

## ASOCIACION DE ESTADOS DEL CARIBE

### XXIV REUNION DEL COMITE ESPECIAL DE TURISMO SOSTENIBLE (CETS-24) Y II REUNION PREPARATORIA DE LA III REUNION MINISTERIAL DE TURISMO DEL GRAN CARIBE (RMT-3)

Puerto España, Trinidad y Tobago, 16-17 de julio de 2013

---

#### PROYECTO DE INFORME Y ANALISIS SOBRE EL PROCESO RELATIVO AL ESTABLECIMIENTO DE LA ASOCIACION DE DESTINOS DE CRUCEROS DEL CARIBE (ADCC)

---

#### 1. Introducción.

En la XXIII Reunión del Comité Especial de Turismo Sostenible (CETS-23) de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), efectuada en Managua, Nicaragua, los días 28 y 29 de junio de 2012, se recomendó que: **“el Grupo de Trabajo Ad Hoc para el Establecimiento de la Asociación de Destinos de Cruceros del Caribe (ADCC-GT), junto con la Secretaría, debe preparar un Informe sobre la situación actual, el avance alcanzado hasta la fecha y llegar a un acuerdo sobre las modalidades y el camino a seguir en el establecimiento de la Asociación de Destinos de Cruceros del Caribe (ADCC)”**.

El presente Informe, a ser presentado antes de que finalice el mes de noviembre de 2012, se hará circular entre los Estados Miembros para recibir sus comentarios y será presentado en la próxima Reunión del CETS, tras lo cual será expuesto en la Reunión del Consejo de Ministros para tomar una decisión final.

Nota: No obstante, hay que destacar que la toma de una decisión final en este sentido tendrá lugar en el 2014. Ello se debe a que la próxima reunión del CETS se celebrará tras la Reunión Ordinaria del Consejo de Ministros de la AEC, prevista para el mes de febrero de 2013. En consecuencia, se recomienda que este proyecto de Informe se haga circular entre los Estados Miembros para recibir sus comentarios antes del mes de enero de 2013, con la finalidad de que la Presidencia y la Mesa Directiva del CETS den su aprobación al Informe Final a ser presentado en el encuentro del Consejo de Ministros antes mencionado en el 2013.

El análisis que aparece a continuación persigue como objetivo facilitar la toma de decisiones sobre la forma en que la Membresía de la AEC puede seguir adelante en sus esfuerzos por profundizar la cooperación y el diálogo en el área del Turismo de Cruceros. El presente documento ofrece una panorámica sobre el turismo de cruceros en la región, pasa a revisar los procesos involucrados en las estrategias de ejecución para desarrollar la ADCC y considera las contribuciones de los Estados Miembros en este sentido, además de ofrecer algunas ideas acerca de un marco institucional desde una perspectiva jurídica, con las correspondientes implicaciones para cada opción, así como las ventajas y desventajas de cada una de ellas y, por último, brinda recomendaciones sobre el camino a seguir.

#### 2. Panorámica sobre el Turismo de Cruceros en la región.

##### a. Impacto del Turismo de Cruceros.

Un Informe de la Organización Mundial de Turismo de las Naciones Unidas (OMT-ONU) sitúa al Caribe como una de las regiones del orbe que más depende del turismo, actividad cuya contribución a la economía de los viajes y el turismo en general es de un estimado de un 14.8

por ciento del PIB de la región, aportando aproximadamente 2.4 millones de puestos de trabajo. A escala global, la subregión Caribe, con solo un 1% de la población mundial, atrae de forma constante, según las valoraciones, un aproximado del 3% de los arribos de turistas a nivel global y de los gastos del turismo a escala mundial también (UNWTO, 2010).

