



BOLETÍN

FAL

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

# El desastre del Costa Concordia y la industria de los cruceros: Un análisis de los riesgos y las dificultades en América Latina y el Caribe

A comienzos de 2012 se registraron dos alarmantes incidentes con buques de pasajeros: el hundimiento del crucero Costa Concordia en el Adriático y del ferri Rabaul Queen en Papua Nueva Guinea. Ambas tragedias resultaron en importantes pérdidas humanas y materiales, y pusieron sobre el tapete el tema de la seguridad en el transporte marítimo y, sobre todo, el papel de los tripulantes y su capacitación.

Hay que considerar que el turismo —y en especial del turismo de cruceros en el Caribe, México y otras importantes regiones de América Latina, donde el sector contribuye con alrededor de un 10% al empleo formal y entre un 9% y un 14% al PIB— tiene un enorme impacto económico en la región en su conjunto. En este momento se plantea la interrogante de si en América Latina y el Caribe se reconoce la importancia del turismo y la industria de los cruceros y qué consecuencias tendría una catástrofe de esta magnitud para el sector en la región. En este contexto, la formación y el adiestramiento de las tripulaciones debería ser un tema central de debate. También es necesario analizar si las economías de la región están preparadas para responder adecuadamente ante este tipo de accidentes.

## Introducción

El Caribe es el centro de la actividad de los cruceros a nivel mundial y en los últimos años tanto esta subregión como la de América Latina han experimentado un importante aumento del turismo, y en especial del turismo de cruceros.

El notable desarrollo del turismo de cruceros también abarca la inversión en nueva infraestructura portuaria, la creación de destinos, el aumento del atractivo de los puertos de escala, y la capacitación de los trabajadores del sector hotelero. Además, los cruceros han impulsado en forma indirecta el desarrollo del turismo de tierra, ya que los turistas que llegan a bordo de un crucero suelen regresar por períodos más largos.

En el presente *boletín FAL* se analiza la importancia de la industria de los cruceros para la región y en especial para los países del Caribe.

Tras ofrecerse un panorama general del turismo, se plantea la importancia de la industria de los cruceros para la región y se presenta un enfoque vinculado a la formación y el adiestramiento marítimo.

Esta edición fue preparada por Ricardo J. Sánchez y Gordon Wilmsmeier de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL.



Introducción



I. La economía del sector turístico



II. La importancia de los cruceros para la región



III. Formación y adiestramiento marítimo



IV. Bibliografía



NACIONES UNIDAS

CEPAL

El resultado neto ha sido que el turismo (tanto de tierra como de cruceros) tiene una significativa importancia económica para toda la región, pero sobre todo para el Caribe, México y América del Sur como región emergente. El hecho de que esta relevancia pueda verse amenazada por sucesos como las mencionadas tragedias en las costas de Italia y Papua Nueva Guinea también plantea importantes interrogantes para América Latina y el Caribe<sup>1</sup>. ¿Qué repercusiones tiene un accidente de esta magnitud en la industria de los cruceros y, por tanto, en el desarrollo del turismo en la región? El turismo de cruceros en la región no ha dejado de crecer en la última década y también es reconocido por propiciar el turismo de tierra, ya que, como se afirmó, muchas de las personas que llegan en un crucero suelen regresar como turistas comunes.

El hecho de que la tripulación no pareciera preparada para enfrentar un incidente de ese tipo también pone sobre la mesa el tema del adiestramiento marítimo y la capacitación de quienes trabajan a bordo de estos buques. ¿Cuáles son las estrategias que se aplican y las actividades que se llevan a cabo en la región para ofrecer al personal una buena capacitación? Al ser la región un centro de la actividad de los cruceros, esto debería aprovecharse para abordar el tema del adiestramiento marítimo y discutir las estrategias educativas del sector, sobre todo teniendo en cuenta la aparente incongruencia que se presenta: si bien se trata de un sector intrínsecamente y cada vez más globalizado, la educación tradicional que en él se imparte tiene una base principalmente nacional.

