérdidas o daños. Pudiendo contar, por último, también con un seguro de cancelación o de repatriación al país de origen en caso de accidente, enfermedad o fallecimiento (art. 156 LGDCU).

II. EL TRÁFICO DE CRUCEROS MARÍTIMOS DE PASAJEROS

2.1. *El transporte marítimo de pasajeros a lo largo de la historia*

A lo largo de la historia, el transporte por mar de pasajeros puede catalogarse de excepcional. La ausencia de unas técnicas de navegación que pudieran calificarse como seguras unidas a los peligros de temporales y piratas, cuando no de situaciones de conflicto bélico, impedían aventurarse con ciertas garantías en una travesía marítima. La inmensa mayoría de las personas embarcadas o bien pertenecían a la propia tripulación del buque o bien se incorporaban al resto del personal con autorización del capitán de la nave para realizar un viaje que, la mayoría de las veces, era forzado y ocasional (v.gr., los militares y religiosos que partían de los puertos del Mediterráneo occidental durante la Edad Media para llegar a los Santos Lugares como Jerusalén o bien las personas que se trasladaban desde la Península Ibérica, embarcándose en los puertos de Cádiz o Palos de Moguer hacia el Nuevo Mundo para formar parte de los asentamientos recién creados por la Corona de Castilla).

No obstante, el panorama en cuanto a los medios y técnicas de navegación se transforma radicalmente durante el siglo XIX con el comienzo de la era de los barcos a vapor. En el año 1838, el *Sirius* realiza la primera travesía del Atlántico enteramente a vapor en 18 días; y en 1850, el *Greal Eastern* con 18.900 toneladas, cinco veces mayor que cualquier buque construido hasta ese momento y propulsado por ruedas de pala y hélices, demostró un importante principio (que si se triplica

⁵ Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, que regula el Seguro Obligatorio de Viajeros.

la longitud del barco, la potencia necesaria para moverlo sólo se duplica). El transporte marítimo deja de ser esencialmente destinado a mercancías de todo tipo para dedicarse, en parte, al traslado de grandes contingentes de personas entre continentes. La mayor velocidad de los buques debido al uso del vapor y las mejoras en las técnicas de construcción con los cascos de metal permite realizar los viajes con mayor seguridad y confortabilidad. A lo que ha de unirse la gran demanda de mano de obra que se requiere para la gestión administrativa y explotación económica de los territorios dependientes de las potencias europeas o simplemente para poblar las vastas extensiones existentes en los continentes americano, africano o en Australia. El desarrollo de la industrialización en América, además, reclama sin cesar nueva mano de obra que asegure el funcionamiento de las nuevas empresas.

Diferentes compañías de transporte marítimo establecen líneas regulares que recorren los océanos como el medio, prácticamente único, de transporte de personas que han de mantener los cada vez más complejos sistemas económicos nacionales (así, p.ej., el Reino Unido administraba durante el siglo XIX una vasta red de territorios –tales como Canadá, Sudáfrica, Australia, India, Egipto o Sudán– que era gestionada por los ciudadanos británicos conformando un sistema económico global). De otra parte, el movimiento migratorio de ciudadanos de diferentes Estados europeos para trabajar en el continente americano permitió el establecimiento de grandes compañías navieras en el Atlántico con destino tanto a los puertos norteamericanos, tales como Nueva York o de la zona austral como Buenos Aires. En España, durante toda esa época, se crean varias compañías marítimas de importancia. Así en 1823 se establece la compañía Ybarra, la compañía Trasatlántica en 1881; y ya en el siglo XX, la vigente Transmediterránea, en 1917.

La situación descrita continúa en una tendencia creciente durante la primera mitad del siglo XX, aunque algo alterada por la Primera Gran Guerra y la Crisis Económica provocada por el crack de 1929. Empero, tras la Segunda Guerra Mundial, sufre el embate repentino e imparable del comienzo de la aviación comercial a gran escala. Las nuevas compañías aéreas (American Airlines, TWA, British Airways, Air France, etc.) sobrevuelan los océanos aventajando a los tradicionales trasatlánticos en tiempo y coste del viaje. El tránsito al nuevo modo de transporte de viajeros se hace en apenas 15 años. De modo que ya en la década de los años 60 la primacía del transporte aéreo resulta incontestable y el transporte de personas por vía marítima parecía haber concluido, al menos en la larga y media distancia.