Dentro de la compleja y multisectorial industria turística, probablemente el sector de cruceros sea el de mayores dimensiones y el más diverso, y el que representa una industria viable y en crecimiento para los países de la región del Gran Caribe. La OMT-ONU plantea que el turismo de cruceros genera un estimado de \$18 billones al año en gastos de los pasajeros y que este ha sido el sector de más rápido crecimiento dentro de la industria de los viajes en los últimos veinte años, con una tasa promedio de crecimiento anual de pasajeros de un 7.4%. El Turismo de Cruceros ha crecido en casi el doble de la tasa de crecimiento general y se espera que este aumento continúe en el futuro (UNWTO, 2010).

Esto se corresponde con los informes emanados de organizaciones regionales, como la Caribbean Tourism Organisation (CTO por sus siglas en inglés) y la Secretaría de Integración Turística Centroamericana (SITCA), los cuales indican que durante la última década, el turismo de cruceros ha mostrado tasas de crecimiento elevadas y estables aún luego del impacto de la recesión económica en Estados Unidos y los efectos de los ataques del 9/11.

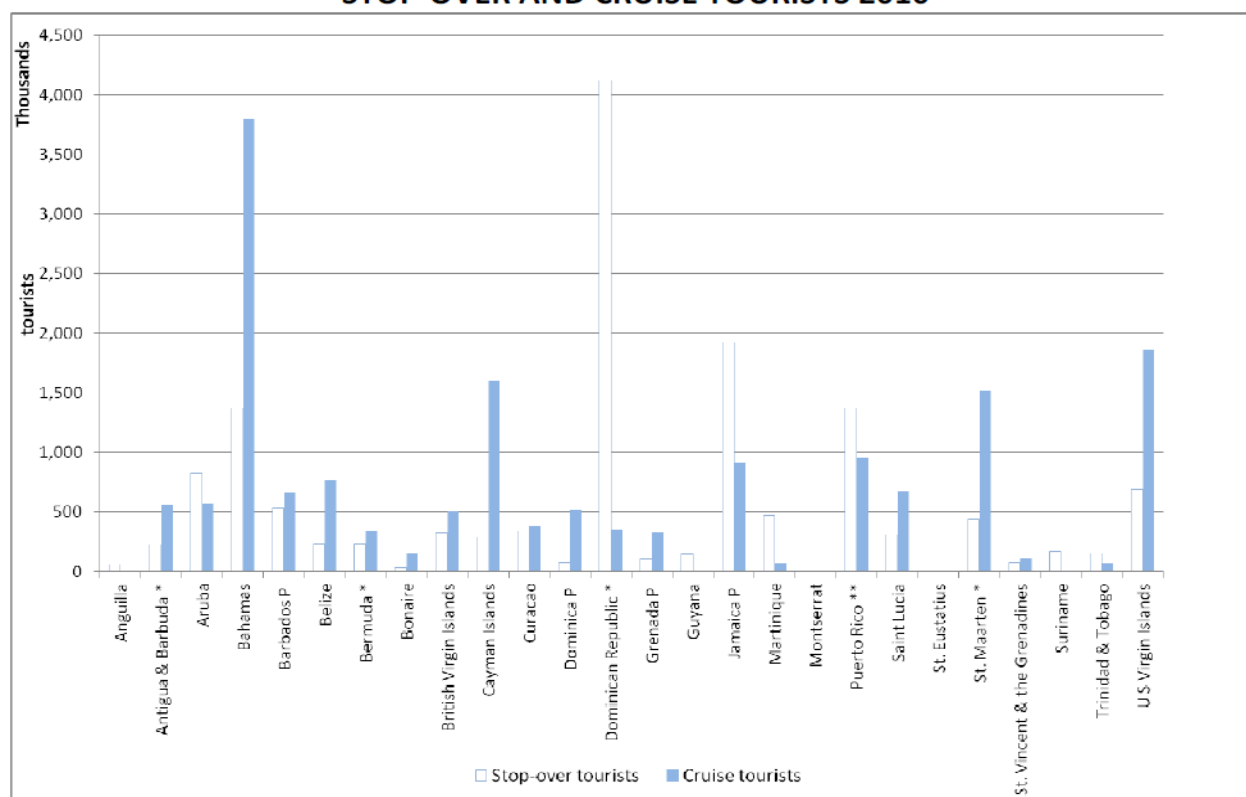
Las estadísticas de la CTO para el 2010 muestran que en la gran mayoría de los destinos del Caribe, las visitas de los pasajeros en la industria de cruceros, con frecuencia duplican los arribos de turistas-noche<sup>1</sup>. Esta situación aparece reflejada en el **Diagrama 1** que se muestra a continuación.