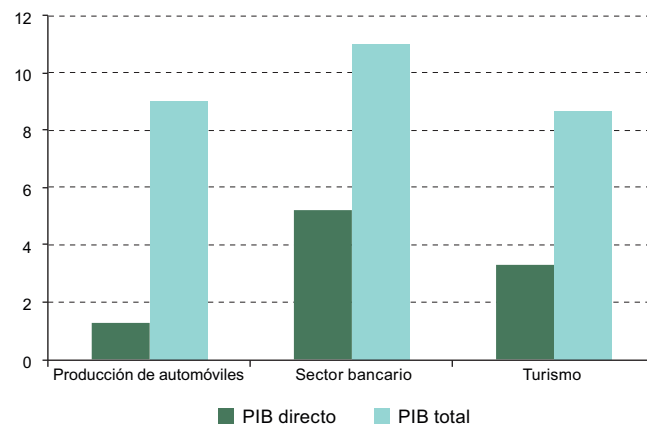
Este artículo comienza con una descripción general del turismo y a continuación se plantea la importancia de la industria de los cruceros para la región. Por último, se presenta un enfoque respecto de la formación y el adiestramiento marítimo.

## I. La economía del sector turístico

Para comprender la importancia del turismo como actividad económica, en el gráfico 1 se muestra la contribución de este sector al PIB mundial en relación con otros sectores económicos. De hecho, la contribución del turismo es mayor que la del sector de producción de automóviles si se considera la contribución directa al PIB y equivalente si se considera la contribución al PIB total, y es solo levemente inferior a la del sector bancario en ambos casos.

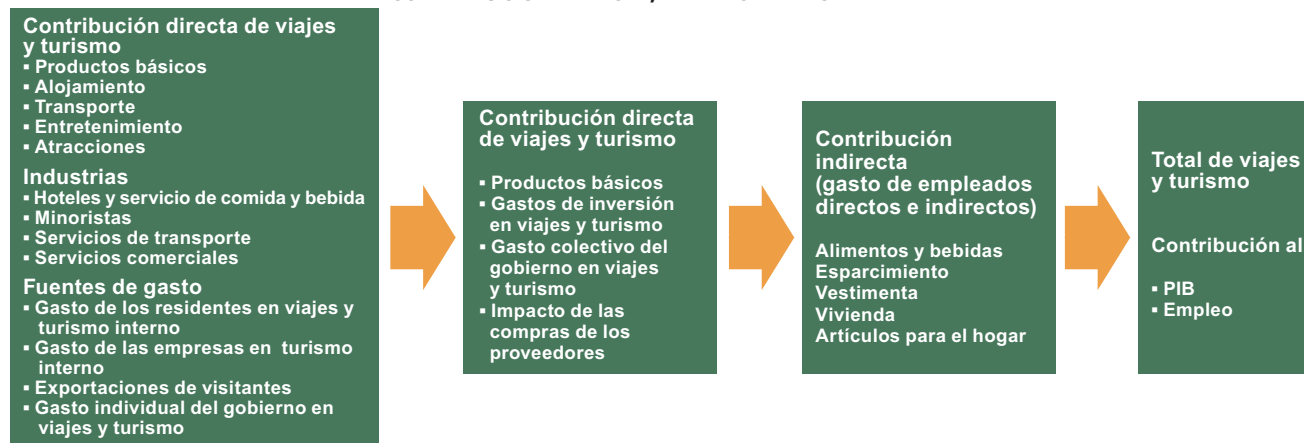
Esta contribución proviene de un complejo mecanismo económico que incluye contribuciones directas e indirectas (véase el diagrama 1).

Gráfico 1  
PIB MUNDIAL: CONTRIBUCIÓN, POR SECTOR ECONÓMICO, 2011  
(En porcentajes)



Fuente: Consejo Mundial de Viajes y Turismo, 2011.

