



## Principios del Turismo de Cruceros Responsable

Durante décadas, la actividad comercial de la industria de cruceros ha puesto en riesgo el tejido social, la integridad económica, la salud pública y el medio ambiente de las comunidades anfitrionas (así como a los pasajeros, la tripulación, los ecosistemas costeros y marinos y el clima). El último ejemplo de esto es el mal manejo de la pandemia de COVID-19, que demuestra que la industria no está dispuesta a proteger el interés público sin normas legalmente vinculantes. Inspirados por la [Declaración de Turismo Responsable de Ciudad del Cabo del 2002](#), los [Principios Rectores de Future of Tourism](#) y los principios de Consentimiento Libre, Previo e Informado<sup>1</sup>, las comunidades con puertos de cruceros y sus aliados se han unido para exigir el compromiso mundial, la implementación y el monitoreo de los **Principios del Turismo de Cruceros Responsable** detallados a continuación.

La **Red Global de Activistas de Cruceros** (*Global Cruise Activist Network*) insta a las empresas de cruceros a retrasar su regreso a la actividad hasta no abordar estos principios a través de la publicación de planes detallados con compromisos, puntos de referencia y programas claros que exijan a las empresas implementar estándares de desempeño y cumplimiento específicos. Queremos un sistema equitativo y responsable de viajes de ocio que optimice los beneficios económicos de todas las partes interesadas y elimine los impactos negativos en la sociedad, la salud pública y el medio ambiente en las comunidades con puertos de cruceros, los trabajadores y los pasajeros. Nos oponemos a la vuelta a la “actividad normal” de la industria de cruceros. La industria de cruceros continuará siendo cómplice de poner en riesgo a los pasajeros, la tripulación, las comunidades y el planeta hasta que estas políticas de sentido común no se adopten colectivamente, se implementen de forma eficiente y se controlen sistemáticamente.

---

<sup>1</sup> UN Food and Agriculture Organization: [Free, Prior and Informed Consent | Indigenous peoples and Free Prior and Informed Consent: An indigenous peoples' right and a good practice for local communities](#) (2016)

# **Principios del Turismo de Cruceros Responsable**

- 1. Autonomía de las comunidades**
- 2. Impacto económico**
- 3. Impacto cultural**
- 4. Empleo**
- 5. Cambio climático**
- 6. Contaminación atmosférica**
- 7. Contaminación del agua**
- 8. Monitoreo y transparencia**
- 9. Medio ambiente y biodiversidad**
- 10. Salud pública**
- 11. Víctimas de crimen**
- 12. Repatriación de trabajadores**
- 13. Definiciones**

**#1 Autonomía. Compromiso a respetar el derecho universal de las comunidades de primera línea a la autonomía.** (1.1) Elaborar en colaboración la actividad turística de cruceros deseada en cada puerto base y de escala con el consentimiento libre, previo e informado de las personas que sufren el impacto directo de dicha actividad y de la contaminación. Esto incluye comunidades indígenas y personas que residen cerca de puertos base y destinos de cruceros. (1.2) Esto significa que las empresas de cruceros no deben interferir en la política local y sus procesos. (1.3) Las poderosas multinacionales de cruceros han hecho lobbying y campañas para interferir en las elecciones locales, acercarse a sus líderes e influir en los resultados. Los agentes de cruceros han intentado crear conflicto entre las ciudades portuarias y las comunidades de primera línea o de otro modo coaccionar, manipular o intimidar a las comunidades <sup>2</sup>. Esto debe parar.

**#2 Impacto económico. Abordar la larga historia de prácticas explotadoras de las líneas de cruceros con la implementación de políticas que maximicen la retención de ingresos de los puertos base y de escala. Alivianar la carga del turismo de cruceros a través de la evaluación y eliminación de los costos reales en cuanto a impacto medioambiental, cultural y socioeconómico.** (2.1) Implementar métodos de evaluación para la Contabilidad de Capital Natural y evaluación Social y Cultural <sup>3</sup>. Toda revisión deberá incluir varios análisis de cuentas, entre ellos una cuenta financiera pública, una cuenta financiera (o de desarrollo económico) privada, una cuenta social y una cuenta medioambiental. La perspectiva de varias cuentas, o de triple resultado, debe ser central en todo análisis para informar quién se beneficia y quién soporta los costos. (2.2) Asegurarse de que los factores externos estén incluidos en los costos de hacer negocios en lugar de depositarlos en las comunidades portuarias (por ejemplo, la gestión de residuos). (2.3) La industria de mega cruceros debe incorporar los Objetivos de Desarrollo Sustentable de la ONU a su cultura corporativa. Asimismo, debe informar sobre el progreso hacia dichos objetivos en tableros de acceso público <sup>4</sup>. La industria de cruceros debe defender y promover la