#### **Diagrama 1. CTO – Visitas de Turistas de Cruceros versus Turistas-Noche.**

---

<sup>1</sup> <http://www.onecaribbean.org/content/files/Feb15Arrivals2010.pdf>

## STOP-OVER AND CRUISE TOURISTS 2010



Source: CTO (2011)

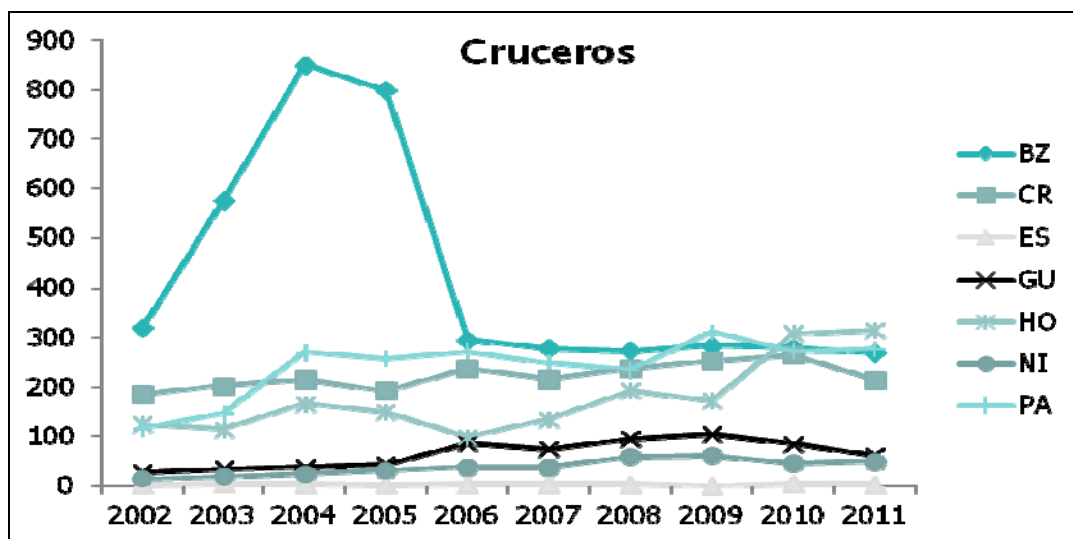
En cuanto al mercado y el desempeño de la región del Gran Caribe, según el informe anual de la Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA)<sup>2</sup>: “El crecimiento de la industria [de cruceros] está encabezado por el Caribe, zona que sigue figurando como el destino preponderante de destinos de cruceros, representando un 41.03% de todos los itinerarios en el 2010”. Un Informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL-ONU)<sup>3</sup> indica además que la región del Caribe sigue siendo la #1 en el turismo de cruceros (con 13.7 millones de pasajeros que gastaron más de \$1.3 billones USD en el 2010). Sin embargo el Informe destaca que el 41.03% de participación en el mercado es una cifra más baja que el 46.69% registrado en este mismo renglón cuatro años antes en el 2006, y menor al 56% registrado de 8 a 10 años anteriores. La CEPAL indicó que el Caribe ha sufrido como resultado de las recientes tendencias en la industria, incluida la competencia de regiones emergentes en el turismo de cruceros como Asia, ya que las líneas de cruceros buscan nuevos puertos de entrada con una infraestructura adecuada para sus buques de cada vez mayor envergadura. Se planteó además que los viajes de cruceros a la región seguirán viéndose amenazados en la medida en que las líneas de cruceros se expandan a nuevas localidades e ideen nuevos itinerarios fuera del área.