Diagrama 1  
CONTRIBUCIÓN DIRECTA, INDIRECTA Y TOTAL AL PIB

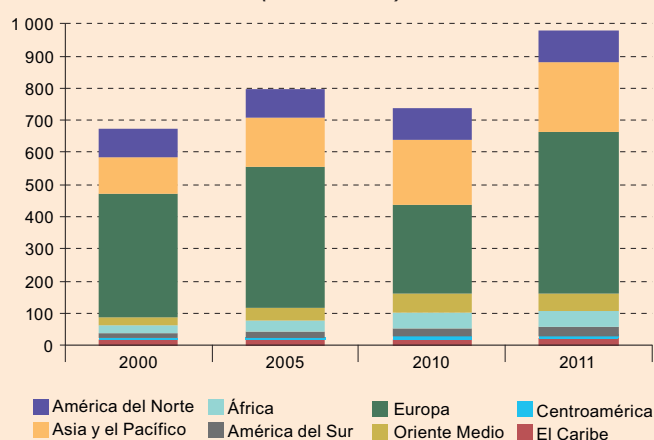


Fuente: Consejo Mundial de Viajes y Turismo, 2011.

<sup>1</sup> El crucero Costa Concordia se hundió en el Adriático el 13 de enero con más de 4.200 personas a bordo, entre pasajeros y tripulación. El M/V Rabaul Queen, que transportaba más de 350 personas, se hundió el 1 de febrero en Papua Nueva Guinea, a 50 millas al este de Lae y a 10 millas de la costa.

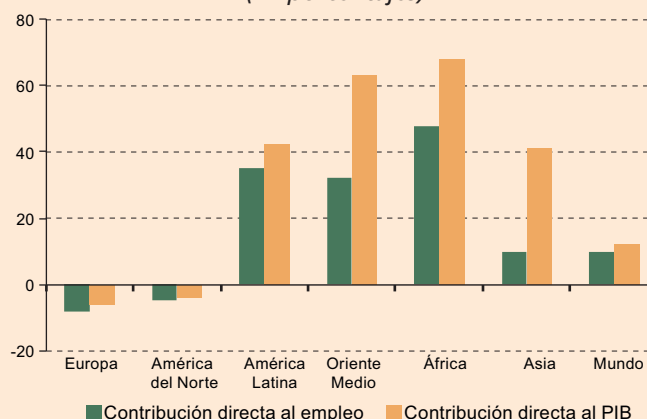
Si bien la contribución del sector ha aumentado en la última década, el crecimiento ha sido desperejo en las principales regiones. En el gráfico 3 se muestran las diferencias en el crecimiento entre 2000 y 2010. Pese a registrar un crecimiento negativo, Europa y América del Norte siguen siendo las regiones que atraen más turistas (603,8 millones en 2011). Las cifras mundiales muestran un aumento del 9,7% en la contribución directa del turismo al PIB, pero algunas regiones emergentes registran un crecimiento superior al 40%. América Latina exhibe un importante 43% en lo que representa el tercer crecimiento más importante a escala regional de la última década. El sector de viajes y turismo es responsable del 9,03% del PIB total (véase el cuadro 1), lo que se relaciona con 55,2 millones de turistas en 2011 (véase el gráfico 2).

**Gráfico 2**  
**LLEGADA DE TURISTAS, POR REGIÓN, 2000-2011**  
(En millones)



Fuente: Barómetro OMT del Turismo Mundial, Organización Mundial del Turismo, Vol. 10, enero de 2012.

**Gráfico 3**  
**VIAJES Y TURISMO: CONTRIBUCIÓN DIRECTA AL PIB Y EL EMPLEO, CRECIMIENTO 2000-2010**  
(En porcentajes)



Fuente: Consejo Mundial de Viajes y Turismo, 2011.

El Consejo Mundial de Viajes y Turismo preveía que en 2011 el turismo registraría una contribución directa de 15.800 millones de dólares (un 4,6% del PIB total) y que la contribución total del sector de viajes y turismo al PIB, incluidos sus efectos económicos más amplios, alcanzaría los 48.600 millones de dólares ese mismo año (un 14,2% del PIB). Este organismo también estimaba que el empleo directo en el sector de viajes y turismo representaría 687.000 empleos en 2011 (un 4% del empleo total). En los cuadros 1, 2 y 3 se muestra la importancia del turismo y los viajes en términos de contribución al PIB, al empleo y a las inversiones y exportaciones a nivel regional y para los países de América Latina y el Caribe. El Caribe se ubica en el primer lugar a nivel mundial (entre 12 regiones) en materia de contribución relativa del sector al PIB. América Latina está cuarta respecto del tamaño absoluto de la industria turística en una comparación internacional.