---

<sup>2</sup> NY Times, "[Sovereign Lands -- A Question of Regulation; Alaskans Choose Sides in Battle Over Cruise Ships](#)" (1999)

Univision Noticias y Columbia School of Journalism, "[From Cruise Industry Investigators to Top Executives](#)," Asociación Internacional de Líneas de Cruceros: [CLIA Political Action Committee](#)  
Anchorage Daily News, "[Ketchikan's mayor, city manager take free cruise to Los Angeles](#)" (2019)

Senado de los Estados Unidos: [Commerce Committee Hearing, March 1, 2012](#).

Corpwatch: "[Dark Side of the Tourist Boom: Cruise Ship Controversies Cross Borders](#)" (2008)

Miami New Times, "[Miami's Cruise Industry Gave \\$23,500 to Senator Who Stopped New Cruise Tax](#)" (2017)

Open Secrets: [CLIA PAC donation records for the past seven election cycles](#) (2008-2020)

<sup>3</sup> Comisión Europea: [Natural Capital Accounting](#) (2019)

IPBES: "[Social and Cultural valuation methods](#)"

<sup>4</sup> Organización Mundial del Turismo de la ONU: [Benchmarking Methodology for the Development of Sustainable Cruise Tourism in South-East Asia](#) (2017)

adopción de los Objetivos de Desarrollo Sustentable de la ONU en sus cadenas de distribución y en los puertos de escala. (2.4) Redefinir el éxito económico con el uso de parámetros que cuantifiquen el beneficio al desarrollo de pequeñas empresas locales, la distribución equitativa de ingresos y el fortalecimiento de cadenas de distribución locales y sustentables. (2.5) Gestionar los negocios de forma responsable: fomentar y premiar a los negocios locales turísticos y similares que apoyen estos principios a través de sus acciones. (2.6) Desarrollar cadenas locales de distribución fuertes que faciliten productos y experiencias de mayor calidad. (2.7) Proveer financiación anticipada a los proyectos de infraestructura pública funcionales a la industria de cruceros, tales como muelles, carreteras, aceras, dársenas de buses, reciclaje, gestión de residuos y suministro de energía desde tierra para garantizar que la comunidad no soporte las deudas si la industria se marcha. (2.8) Para los destinos privados de crucero existentes, pagar voluntariamente a los gobiernos locales un impuesto per cápita. (2.9) Mientras la industria de cruceros busca licencia social para retomar su actividad, las comunidades portuarias exigen responsabilidad medioambiental y revisión económica <sup>5</sup>. (2.10) Pagar la propia parte de los impuestos locales y nacionales. (2.11) Dejar de evadir impuestos izando banderas de conveniencia <sup>6</sup>. Embanderar toda nueva embarcación en el país donde su empresa se encuentra radicada y volver a embanderar aquellas existentes antes del año 2030.

### **#3 Impacto en la cultura y la calidad de vida. Adopción de una política de “no hacer daño” para preservar y reforzar la identidad cultural, el carácter distintivo y la calidad de vida de las comunidades con puertos de cruceros.** (3.1)