<sup>2</sup> [http://www.f-cca.com/downloads/2010-overview-book\\_Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf](http://www.f-cca.com/downloads/2010-overview-book_Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf)

<sup>3</sup> ECLAC Sub regional Headquarters for the Caribbean (2010), *The Tourism Sector and the Global Economic Crisis - Development Implications for the Caribbean*, LC/CAR/L.255, ECLAC, Port of Spain.

Las estadísticas compiladas por SITCA para el periodo 2002-2011 se corresponden con este análisis y apuntan al estado actual de la industria, marcado por la fluctuación y la inconsistencia.

**Diagrama 2. SITCA – Arribos de Turistas de Cruceros 2002-2011.**



#### b. Temas de Interés Común.

En la región se carece en sentido general de investigaciones sobre la industria de cruceros. En la literatura existente se destaca un estudio escrito por Kenneth Atherley en el 2003<sup>4</sup>, el cual resalta los retos que enfrenta el turismo de cruceros. Atherley identifica tres inquietudes fundamentales:

1. **Control de los impactos:** económico, en el terreno de la seguridad y medioambiental.
2. **Manejo de la demanda:** el sello Caribe, competencia con los puertos de Estados Unidos y desarrollo de puertos base en la región.
3. **Manejo de la oferta:** instalaciones físicas, atracciones y servicios.

Un estudio realizado por la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL-ONU<sup>5</sup>, publicado en febrero de 2012, figura como una de las publicaciones más recientes que aborda el tópico del impacto del turismo en la región. Según lo que plantea este documento: "actualmente no existen estudios abarcadores para el Caribe y América Latina sobre un análisis costo-beneficio del turismo de cruceros". Es por ello que en un intento por ofrecer un análisis inicial, el estudio destaca como los principales beneficios del turismo de cruceros, los ingresos que genera la industria, así como las oportunidades para el empresariado y empleos, todo lo cual contribuye al desarrollo social y

<sup>4</sup>Atherley, Kenneth A., (2003), *Cruise Industry-Related Challenges Facing the Caribbean Destinations*. Inter-American Committee on Ports. CIDI/CIP/doc. 135/03. OAS, Washington D.C.

<sup>5</sup> Sanchez, R. & Wilmsmeier, W., (2012), *The Costa Concordia Disaster and the Cruise Industry: An Analysis of Risks and Challenges in LAC*. Infrastructure Services Unit, Natural Resources and Infrastructure Division, UNECLAC.

económico de las economías locales. Las principales fuentes de ingreso son los gastos en los que incurren los turistas de cruceros y los miembros de la tripulación en la localidad, los honorarios de agente y los pagos portuarios que se imponen a los buques. De ahí que la investigación apunte que el turismo de cruceros genera ingresos en forma de ganancias e impuestos en divisas, ofrece oportunidades para diversificar las economías locales y respalda el crecimiento y el desarrollo de las microempresas y las empresas pequeñas y medianas (PYMES).

En un contexto más amplio, la industria contribuye al desarrollo de la infraestructura, impulsa la inversión extranjera y contribuye al fortalecimiento de lazos con el mundo exterior. Además, se sabe que los impactos indirectos de la actividad del turismo de cruceros mejoran la gobernabilidad y elevan el interés y la conciencia sobre temas relacionados a la conservación de la cultura y la biodiversidad, así como el manejo de los recursos naturales, entre otros objetivos regionales importantes.