2.2. *Las nuevas modalidades de transporte de viajeros del último tercio del siglo XX y en la actualidad*

Dos nuevas modalidades de transporte de personas se van a desarrollar, sin embargo, particularmente a partir de los años 70, en un claro intento de las compañías navieras por atender las demandas específicas de transporte no cubiertas por el tráfico aéreo.

De un lado, se crean líneas regulares de «*ferrys*» que transportan al pasajero junto con su vehículo de motor, para que, a su llegada al lugar de destino, pueda disponer del mismo, en rutas de corta o media distancia. Especialmente relevante, claro está, resulta para aquellos lugares de destino residencial o turístico que, por ser islas o por constituir pequeños enclaves de soberanía (el Reino Unido, Malta, las Islas Baleares, las Islas Canarias, Ceuta y Melilla), se encuentran unidos, prácticamente de modo exclusivo, al resto de destinos de comerciales por ruta marítima, salvando la modalidad de tráfico aéreo.

En los *ferrys*, el contrato de viaje lo que cubre es el pasaje que nos sirve para trasladarnos, junto con el vehículo motor, de un punto a otro de destino con cierto confort ya sea en una butaca o bien en un camarote compartido o exclusivo. El resto de los servicios de los que se hace uso se abonan a parte, en la medida en la que se consumen (p. ej., bebidas, comidas, películas, etc.). No obstante lo anterior, las compañías más modernas de *ferrys* -v.gr., *P&O* que realiza travesías en el Canal de la Mancha o entre Gran Bretaña y España; o la italiana *Grandi Navi Veloci* que desarrolla rutas por el Mediterráneo entre Italia y España- han incorporado numerosos servicios para el ocio y la distracción de los pasajeros que permiten aprovechar el tiempo de transporte de un modo turístico (piscinas, discotecas, espectáculos, restaurantes, etc.).

Evidentemente, se trata de una modalidad de transporte que requiere de nuevos buques con rampa de entrada y salida para vehículos automóviles así como que cuente con las comodidades exigidas hoy en día por el pasaje para una travesía. Con todo, la distribución de espacios, que se aprovechan al máximo, se encuentra más orientada hacia el transporte -personas, vehículos y mercancías- que al ocio y el esparcimiento.

De otro «*los cruceros*», una modalidad de viajes que ha crecido al calor del fenómeno turístico en la que lo que se contrata es una experiencia de ocio a bordo de un buque durante una travesía que dura varios días y que incluye la estancia, la comida y la bebida así como toda una serie de actividades y espectáculos que tienen lugar en el buque y, asimismo, la posibilidad de realizar una ruta de carácter histórico y lúdico por los lugares de mayor atractivo turístico en cada una de las escalas del trayecto.

Su origen se encuentra, como ya se ha adelantado, a finales de los años 50 y principios de los sesenta del siglo XX cuando numerosas compañías apuestan por organizar viajes de ocio y placer, tales como P&O, Holland American Line, Costa Crociere. En la década de los sesenta se incorporan nuevas compañías como Royal Caribbean o Carnival Cruises. Respecto a nuestro país, la empresa pionera es la Transmediterránea organizando viajes de crucero ya en los primeros años de la década de los sesenta.

La mayoría de las actividades se incluyen dentro del contrato conocido como «viaje combinado» en la modalidad de «todo incluido» -que dependiendo de la Agencia de Viajes puede llegar a incluir el vuelo hasta el puerto base, la estancia previa y los traslados- permitiendo un uso continuado de todas las instalaciones y servicios del buque (comida, ocio, atención al cliente). Generalmente los únicos importes no incluidos son determinados tipos de bebidas, servicios de carácter exclusivo (lavandería, peluquería, restaurantes especiales) o actividades realizadas fuera del buque (particularmente las excursiones que se pueden llevar a cabo una vez que el navío atraca en puerto).