**Cuadro 1**  
**PRINCIPALES REGIONES Y PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: CONTRIBUCIÓN DEL SECTOR DE VIAJES Y TURISMO AL PIB, 2011**  
(En porcentajes)

Contribución directa por región	Participación	Contribución total por región	Participación		
África septentrional	5,83	El Caribe	14,17		
El Caribe	4,61	Oceanía	13,59		
Sudeste asiático	4,22	África septentrional	12,32		
Oceanía	3,54	Sudeste asiático	10,86		
Oriente Medio	3,38	América Latina	9,03		
América Latina	3,32	América del Norte	8,69		
África subsahariana	3,12	Oriente Medio	8,08		
Unión Europea	2,92	Unión Europea	7,82		
América del Norte	2,72	Asia nororiental	7,67		
Asia nororiental	2,41	África subsahariana	7,33		
Contribución por país	Contribución directa	Contribución total	Contribución directa	Contribución total	
Argentina	4,0	11,0	Guyana	4,8	12,2
Brasil	3,3	9,1	Honduras	5,7	14,9
Chile	3,1	8,4	México	6,2	13,0
Colombia	1,7	4,9	Nicaragua	4,3	10,2
Costa Rica	5,1	12,8	Perú	4,3	10,4
Cuba	2,7	10,6	Panamá	5,3	13,0
República Dominicana	5,5	17,7	Suriname	1,5	4,1
Ecuador	1,9	5,2	Uruguay	3,1	9,0
El Salvador	2,6	6,3	Venezuela (República Bolivariana de)	3,9	10,2
Guatemala	3,1	8,0			

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de Consejo Mundial de Viajes y Turismo, 2011.



**Cuadro 2**  
**PRINCIPALES REGIONES Y PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: CONTRIBUCIÓN DEL SECTOR DE VIAJES Y TURISMO AL EMPLEO, 2011**  
(En porcentajes)

Contribución directa por región		Participación	Contribución total por región		Participación
África septentrional		6,00	Oceania		17,2
Oceania		5,90	África septentrional		12,9
América del Norte		4,60	El Caribe		12,6
Asia meridional		4,30	América del Norte		11,1
El Caribe		4,00	Sudeste asiático		9,1
Unión Europea		3,20	Unión Europea		8,4
Oriente Medio		3,20	América Latina		8,1
Sudeste asiático		3,10	Asia nororiental		8,1
América Latina		3,00	Oriente Medio		8
Asia nororiental		2,90	Asia meridional		6,9

Contribución por país	Contribución directa	Contribución total	Contribución directa	Contribución total	
Argentina	3,8	10,3	Guyana	4,1	10,6
Brasil	2,9	8,3	Honduras	4,9	13,1
Chile	3,0	8,0	México	7,3	14,8
Colombia	2,5	5,4	Nicaragua	3,7	8,8
Costa Rica	4,7	11,9	Perú	3,1	8,8
Cuba	2,5	9,8	Panamá	5,0	12,2
República Dominicana	5,1	16,9	Suriname	1,4	3,7
Ecuador	1,7	4,7	Uruguay	3,0	8,5
El Salvador	2,3	5,7	Venezuela (República Bolivariana de)	3,4	8,7
Guatemala	2,7	7,2			

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de Consejo Mundial de Viajes y Turismo, 2011.