Comprometerse con políticas y actividades comerciales que protejan y favorezcan los aspectos naturales, paisajísticos y culturales de las comunidades anfitrionas a la vez que refuerzan su bienestar y patrimonio cultural. (3.2) Mostrar respeto por las vidas y la subsistencia de las personas más afectadas por la contaminación de los cruceros y el sobreturismo, aún si esto implica el uso de menos y más pequeños buques con menos pasajeros. (3.3) Evitar exposiciones, presentaciones o eventos que exhiban a las culturas locales de forma exótica, ficticia o fetichista, en especial eventos con apropiación cultural o estereotipos raciales <sup>7</sup>. (3.4) Promocionar el turismo de cruceros de forma tal que refleje la integridad natural, cultural y social del destino y que promueva un turismo responsable respecto del medio ambiente y la cultura. (4.4) En puertos de escala, intercalar los horarios de arribo y partida con otros cruceros para evitar el aumento del tránsito terrestre y reducir el tráfico para no agobiar a la comunidad local con ruidos y congestiones. Los cruceros y sus pasajeros son huéspedes en los destinos anfitriones y deberían comportarse con el mismo respeto que ellos mismos esperan recibir durante su visita.

---

<sup>5</sup> Bloomberg CityLab: [“When The Cruise Ships Stop Coming”](#) (May 2020)

<sup>6</sup> NBC: [“Most Cruise Lines Don’t Pay Federal Income Tax”](#) (March 2020)

Cruise Law News: [“No Taxes--The Cruise Lines’ Dirty Secret”](#) (2011)

<sup>7</sup> New Zealand Herald: [“‘Blatant racism’: Cruise ship guests given ‘pantomime’ Māori pōwhiri at Port of Tauranga”](#) (2019)

**#4 Empleo. Creación de un ambiente seguro, justo y equitativo para los trabajadores tanto a bordo como en tierra.** (4.1) Alinear sus prácticas comerciales con los estándares ecológicos y laborales más estrictos del mundo. (4.2) Asegurar el derecho de la tripulación a la negociación colectiva con la organización de sindicatos independientes que representen a los trabajadores. Detener todas las prácticas laborales antisindicales. (4.3) Proporcionar a la tripulación de hospitalidad visitas a su hogar cada seis meses y permisos frecuentes para bajar a tierra. (4.4) Alinear los salarios y las condiciones laborales de los empleados a bordo con las leyes de salario mínimo y empleo del país en el que se encuentran radicados. (4.5) Limitar las horas laborales a 48-60 horas semanales y seis días para todos los empleados. (4.6) Pagar un adicional del 50% por cada hora trabajada a partir de las 50 horas semanales, sin importar el país de origen, el rango o el departamento del empleado. (4.7) Otorgar licencias por enfermedad pagas así como asistencia médica integral que sea al menos un 70% del salario básico más propinas <sup>8</sup>. (4.8) Reclutar y emplear personal respetando los Estándares Laborales Internacionales y los estándares de la Convención sobre Trabajo Marítimo del 2006 <sup>9</sup>. (4.9) Comprometerse a trabajar solo con agentes turísticos, conductores, servicios de catering y demás contratistas y subcontratistas locales que cumplen o superan los estándares laborales locales. (4.10) Cumplir con las Leyes Internacionales de Derechos Humanos, inclusive la Sección 23, 24 y 25 de la Declaración Universal de Derechos Humanos de la ONU y los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de la ONU <sup>10</sup>. (4.11) Incorporar políticas y prácticas para proteger a la tripulación y premiar a los informantes. Despedir a los gerentes que contraatacan y sancionan a la tripulación por denunciar abusos y violaciones. Modificar la cultura presente a bordo que viola los derechos humanos y que conlleva a violaciones, acoso sexual, discriminación y desigualdad de género.

**#5 Cambio climático. Dejar de contribuir al cambio climático.** (5.1) Comprometerse públicamente a lograr emisión cero en la totalidad de la flota global para el 2050 como máximo. Esto implica una reducción del 40% durante la primera década, seguido de una reducción de al menos 5% cada año desde 2030 a 2050. (5.2) Acercarse inmediatamente a sus objetivos de reducción absoluta de gases de efecto invernadero a través de la implementación de un protocolo de navegación lenta en toda la flota <sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> En la actualidad, la tripulación solo recibe un salario básico durante licencias por enfermedad de unos USD 18 diarios.

<sup>9</sup> Organización Internacional del Trabajo: [Text of the 2006 Maritime Labour Convention](#)

<sup>10</sup> ONU: [Universal Declaration of Human Rights](#) and [Guiding Principles on Business and Human Rights](#)

<sup>11</sup> Seas At Risk: [Slow steaming to protect the climate](#): Disminuir la velocidad solo 1 nudo o 1,2 millas por hora puede ahorrar hasta 17% en el consumo de combustible y hasta 37% al disminuir 1,5 nudos.