En cuanto a su diseño, cada vez se dedica un mayor espacio para las actividades de ocio (salas de concierto y espectáculos, salones de baile, de restauración, zonas recreativas o deportivas) por parte del pasaje. Ello unido a la pretensión de aumentar la capacidad de pasajeros del buque, ha obligado a construir naves de dimensiones más amplias y con un mayor tonelaje. Así los principales operadores estrenaron, durante los años 1998 y 1999, buques de más de 1.00.000 toneladas de peso. Destacando, especialmente, las tres unidades de la Compañía Carnival; el «*Grand Princess*» de la Compañía Princess Cruises con 109.000 toneladas; y el «*Voyager of the Seas*» de la Compañía Royal Caribbean con 142.000 toneladas de registro bruto, 3114 pasajeros y 1181 miembros de tripulación⁶.

No obstante, el crecimiento en el tamaño de los barcos ha sido exponencial durante la pasada década doblándose prácticamente el tonelaje de los buques más modernos. Así en el año 2.010, la Compañía Royal Caribbean estrenaba dos nuevas unidades denominadas, respectivamente, «*Oasis of the Seas*» y «*Allure of the Seas*» de 220.000 toneladas de registro bruto cada una, con 5.400 pasajeros y 2.700 miembros en la tripulación.

⁶ Datos facilitados por las propias Compañías navieras en su información general. Ver también al respecto, PULIDO BEGINES, J.L., *El Transporte de Pasajeros en los Puertos de Cádiz y Algeciras; I Congreso de Ciencia Regional de Andalucía: Andalucía en el umbral del siglo XXI*, Universidad de Cádiz, p. 991.

La solución ha consistido esencialmente en construir buques con varias plantas al modo de edificios flotantes pero logrando que el conjunto sea suficientemente estable y manejable como para realizar la ruta marítima. En este sentido, cabe destacar que mientras las dimensiones medias de eslora de un crucero en 1990 eran de 295 metros para unos 2800 pasajeros, a finales de la década, la media seguía estando en unos 300 metros pero la capacidad de los buques había aumentado hasta las 4000 personas.

Desde una perspectiva estrictamente comercial, su atractivo estriba en combinar todas las ventajas de un hotel del máximo nivel con la posibilidad de realizar un viaje por mar a través de un itinerario de interés histórico y artístico (ejemplo, rutas por el Mediterráneo oriental y occidental; o en la zona del estrecho de Gibraltar) o de atractivo natural innegable (travesía por los fiordos noruegos o por el mar Caribe). Y para ello, empleando una expresión que se ha convertido ya en un tópico, el crucero se convierte en una verdadera “ciudad flotante” que además permite visitar lugares del mayor atractivo turístico sin bajar las maletas.

2.3. El crecimiento del tráfico de barcos-cruceros como modalidad turística desde finales de la década de los ochenta en Europa

A pesar de los significativos esfuerzos llevados a cabo en Europa por incentivar el despegue de las nuevas modalidades de transporte marítimo de viajeros que se ponían en marcha a finales de los años 50, ferrys y cruceros principalmente, lo cierto es que el desarrollo a gran escala de la segunda de las modalidades citadas se produjo, sobre todo en el continente americano, propiciada por la gran demanda de viajes de confort que generaba el mercado de los Estados Unidos de América. El alto nivel adquisitivo de su acomodada clase media fomenta la creación de una industria marítima de ocio destinada al gran público. Al mismo tiempo, la diversidad de islas y archipiélagos que pueblan el mar Caribe, la calidez de sus aguas y su clima tropical iban a favorecer el desarrollo de itinerarios a lo largo del mismo (Florida, Puerto Rico, Bermudas, San Martín, Martinica, etc.). Otro tanto cabe decir respecto de la costa mexicana de Océano Pacífico (con destinos tan atractivos como Acapulco o Puerto Vallarta) y la ruta que ofrece como destino las Islas Hawai.

Dos datos ponen de manifiesto la magnitud del tráfico de cruceros que históricamente se desenvuelve en la zona del Caribe y la supremacía del mercado americano. En primer lugar que, en el año 1999, el tráfico de cruceros por el mar Caribe constituía aproximadamente la mitad de la totalidad de tráfico marítimo

mundial de cruceros siendo el porcentaje europeo tan sólo del 10%⁷. Y en segundo término que, en ese mismo año de 1999, el número de cruceristas había sobrepasado en los EE.UU. la cifra de 6 millones mientras que en Europa alcanzaba sólo el millón y medio de pasajeros entre sus nacionales⁸. Esta última cifra resulta aún más llamativa considerando que a principios de los años 90 sólo llegaba a los 400.000.