**Cuadro 3**  
**PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: CONTRIBUCIÓN DEL SECTOR DE VIAJES Y TURISMO A LAS EXPORTACIONES E INVERSIONES, 2011**

País	Exportaciones del sector como porcentaje del total de exportaciones	Inversiones del sector como porcentaje del total de inversiones	Exportaciones del sector como porcentaje del total de exportaciones	Inversiones del sector como porcentaje del total de inversiones	
Argentina	7,1	7,0	Guyana	5,4	3,5
Brasil	2,9	5,8	Honduras	9,6	8,2
Chile	3,5	7,8	México	5,4	6,5
Colombia	6,1	5,5	Nicaragua	13,3	4,8
Costa Rica	14,4	4,3	Perú	7,2	5,6
Cuba	20,2	14,5	Panamá	13,1	8,9
República Dominicana	44,2	5,8	Suriname	9,7	3,2
Ecuador	3,5	3,7	Uruguay	14,6	7,8
El Salvador	10,0	9,3	Venezuela (República Bolivariana de)	n. a.	5,7
Guatemala	8,9	6,6			

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de Consejo Mundial de Viajes y Turismo, 2011.

A nivel nacional, la contribución total al PIB más elevada se registra en la República Dominicana (17,7%), Honduras (14,9%) y Panamá (13%).

El Consejo Mundial de Viajes y Turismo (2011) preveía que en 2011 la contribución directa del sector de viajes y turismo al PIB en América Latina y el Caribe alcanzaría los 121.100 millones de dólares y los 15.800 millones de dólares, respectivamente. Incluidos los

efectos económicos más amplios, en 2011 este aporte se calcula en 329.600 millones de dólares (un 9% del PIB) y 48.600 millones de dólares (un 14,2% del PIB) para ambas regiones.

El sector de viajes y turismo genera un 12,6% de empleo en el Caribe y un 8,1% en América Latina. A nivel nacional, la mayor contribución total de este sector al empleo se observa en la República Dominicana (16,9%), México (14,8%) y Honduras (13,1%).

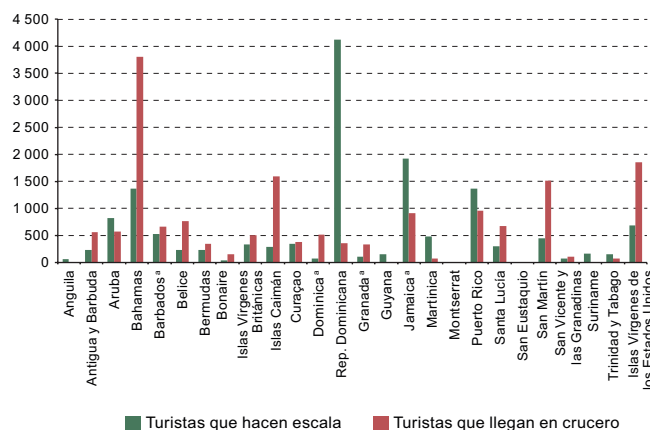
El sector de viajes y turismo sin duda tiene gran importancia en las exportaciones e inversiones. En la República Dominicana, por ejemplo, un 44,2% del total de exportaciones puede atribuirse a este sector. En términos de inversiones totales se destacan Cuba y El Salvador, donde el sector es responsable del 14,5% y el 9,3% de todas las inversiones, respectivamente.

## II. La importancia de los cruceros para la región

La industria de los cruceros en el Caribe y México, y últimamente también en otras zonas de América Latina, ha sido una de las que ha registrado un crecimiento más acelerado y se espera que el mercado siga expandiéndose. Como se mostró, la región del Caribe ya tiene un alto grado de dependencia del turismo.

En Antigua y Barbuda así como las Bahamas, el turismo contribuye con el 74% y el 89% del PIB, respectivamente. El sector turístico tiene efectos tanto positivos como negativos en los entornos económicos, socioculturales y naturales. La industria de los cruceros no es ajena a esta realidad y tiene un impacto desproporcionado para el pequeño nicho de mercado que ocupa. El turismo puede contribuir al desarrollo económico siempre que se pueda sacar el máximo provecho de los ingresos y del empleo relacionado con dichos ingresos y mitigar los efectos negativos que representan una amenaza para el atractivo de un destino (como la superpoblación y la destrucción de hábitats naturales).