No obstante, el turismo de cruceros es una forma de turismo masivo y generalmente el turismo acarrea impactos negativos cuando el nivel de uso del visitante sobrepasa la capacidad del medioambiente para enfrentar este uso dentro de los límites aceptables de cambio. En cuanto a los costos asociados a la industria, una de las críticas más importantes ha sido la degradación ecológica y medioambiental resultante fruto de la contaminación, incluidas las emisiones aéreas, el ruido, vertido de basura y aguas residuales, petróleo y químicos. La industria ha sido blanco de críticas también por la sobrepoblación y sobreexplotación de los recursos naturales y culturales de los países como resultado de la enorme cantidad de turistas de cruceros que visitan el destino en un momento dado, número que sigue en ascenso.

Los efectos socioeconómicos negativos son el resultado de una rígida estructura en el comercio de viajes que domina la industria de los cruceros y promueve paquetes “todo incluido” ya sea como parte de la experiencia del crucero o que son ofrecidos por gigantes corporativos multinacionales presentes en el sector, en detrimento de las PYMES locales. A ello se suma que se ha reportado que los ingresos a partir de los turistas de cruceros son bajos en comparación con los turistas-noche en tierra firme, y que estos han disminuido con la extensión de la integración vertical en el turismo de cruceros, como las ventas libres de impuestos a bordo, paquetes aéreos-terrestres-marítimos y la diversidad y abundancia de servicios y actividades que se ofrecen a bordo de las embarcaciones. Los gastos del visitante de cruceros varían mucho (50-250 USD) al día en dependencia del destino (CEPAL, 2012).

A nivel de destino, la necesidad de conservar la competitividad individual para mantener y hacer crecer la porción en el mercado del destino adquiere cada vez más importancia debido al recrudecimiento de la competencia tanto a escala regional como mundial. Las principales áreas de inquietud tienen que ver con la necesidad actual de proteger el entorno natural, desarrollar el producto y, lo que es más importante, el acceso al entrenamiento y el fomento de capacidad para los ciudadanos a fin de incrementar las oportunidades de empleo en la industria y mejorar la calidad del servicio. Otros aspectos de vital importancia son también el incremento de ingresos al estimular los gastos del visitante en el destino, convertir a los turistas de cruceros en turistas-noche y promover la adquisición de bienes y servicios locales por parte de las líneas de cruceros.

El turismo de cruceros puede enarbolarse como una herramienta para cumplir con los objetivos de los países en materia de desarrollo, aunque ello demanda que se le saque el máximo a las oportunidades en cuanto a ingresos y empleo, y que además se mitiguen los efectos negativos

que amenazan la competitividad del destino y la sostenibilidad de la industria. En este sentido, se recomiendan estrategias que conciben la investigación y realización de estudios, así como intervenciones regionales específicas que estimulen la cooperación, el intercambio de conocimiento, los vínculos multisectoriales y las asociaciones públicas-privadas a escala local y regional. Además, el arribo a un acuerdo sobre un enfoque regional para abordar estos temas de interés común que afectan a todos los destinos de cruceros en la región, contribuirá tremendamente a lograr un impacto positivo en el crecimiento y capacidad de resistencia de la industria.

### 3. Evolución del Proceso de la ADCC.

#### I. Mandatos.

Conscientes de la importancia del turismo de cruceros para la región y en un esfuerzo por cosechar el máximo de beneficios para la comunidad a partir de este tipo de actividad, se demandó el papel de la AEC como un foro regional para la cooperación, a fin de facilitar el diálogo sobre un enfoque colectivo para el intercambio de información y la coordinación de áreas de interés mutuamente beneficiosas en pos del fortalecimiento del sector de cruceros en la región del Gran Caribe. El proceso comenzó con la **Declaración de Panamá del 29 de julio de 2005**, la cual reafirma el compromiso de los Jefes de Estado y/o Gobierno de la AEC con el desarrollo del concepto de turismo sostenible y emite, entre otros mandatos, la convocatoria de una Reunión de Ministros de Turismo y Funcionarios de Alto Nivel de la esfera del Turismo para que “intercambien experiencias y se analicen propuestas y alternativas sobre políticas públicas de turismo, especialmente en materia de cruceros, con el objetivo de que evalúen las posibilidades de que esta modalidad de turismo tenga una mayor contribución al desarrollo sostenible del sector en los países de la zona”.