2.4. *El crecimiento imparable de las cifras de cruceristas en los últimos años*

Durante las dos últimas décadas, el tráfico de cruceros en Europa ha seguido una progresión exponencial, de modo que, a partir de 1990, el crecimiento del tráfico europeo fue del 11,9%. A ello han contribuido los denodados esfuerzos de los principales operadores europeos por realizar una oferta de calidad mediante la labor ya comentada de construcción de modernos buques, con precios asequibles que, además, contaban con la seguridad para el pasaje del coste cerrado del viaje que ofertaban las Agencias de Viajes.

En el año 2010, las cifras de movimiento de pasajeros de cruceros tanto en Estados Unidos de América como en Europa revelan un crecimiento espectacular en los últimos veinte años, duplicándose ampliamente la cifra respecto de 1990⁹.

El número de pasajeros que optaron por los cruceros el año 2010 fue de 15 millones, lo que supuso un aumento del 13,44% respecto a 2009. Para el año de 2.011, el sector de cruceros preveía movilizar unos 16 millones, un millón más que el año anterior¹⁰. En concreto, los responsables de la Asociación Internacional de Compañías de Cruceros, CLIA, dibujaron unas previsiones muy halagüeñas para el sector, gracias a la mejora de la economía, a “un número récord de pasajeros” y a la entrega de un total de 14 nuevos barcos que se preveía que recibieran las compañías ese año.

Las líneas de cruceros estarían recogiendo los beneficios de una economía que mejora, del impacto de una nueva generación de naves y ofertas y del

⁷ Vid. PULIDO BEGINES, J.L., *El Transporte de Pasajeros en los Puertos de Cádiz y Algeciras; I Congreso de Ciencia Regional de Andalucía: Andalucía en el umbral del siglo XXI*, Universidad de Cádiz, p. 991. Dato que se obtiene considerando el mar Mediterráneo como un área diferenciada de la de Europa.

⁸ Vid. GONZÁLEZ SANTISO, S., *Guía Práctica de Cruceros*, Editorial Aqualarga, 2000, p. 11.

⁹ Vid. Florida-Caribbean Cruise Association «*Cruise Industry Overview-2011, State of the Cruise Industry*», p. 6.

¹⁰ Según había anunciado el 13 de enero de 2011, en Nueva York, la Asociación Internacional de Compañías de Cruceros, CLIA, por sus siglas en inglés. Vid. en este punto www.puertoplatahabla.com; www.terra.com o www.noticiacaribe.com.

convencimiento por parte de los clientes de que salir en un crucero supone las mejores vacaciones. El interés de los consumidores se habría detectado además en todos los segmentos del sector, desde las apuestas más lujosas hasta las nuevas embarcaciones de gran envergadura, así como en los cruceros fluviales¹¹.

En cuanto al mercado de los Estados Unidos de América, en concreto, el crecimiento desde el año 1999, se mantuvo constante. Así puede señalarse que en el amplio período que va desde 1980 a 2003 el aumento anual fue del 8,1 %, alcanzando en 2004 la cifra aproximada de 9,2 millones de cruceristas de origen norteamericano¹².

Respecto a las cifras del pasado ejercicio, la CLIA estima que las líneas de sus miembros transportaron 15 millones de personas en el ejercicio 2010, incluidos 11,1 millones de norteamericanos. El pronóstico para 2011 es el de llegar a los 16 millones de pasajeros (+6,6%), con 73% de los viajeros (11,68 millones) provenientes de Norte América, y 27% (4,32 millones) desde otros mercados internacionales¹³.

La industria europea de cruceros, por su parte, sigue creciendo y consolidándose dentro del sector. La contribución europea al crucero se pone de manifiesto si consideramos que la actividad de los cruceros constituye el único área del sector del turismo que está disfrutando de un crecimiento sustancial: el año pasado hubo unos 5,5 millones de cruceristas europeos (un 10% más con respecto a 2009), lo que representa aproximadamente un 30% de los pasajeros a nivel mundial. Los países de la UE con más turistas de cruceros son Reino Unido (1,6 millones), Alemania (1,2 millones), Italia (890.000) y España (645.000). De modo que a pesar de que la situación económica no es la más favorable, los cruceros europeos siguen siendo una industria creciente y continúan jugando un papel clave en términos de crecimiento económico y empleo¹⁴.