Gráfico 4  
TURISTAS QUE HACEN ESCALA Y TURISTAS QUE LLEGAN EN CRUCERO, 2010  
(En miles)



Fuente: Asociación de Turismo del Caribe, 2011.

\* Datos preliminares

La industria de los cruceros representa el 39% del total de llegadas al Caribe y alrededor del 10% de los gastos de los visitantes.

El sector de cruceros tiene una importancia vital para la industria turística, ya que más de dos tercios de los turistas llegan por primera vez a la región en crucero y, según Business Research and Economic Advisors (BREA, 2011), es probable que el 50% regrese para hacer turismo de tierra dentro de los tres años siguientes.

El Caribe es el principal destino y en 2010 se incluyó en el 41,3% de los itinerarios de cruceros de todo el mundo, en los que ese año se estima que viajaron 15 millones de turistas. Para 2011 se previó un alza del 6,6% (Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe, 2011), lo que muestra un notable crecimiento respecto de los casi 9,5 millones de personas que viajaron en crucero en 2005.

El turismo en los países del Caribe es muy estacional, aunque esa estacionalidad no es uniforme. Según BREA (2009), el turismo de cruceros generó 2.200 millones de dólares de gastos directos de los pasajeros, la tripulación y las líneas de cruceros en la región<sup>2</sup>. Además, el empleo directo de los residentes en el Caribe se estima en 56.000 puestos de trabajo o un equivalente a 720 millones de dólares en términos de salarios en el período de cruceros 2008-2009.

Aún no se dispone de estudios sobre los costos y beneficios del turismo de cruceros en América Latina y el Caribe. Las principales fuentes de ingresos son los turistas que llegan en los cruceros, los miembros de la tripulación y los costos relacionados con el barco. Los ingresos provenientes de los pasajeros son bajos en comparación con los de los turistas que pernoctan en las islas y se han reducido con la extensión de la integración vertical en el turismo de cruceros (venta de productos libres de impuestos a bordo, reserva y realización de excursiones por parte de las propias las líneas de cruceros y demás). Los gastos de un visitante que llega en crucero al Caribe varían mucho (de 50 dólares a 250 dólares por día dependiendo del destino). Los principales productos y servicios adquiridos son: artesanías y regalos de fabricación local, alimentos y bebidas, entretenimiento, apuestas en el casino, recorridos turísticos y excursiones, taxis y productos libres de impuestos.

La industria de los cruceros está muy concentrada y en ella se destacan tres compañías: Carnival, Royal Caribbean y Star Cruises<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> El estudio se basa en los siguientes 28 destinos: Acapulco, Antigua y Barbuda, Aruba, las Bahamas, Barbados, Belice, Cabo San Lucas, Cartagena (Colombia), Costa Rica, Cozumel, Curacao, Dominica, Granada, Guatemala, Honduras, Huatulco, Islas Caimán, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas, Jamaica, Nicaragua, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Juan (Puerto Rico), San Martín, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, y Trinidad y Tabago.

<sup>3</sup> Carnival incluye a las líneas Carnival Cruise, Princess Holland America Line, Costa Cruise, P&O Cruises, AIDA, Cunard, Ocean Village, P&O Australia, Swan Hellenic, Seabourn y Windstar. Royal Caribbean incluye a Royal Caribbean y Celebrity. Star Cruises incluye a Star Cruises, Norwegian Cruise Line, Orient Lines y NCL North America.

Cuadro 5  
**CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA TOTAL DEL TURISMO DE CRUCEROS, POR DESTINO, PERÍODO DE CRUCEROS 2008-2009**  
*(En millones de dólares y puestos de trabajo)*