Posteriormente se celebró en La Habana, Cuba, en el 2006, la **Primera Reunión Ministerial de Turismo del Gran Caribe (RMT-1)**. En dicho encuentro, los Ministros de Turismo de la región encomendaron la realización de un estudio sobre el Impacto de la Industria de Cruceros en el Gran Caribe, dentro del contexto de la contribución del Turismo de Cruceros al desarrollo sostenible de los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC. Los líderes de turismo de la región acordaron también “[considerar] la posibilidad de establecer una Asociación de Destinos de Cruceros del Caribe, que contribuirá a ejercer mayor fuerza en las discusiones con la industria y tendrá el potencial para impactar positivamente en términos de los beneficios que correspondan a los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC, particularmente a través del incremento de viajes en crucero”.

La **Segunda Reunión Ministerial de Turismo del Gran Caribe (RMT-2)** tuvo lugar en el 2009 en Barranquilla, Colombia. En este evento la Secretaría presentó un estudio compilativo sobre el “Impacto del Turismo de Cruceros en el Gran Caribe”<sup>6</sup>. Esta investigación brindó una serie de posibles recomendaciones para reducir los efectos económicos, sociales y medioambientales del turismo de cruceros en el Gran Caribe. El objetivo que perseguía este trabajo era ofrecer una herramienta concreta y práctica a utilizar “a la hora de tomar una decisión sobre la creación de políticas encaminadas a reducir los impactos del turismo de

---

<sup>6</sup> Association of Caribbean States, (2009). *A Compilation of findings and recommendations from studies on the impacts of Cruise ship tourism on the Greater Caribbean*. ACS, Port of Spain.

cruceros". En su análisis, la Secretaría planteó que la región necesitaba fortalecer su postura de negociación con las líneas de cruceros y la FCCA, y agregó que se debía instaurar con urgencia una Asociación eficaz de las autoridades de los puertos de cruceros de la región.

En esta reunión se acordó "el establecimiento de un Grupo de Trabajo Ad Hoc para llevar adelante la tarea de instaurar la Asociación de Destinos de Cruceros del Caribe", como un mecanismo para la cooperación mediante el Diálogo Regional entre las agencias gubernamentales y no gubernamentales que tienen que ver con el sector de cruceros. Se consideraron los siguientes como los objetivos generales de la ADCC:

- Aumentar las ganancias del turismo de cruceros en los destinos dentro del Gran Caribe.
- Operar como una plataforma líder y rectora para la integración y el desarrollo sostenible de los destinos de cruceros mediante el establecimiento de estrategias sustentables para el Gran Caribe.
- Formular recomendaciones de la Asociación sobre el Programa para la Gestión de los Destinos de Cruceros.

## II. Proceso de implementación.

### a. Grupo de Trabajo Ad Hoc para el Establecimiento de la ADCC y Consultoría de la ADCC.

El Grupo de Trabajo Ad Hoc de la ADCC (ADCC-GT), integrado por funcionarios de la esfera del turismo procedentes de varios Estados Miembros, recibió el mandato de llevar adelante el concepto y el marco para la institucionalización de la ADCC mediante la preparación de la documentación legal, el plan operativo y el organigrama a seguir para la creación de la Asociación. A continuación se expone la composición del Grupo de Trabajo Ad Hoc.