¹¹ Según explicó Bob Sharak, uno de los vicepresidentes de la CLIA, el 13 de enero de 2011 en un acto organizado en el puerto de Nueva York con motivo de la presencia en sus aguas de tres grandes cruceros: el "Queen Elizabeth", el "Queen Mary 2" y el "Queen Victoria", todos de la naviera Cunard. Vid. www.excelsior.com.

¹² Dato aproximado proporcionado por la Organización Mundial del Turismo, OMT. FCCA en su primer Informe de 2011 aporta la cifra del 7,4% de incremento anual.

¹³ Según datos de CLIA, 18 de abril de 2011 y FCCA 2011, Cruise Industry Overview 2011.

¹⁴ Según las cifras publicadas recientemente por el *European Cruise Council*, en la sexta edición de su informe anual. Ha de tenerse en cuenta, además, que el grupo «Costa Crociere» es la compañía número 1 en Europa. En 2010, sus buques transportaron a más de dos millones de clientes y generaron un impacto económico valorado en 2200 millones de euros solo en Italia (fuente: MIP politecnico di Milano), según afirmó el presidente de Costa Crociere, Gianni Onorato. En este punto, ver www.nosvamosdecrucero.com de 22 de junio de 2011.

En 2010, la industria de cruceros europea también creció en cuanto a número de pasajeros con salidas desde puertos europeos, con 5,2 millones (+7,2%). El impacto global de este sector en la economía europea fue de 35.200 millones de euros el citado ejercicio, incluyendo los más de 14.000 millones de euros de gasto directo. Los principales beneficiarios de este gasto directo fueron Italia (4.500 millones de euros), Reino Unido (aproximadamente 2.600 millones) y Alemania (2.300 millones). Los astilleros europeos además siguen jugando un papel importante en esta expansión ya que, entre 2.011 y 2.013, tienen previsto construir 23 nuevos buques, con una inversión total de cerca de 11.000 millones de euros. El impacto económico de la industria de cruceros también ha contribuido sustancialmente a generar nuevos empleos, con un total de 300.000 en Europa.

Las razones que explican el crecimiento del mercado europeo de cruceros son sustancialmente el aumento de la oferta lo que ha provocado e incentivado un crecimiento de la demanda y, a su vez, el descenso de precios. De modo que ya no se considera como parte de un turismo de lujo.

2.5. *Los destinos turísticos del siglo XXI*

En cuanto a los destinos turísticos en el siglo XXI, cabe destacar la permanencia en el primer puesto del mar Caribe debido a su clima tropical, la belleza de sus paisajes y playas y, sobre todo, a la cercanía del primer país emisor, los Estados Unidos de América. Pero el dato más destacado ha sido el rápido crecimiento de otros destinos próximos a América del Norte, cuando no incluido en sus costas. Me refiero a las islas Bahamas, Bermudas, Alaska y Hawai. Debido en la mayoría de los casos, también, al interés manifestado por los turistas americanos y a la labor de expansión desarrollada por las principales compañías crucerísticas de aquel país (Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises, P&O, y Princess Cruises Group) que en conjunto alcanzan en la actualidad el 70% de la cuota del mercado mundial de cruceros y unidas a la malaya Star Cruises, el 82% del mercado total. Por ello, el mar Mediterráneo, a pesar de continuar una línea ascendente desde 1999 y de su fuerte potencial como destino de turismo de ocio y cultural, se ha visto relegado en los últimos años a la quinta posición en el conjunto de áreas en las que se realizan cruceros. La clasificación elaborada por la FCCA en 2008, a partir de datos propios de mercado, arroja los siguientes resultados.

Caribe	43%
Alaska	25%
Bahamas	25%
Hawai	15%

Mediterráneo/Islas Griegas/Turquía	14%
Bermudas	11%
Resto de Europa	9%
Canal de Panamá	8%
Costa Occidental de México	8%

Fuente: FCCA 2008 Market Profile Study

2.6. El turismo de cruceros en España

La cifra total de pasajeros de cruceros en España fue de 7.132.405 millones durante el año 2.010 lo que pone de relieve la destacada posición de nuestro país en el contexto internacional. Los puertos de Barcelona, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y Málaga constituyen ya un referente mundial en el mercado internacional de cruceros bien sea como puerto base o como escala en alguna de sus rutas. Así, mientras que en el año 2.000, el total de cruceristas apenas superaba la cifra de 2 millones, en la actualidad rebasa ampliamente los siete. El cuadro que se adjunta, aclara cuál ha sido la evolución del sector en España¹⁵.