Destino	Total de gastos del turismo de cruceros	Empleo total	Ingreso salarial total de los empleados
Acapulco	21,4	636	3,5
Antigua y Barbuda	48,3	1 315	11,9
Aruba	54,1	1 330	21,9
Bahamas	246,1	6 219	100,4
Barbados	53,6	1 665	17,2
Belice	58,6	1 781	17,7
Cabo San Lucas	95,3	2 745	16,7
Islas Caimán	174,4	3 731	69,5
Cartagena	24,6	629	3,6
Costa Rica	26,3	719	3,9
Cozumel	255,3	7 089	52,8
Curaçao	39,3	748	13,0
Dominica	14,2	405	3,0
República Dominicana	23,5	788	3,1
Ensenada	46,4	1 279	8,4
Granada	21,7	581	3,9
Guatemala	8,7	275	1,2
Honduras	28,3	632	2,9
Huatulco	10,1	347	1,7
Jamaica	101,5	3 865	22,6
Nicaragua	2,7	141	0,4
Puerto Rico	182,3	4 398	63,2
Saint Kitts y Nevis	44,0	756	5,9
Santa Lucía	45,7	1 203	9,3
San Martín	230,3	5 531	106,3
San Vicente y las Granadinas	6,8	159	1,5
Trinidad y Tabago	2,9	143	1,6
Islas Turcas y Caicos	25,1	473	7,7
Islas Vírgenes Británicas	384,4	6 688	146,6
Todos los destinos	2 275,9	56 271	721,4

Fuente: Business Research and Economic Advisors, 2009.

Hace unos años, las compañías de cruceros crearon específicamente para el Caribe la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe con el objeto de promover los intereses de la industria en lo que respecta a legislación, desarrollo del turismo, impuestos y protección y seguridad portuaria. Esta Asociación interviene en el desarrollo portuario de la región y las líneas que la integran están continuamente buscando nuevos puertos de escala con infraestructura adecuada y variadas atracciones<sup>4</sup>. Las líneas que conforman la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe son la principal fuente de capacidad de pasajeros

<sup>4</sup> El Gobierno de las Islas Caimán suscribió un acuerdo de principio con la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe, en virtud del cual brindarán el financiamiento necesario para el reacondicionamiento del puerto de cruceros de George Town (se acordó que la Asociación financiaría el reacondicionamiento hasta un monto de 10 millones de dólares).

del Caribe y en la actualidad gestionan más de 100 buques en toda la subregión.

El desarrollo del turismo de cruceros depende de los siguientes factores, que suelen presentar un alto grado de volatilidad: las condiciones económicas en los países de origen, la continuidad del crecimiento de los viajes internacionales, los precios de la energía, las amenazas provenientes de desastres naturales, el desarrollo geopolítico y los tipos de cambio de moneda extranjera (dólar). Otro factor importante es la imagen de la industria de los cruceros, que se ve muy afectada por accidentes como el del Costa Concordia.

Es importante tomar conciencia de cómo algunos factores externos, como los accidentes de los buques y el cambio en la percepción de los clientes respecto de la industria de los cruceros, producen un rápido cambio en la demanda y la participación en el mercado. Por lo tanto, este tema debe ser atendido por los países.

### III. Formación y adiestramiento marítimo

Cuando ocurrieron los accidentes del Rabaul Queen y el Costa Concordia, dos temas acapararon la atención: el adiestramiento y la calificación de los tripulantes. Al respecto, es necesario reflexionar sobre la formación que se ofrece actualmente en la región y en el sector en general.

La industria marítima enfrenta un doble desafío: por una parte persiste la escasez mundial de gente de mar y por la otra aumenta la demanda de personal altamente capacitado y bien calificado. A pesar de que dos de los principales Estados de abanderamiento se encuentran en la región, los países de América Latina y el Caribe no aprovechan tal circunstancia para aumentar las oportunidades de la carrera marítima y mejorar las posibilidades de empleo de su gente. En la actualidad, la región provee solo el 8% de la totalidad de los oficiales y el 15% de todas las categorías a nivel mundial (Consejo Marítimo Internacional y del Báltico/Federación Naviera Internacional, 2011). Wilmsmeier y Sánchez (2006) también identificaron en esta región una carencia de tripulantes locales capacitados, con especialización en el sector de los cruceros (como cocineros, técnicos y maquinistas), que puedan responder a la demanda de la industria.