GCaptain: [2020 Sulphur Cap Seen Ushering In New Era of Slow-Steaming](#): La velocidad de servicio de un transatlántico es de 24 nudos. La navegación lenta suele ser de unos 19 nudos. Esta disminución de velocidad reduce alrededor de 30% las emisiones de gases de efecto invernadero por viaje.

(5.3) Detener las inversiones en [gas natural licuado](#) y redireccionar dichos recursos hacia estrategias de emisión cero, lo que incluye investigación, desarrollo y testeo de combustibles sostenibles como el hidrógeno verde o el amoníaco <sup>12</sup>. (5.4) Con el fin de reducir las emisiones de carbono negro que son insalubres y dañan el clima, comprometerse públicamente al cese inmediato del uso y transporte de fueloil de alto contenido de azufre a nivel global así como el uso de fuelolio de alto y muy bajo contenido de azufre en el Ártico. Cambiar a destilados/gasoil marino e instalar sistemas eficientes de filtrado de partículas o cambiar a otros combustibles no fósiles, tecnologías o sistemas de propulsión más limpios.

#### **#6 Contaminación atmosférica. Detener la contaminación atmosférica. (6.1)**

Comprometerse públicamente a lograr que el suministro de energía sea 100% desde tierra para 2025. (6.2) Ser líder en el desarrollo de un sistema universal de suministro de energía desde tierra. (6.3) Readaptar los buques para el suministro de energía desde tierra y requerir inmediatamente a todos los buques que utilicen dicho suministro siempre que sea posible. (6.4) Pagar el 100% de los costos de infraestructura para el suministro de energía desde tierra en todos los puertos de escala para 2025. No pedir, solicitar o hacer lobby para recibir subsidios de contribuyentes.

#### **#7 Contaminación del agua. Detener la contaminación del agua. (7.1)**

Comprometerse públicamente al cese inmediato del uso de depuradores (es decir, sistemas de tratamiento de gases de escape), ya sea de sistema abierto, cerrado o híbrido<sup>13</sup>. (7.2) Comprometerse públicamente a detener de forma voluntaria la descarga de residuos a menos de 24 millas náuticas de cualquier costa <sup>14</sup>. (7.3) Mejorar los sistemas de tratamiento de aguas residuales a bordo de todas las embarcaciones de su flota global de Dispositivos de Sanidad Marina a Sistemas Avanzados de Tratamiento de Aguas Residuales. Asimismo, comprometerse públicamente al uso de dichos sistemas de tratamiento en todo momento fuera de las 24 millas náuticas de la costa. (7.4) Comprometerse a observar un estándar basado en el desempeño. Esto implica testeos regulares y el mantenimiento de los sistemas de tratamiento de aguas residuales para asegurarse que funcionan con un desempeño óptimo en todo momento. Asimismo, publicar los resultados de los testeos y los registros de mantenimiento.

#### **#8 Monitoreo y transparencia. Revelar públicamente su desempeño. (8.1) Instalar equipos de monitoreo continuo adicional para monitorear las emisiones atmosféricas.**

---

Red Arrow Logistics: [IMO Considers Mandatory Slow Steaming. There's a Better Option.](#) (2019)

<sup>12</sup> Stand.earth: [“Report: LNG as marine fuel is worse than business as usual for the climate”](#) (Enero 2020)

<sup>13</sup> The Guardian: [“Thousands of ships could dump pollutants at sea to avoid dirty fuel ban”](#) (2018)

Cruise Law News: [“Smoke and Mirrors: Cruise Line Scrubbers Turn Air Pollution Into Water Pollution”](#) (2019)

<sup>14</sup> Quartz: [“Cruise Ships Dump 1 Billion Gallons of Sewage Every Year”](#) (2014)