Ejercicio anual	Número de cruceristas con escala en España
2.000	2.000.000
2.001	2.100.000
2.002	2.800.000
2.003	3.300.000
2.004	3.600.000
2.005	4.000.000
2.006	4.100.000
2.007	5.100.000
2.008	5.900.000
2.009	6.100.000
2.010	7.100.000

Fuente Puertos del Estado, 2.010.

De un total de 24 millones de pasajeros que hicieron escala de cruceros en los diferentes puertos de Europa en 2.009, España recibió de acuerdo con la tabla confeccionada 6.100.000 viajeros, lo que le colocaría con una cuota de mercado del 25%, sólo superada por Italia con un 31,8 % (7,6 millones de

¹⁵ Puertos del Estado, *Cruceros a toda máquina*, Informe sobre el sector de cruceros en los puertos españoles, 2010, p. 2.

pasajeros) e igualada con Grecia también con un 25% del total y algo más de 6 millones de cruceristas¹⁶.

Pero lo que destaca sobremanera es el rápido incremento del número de pasajeros a nivel nacional con crecimientos en el año dado del 16,4% acorde con el crecimiento que ha experimentado el mercado de este tipo de viajes a nivel mundial con la construcción de modernas y amplias unidades así como su orientación hacia un cliente de nivel adquisitivo medio. A lo anterior cabe añadir que el número de cruceristas en el año 2.010 representa el 13,8% del total de los 52 millones de turistas que visitaron España en ese mismo período con lo que el «turismo de cruceros» se afianza como uno de los sectores con más pujanza en nuestro país.

III. CONCLUSIONES

- 1.- El régimen jurídico de la navegación de cruceros se rige, de acuerdo con el Tratado internacional sobre el Derecho del Mar de la ONU firmado en Montego Bay en 1982, por el régimen de libertad de navegación en la alta mar y de paso inocente en el mar territorial. Por otra parte, la posibilidad de realización de tráfico marítimo de pasajeros, ya sea de forma regular como irregular, se encuentra en la actualidad totalmente liberalizada para los armadores de Estados miembros de la Unión Europea.
- 2.- La modalidad habitual de contratación de los trabajadores de cruceros es la de contrato de temporada que se renueva anualmente a través de empresas especializadas que ceden sus trabajadores a las compañías de crucero o bien directamente por éstas mismas cuando proceden a constituir su propio contingente de trabajadores.
- 3.- La contratación de un viaje de cruceros por parte de los particulares encaja en la modalidad de viaje combinado en cuanto supone la prestación de varios servicios, rigiéndose por Real Decreto Legislativo 1/2.007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Consumidores y Usuarios (LGDCU) que impone una garantía en cuanto a la exigibilidad de todos los servicios contratados, con posibilidad de resolución anticipada, de reclamación en vía administrativa y judicial, así como de devolución en caso de cancelación del viaje.

¹⁶ Según datos del Consejo Europeo de Cruceros (European Cruise Council, ECC) el número de turistas que visitaron los puertos europeos durante el ejercicio 2010 fue de 25,2 millones, siendo el tráfico total de buques en aguas europeas de 198. Tales cifras han de ponerse pues en relación con los 7,1 millones de pasajeros de cruceros que tuvo España en el mismo año, con lo que rondaría el 28,2% de la cuota de mercado en el continente.

- 4.- El tráfico de cruceros a nivel mundial ha experimentado un crecimiento constante tanto en el número y tonelaje de los buques como en el número de viajeros que optan por esta modalidad vacacional desde comienzos de los años 60. La preeminencia, con todo, siguen manteniéndola las compañías navieras de los Estados Unidos de América que son líderes indiscutibles del mercado en cuanto a número de buques y pasajeros transportados; siendo además estadounidenses casi dos tercios de los pasajeros participantes.
- 5.- Europa y España en particular han asistido, no obstante, a un despegue espectacular en cuanto al número de nacionales que participan en alguna de las opciones de crucero marítimo desde el comienzo del siglo XXI.