Si bien los países de la región cuentan con la mayor parte de la flota mercante como países de abanderamiento, las oportunidades en materia de educación marítima no coinciden con esta realidad. Mientras que se debería reconocer que la relación entre la industria marítima y el sector educativo correspondiente tiene varias capas y es bastante compleja, la relevancia mencionada anteriormente

y la importancia del turismo de cruceros, sobre todo en el Caribe, deberían servir de incentivo para realzar los esfuerzos coordinados a nivel regional a fin de satisfacer las diversas necesidades educativas de la industria.

Aunque los conocimientos técnicos y comerciales avanzados son elementos importantes en el sector marítimo, también existe la necesidad de contar con trabajadores con habilidades relativamente básicas, pero muy definidas. La inversión en capital humano y la división del trabajo continúan siendo asuntos relevantes para la industria marítima. La necesidad de mejorar la educación marítima cobra más vigor cuando ocurre un desastre como el del Costa Concordia. Los sectores de transporte marítimo y de cruceros tienen necesidades similares en lo que respecta a la capacitación y certificación de los tripulantes. Una alternativa podría ser un esfuerzo conjunto para instalar una escuela regional de adiestramiento para gente de mar con el apoyo de las escuelas de capacitación de la lista blanca de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La pregunta fundamental es cómo identificar las necesidades educativas de la industria marítima —que son variadas y dinámicas, pero no están bien definidas— y cómo el sector educativo de la región puede actuar en relación con dichas necesidades de manera coordinada y oportuna, de modo que se cumpla con las normas internacionales y los tripulantes de la región puedan competir en el mercado laboral internacional.

La búsqueda de una respuesta descansa inevitablemente sobre tres pilares fundamentales: calidad, internacionalización y accesibilidad. La industria marítima tiene una demanda constante de personal altamente calificado, ya sea en tierra o en el mar. Probablemente sea la más global de todas las industrias en términos de obtención de capital, recursos humanos, servicios y cargas. Como consecuencia de las características inherentemente internacionales del sector, la educación marítima debe apuntar a maximizar la accesibilidad, ya sea mediante la educación, el adiestramiento o la difusión de conocimiento donde sea que se encuentren los estudiantes y de la forma más ubicua posible. Esto presenta algunos desafíos básicos para el sector de la enseñanza marítima, que generalmente puede ser descrito como bastante tradicionalista, orientado a nivel nacional y con una oferta poco multidisciplinaria. Los desafíos más

importantes son el desarrollo de una cartera de servicios y productos que respondan a la complejidad descrita y el diseño de una plataforma que permita la colaboración multidireccional continua, eficaz, flexible y accesible de los posibles participantes de la industria, la enseñanza y el sector de políticas.

De acuerdo con lo expuesto, es necesario preguntarse si la región aprovecha la diversidad, la sinergia y las complementariedades que existen entre la pericia marítima y el contenido de los programas de adiestramiento que se ofrecen.

Es esencial mejorar el nivel de la formación y el adiestramiento marítimo. La educación marítima se basa en ser competitivo a escala mundial y en un entorno internacional. La formación para una industria globalizada no debería tener fronteras, ni nacionales ni latinoamericanas. La capacitación del personal podría ser un factor decisivo para evitar incidentes como el del Costa Concordia y reducir las consecuencias económicas más amplias que puedan llegar a ser de importancia.

#### **IV. Bibliografía**

Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe (2011), *Cruise Industry Overview – 2011*.

BREA (Business Research and Economic Advisors) (2009), *Economic Contribution of cruise tourism to the destination economies*, vols. I y II.

Consejo Mundial de Viajes y Turismo (2011), *Travel & Tourism 2011*, 1-2 Queen Victoria Terrace, Sovereign Court, London E1W 3HA, Reino Unido.

CTO (Caribbean Tourism Association) (2011), *Latest Statistics 2011*.

Cullinane, Kevin P. B. y Gordon Wilmsmeier (2009), *Beyond policy and process: maritime research and education*, *Public Service Review: Science and Technology*, 3, 181-182.

Sánchez, Ricardo y Gordon Wilmsmeier (2009), *Maritime sector and ports in the Caribbean: the case of CARICOM countries*, serie N° 140, División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL, Santiago.