Dichas emisiones incluyen, entre otros, el material particulado NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, (nano, ultra fino, fino y grueso) y el CO<sub>2</sub>. (8.2) Publicar, en tiempo real en un sitio web disponible al público, los datos de todos los dispositivos de monitoreo de emisiones atmosféricas y descarga de efluentes. Esto incluye la ubicación y el volumen de las descargas y toda otra información relevante. (8.3) Monitorear las descargas de efluentes en el lugar de descarga, lo que incluye pero no se limita a temperatura (contaminación térmica), PH, HAPs, DBO, turbidez, concentración de cloro y coliformes fecales. (8.4) Hacer públicamente disponibles los datos sobre las descargas, su ubicación y las efluentes. (8.5) Apoyar la creación de programas nacionales financiados por el gobierno para asegurarse de que todas las embarcaciones posean monitores certificados por la OMI para monitorear y hacer cumplir las normas locales y nacionales sobre medio ambiente y salud pública en todos los puertos de escala.

**#9 Medio ambiente y biodiversidad. Respetar la integridad de los ecosistemas y las áreas protegidas vulnerables.**

(9.1) Navegar a una velocidad menor a 12 nudos dentro de las 25 millas desde la costa a fin de evitar el impacto con ballenas y la perturbación sonora de la fauna costera y marina <sup>15</sup>. (9.2) Limitar y moderar el uso del suelo por parte del turismo de cruceros. Detener el progreso de todos los destinos privados de cruceros propuestos, con el fin de conservar el carácter geográfico, la economía diversa, el acceso de los residentes y los ecosistemas esenciales. (9.3) La basura y el reciclado deberían procesarse en el puerto de origen. El desecho de residuos, entre ellos basura, reciclables y residuos industriales, debería realizarse en el puerto base y no en los puertos de escala. (9.4) Suspender el uso de todos los plásticos descartables sin importar la fuente de carbono (vegetal o petróleo). Todo plato, vaso y cubierto deberá ser reutilizable y estar almacenado adecuadamente en el buque para su limpieza y reutilización. (9.5) De ningún modo se deberá desechar residuos plásticos por la borda. No se aceptan a bordo incineradores para desechar plástico y no deberían considerarse una alternativa posible <sup>16</sup>.

**#10 Salud pública. Proteger la salud pública.** (10.1) Hasta no suspender el uso de fueloil pesado, se deberá notificar a todos los pasajeros de los potenciales riesgos a la salud por respirar del escape del buque cuando se está en la cubierta <sup>17</sup>. (10.2)

---

<sup>15</sup> Servicio de Parques Naturales: "[Can You Hear Me Now](#)" (2017)

*Endangered Species Research*, "[Predicting the acoustic exposure of humpback whales from cruise and tour vessel noise](#)" (2017)

Boletín de Contaminación Marina: "[Assessing vessel slowdown for reducing auditory masking for marine mammals and fish of the western Canadian Arctic](#)" (2018)

NOAA: "[Anthropogenic Noise, Shipping, Impact on Marine Mammals, & Future Management](#)" (2018)

Santuarios Marinos Nacionales: "[Preventing Ship Strikes](#)" (2017)

<sup>16</sup> Yale Climate Connections: "[How Plastics Contribute to Climate Change](#)" (2019)

Centro de Derecho Ambiental Internacional: "[Plastic and Climate Executive Summary](#)" (2019)

<sup>17</sup> CNN: "[Cruise ship emissions contain toxic and carcinogenic particulate matter](#)" (2019)

Mantener las condiciones sanitarias a bordo para evitar el brote de enfermedades contagiosas. Implementar demás medidas para contener la propagación de enfermedades, como imponen a la industria de cruceros los Centros para el Control de Enfermedades de los Estados Unidos. (10.3) Instalar sistemas HVAC de purificación de aire en todos los buques para limitar la transmisión de enfermedades transmisibles por sistemas de ventilación entre las cabinas de los pasajeros y la tripulación y las áreas comunes. (10.4) Educar a los pasajeros sobre el protocolo sanitario adecuado (tal como técnicas adecuadas para toser) e informarlos sobre la condición vulnerable de las comunidades locales. Proporcionar a los pasajeros gel desinfectante de alcohol reutilizable y recargable y alentar su uso frecuente en tierra. (10.5) En caso de brote, detener inmediatamente todo desplazamiento e informar a los funcionarios locales sobre la situación. (10.6) Jamás, bajo ninguna circunstancia, contribuir con la difusión de una epidemia <sup>18</sup>. Evitar el contagio de enfermedades a las comunidades anfitrionas. (10.7) Advertir a los pasajeros que la asistencia médica proporcionada a bordo de un crucero no puede ni debería equipararse con la asistencia que podría recibirse en tierra. (10.8) Publicar informes transparentes y en tiempo real de las enfermedades infecciosas detectadas entre la tripulación o los pasajeros para que los residentes de las comunidades portuarias sepan con qué se encontrarán.

**#11 Víctimas de crímenes.** (11.1) Instituir políticas y prácticas para proteger a los pasajeros. (11.2) Comprometerse, a través de un acuerdo legalmente vinculante, a implementar, antes de retomar la navegación, las normas de la Ley Federal de Seguridad de Cruceros de Estados Unidos del 2010 (CVSSA, por sus siglas en inglés) <sup>19</sup>. Esto incluye la implementación de tecnología para la Detección del Hombre al Agua. (11.3) Notificar a los pasajeros de los riesgos inherentes de viajar en crucero antes de que hagan reservas y luego de que aborden la embarcación. Recordar a los pasajeros que a bordo del crucero se deberían tomar las mismas precauciones y cuidados de seguridad personal que se toman en tierra firme. (11.4) Dada la cantidad inadmisibles de agresiones sexuales cometidas en cruceros, inclusive contra menores, advertir a los pasajeros que es peligroso y desaconsejable dejar niños sin supervisión o compañía a bordo de un crucero <sup>20</sup>.

---

Stand.earth: "[Investigation: Air quality on Carnival Corp cruise ships can be worse than some of world's most polluted cities](#)" (2019)

<sup>18</sup> Washington Post: "[Cruise ships kept sailing after coronavirus was detected, exposing thousands](#)" (2020)

Science: "[Scientist decries 'completely chaotic' conditions on cruise ship Japan quarantined](#)" (Febrero 2020)

The Guardian: "[Timeline of Ruby Princess Outbreak](#)" (Marzo 2020)

<sup>19</sup> Registro Federal de Estados Unidos: "[CVSSA of 2010](#)"

<sup>20</sup> Cruise Law News: "[Accurate Cruise Crime Statistics Finally Available](#)" (2016)

Cruise Law News: "[Carnival Cruise Line Leads Cruise Industry with the Most Sexual Assaults](#)" (2019)

Quartz: "[Why Cruise Ships Have a Sexual Assault Problem](#)" (2017)



**#12 Repatriación de trabajadores.** (12.1) Desarrollar e implementar una política empresarial integral para garantizar la repatriación de toda la tripulación a bordo en caso de brotes de enfermedades que resulten en la imposición de una cuarentena en la embarcación <sup>21</sup>. Concertar y pagar inmediatamente la repatriación de todos los empleados varados, en cualquier momento y por cualquier razón, a bordo de cruceros con transporte privado a fin de no poner la salud del público en mayor peligro. (12.2) En caso de restricciones gubernamentales que impidan la repatriación inmediata, asegurarse de que los miembros de la tripulación que permanezcan a bordo reciban al menos el 70% de su salario, lo que incluye propinas y comisiones. Asegurarse que los acuerdos otorguen a los sectores de venta minorista, spa, casino y tripulación los mismos derechos.

## Definiciones

Comunidades con puertos de cruceros (también conocidas como comunidades portuarias, comunidades de destino, comunidades anfitrionas).

Puerto base: la ciudad donde el crucero tiene su origen (por ejemplo Miami, Barcelona, Southampton, Seattle).

Puerto de escala: la ciudad donde un crucero hace una parada (por ejemplo Victoria, Juneau, Venice, Nassau).

**Contacto:** [globalcruiseactivistnetwork@gmail.com](mailto:globalcruiseactivistnetwork@gmail.com)

---

<sup>21</sup> USA Today: [“12,000 crew members still on cruise ships in US waters months after COVID-19 pandemic shut cruising down”](#) (Agosto 2020)

Washington Post: [“‘Held hostage’: Cruise employees were stuck on a ship and forced to work without pay, lawsuit says”](#) (Agosto 2020)