**Tabla 1.** Grupo de Trabajo Ad Hoc para el Establecimiento de la ADCC.

Presidencia	Nicaragua	
Vicepresidencia	Haití y México	
Vicepresidencia Alterna	Belice	
Sub-Comités		
INTERACCION CON LA INDUSTRIA DE CRUCEROS	ESTATUTOS Y REGULACION INTERNA	PLAN ESTRATEGICO OPERATIVO Y DE FINANCIAMIENTO
Presidencia: México	Presidencia: República Dominicana	Presidencia: Colombia
Honduras	Honduras	Honduras
Belice	Haití	Haití
	Venezuela	St. Kitts y Nevis
	El Salvador	Venezuela
	Guatemala	Santa Lucía
	Cuba	Guatemala
	St. Kitts y Nevis	Dominica

	Dominica	CTO
	Asesor/a Legal de la AEC	SICA

La estructura del ADCC-GT quedó completada con un equipo de asesores cuyo propósito era prestar apoyo técnico en la creación de la ADCC, integrado de la siguiente forma:

- AEC: Secretaría Técnica.
- Organización Mundial de Turismo de las Naciones Unidas (OMT-ONU), Caribbean Tourism Organization (CTO) y la Presidencia Pro-Tempore del Consejo Centroamericano de Turismo (CCT).

La **Primera Reunión del Grupo de Trabajo Ad Hoc para el Establecimiento de la Asociación de Destinos de Cruceros del Caribe (ADCC-GT-1)**, fue celebrada en Managua, Nicaragua, el 10 de diciembre de 2009. En dicho encuentro se analizó un documento sobre los *Objetivos, Composición, Funciones y otras Facetas Institucionales de la Propuesta Asociación de Destinos de Cruceros del Caribe (ADCC)*, preparado por la Secretaría de la AEC, el cual fue presentado posteriormente ante los Estados Miembros, para profundizar la consulta, durante la XXI Reunión del Comité Especial de Turismo Sostenible (CETS-21), en mayo de 2010. Entre las principales conclusiones y recomendaciones emanadas de la primera reunión están las siguientes:

- Aprobación del Proyecto de Documento Conceptual presentado por la Secretaría, para posibilitar así que el ADCC-GT comenzara a desempeñar la responsabilidad asignada.
- Confiar al ADCC-GT la tarea de preparar la documentación legal, el plan operativo y el organigrama a seguir para la creación de la ADCC.
- En la conceptualización de la ADCC, considerar la potencialidad que tiene la región del Caribe en materia de destinos de crucero y reconocimiento de la importancia de utilizar el concepto ampliado del Caribe en base a la diversidad cultural y geográfica de la región.
- Reconocimiento de la importancia que se debe dar no solo al impacto económico del turismo de cruceros, sino también al efecto social, cultural y ambiental.

En el empeño por cumplir con los mandatos emanados de esta reunión, la Secretaría procedió a buscar los fondos necesarios para emprender las acciones de seguimiento. En este sentido, se aprobó una petición a la República de Turquía, País Observador de la AEC, sobre una contribución de \$40,000 USD. Además se asignó al Proyecto una suma adicional de \$10,000 USD procedente de los 'Fondos No Restringidos' donados a la AEC por ese mismo país.

La **Segunda Reunión del Grupo de Trabajo Ad Hoc para el Establecimiento de la Asociación de Destinos de Cruceros del Caribe (ADCC-GT-2)**, se celebró en La Antigua Guatemala, Guatemala, el 2-3 de septiembre de 2010. Dicho evento perseguía analizar el avance alcanzado en el cumplimiento de los mandatos emanados de la Primera Reunión del ADCC-GT y definir los próximos pasos a dar en el proceso para incluir la aprobación del plan de actividades y el presupuesto propuesto para llevar adelante la iniciativa. Las principales conclusiones derivadas del encuentro fueron las siguientes:

- Se contratarían los servicios de un Consultor en Turismo Internacional para que produjera los Estatutos y el Reglamento de la ADCC, así como su Plan Estratégico Operativo, incluyendo el Plan de Financiamiento Sostenible.



- Mediante un mecanismo de sub-comités, los miembros del ADCC-GT y los Estados Miembros de la AEC interesados, con la participación de la CTO y SICA, ofrecerán sus ideas sobre los resultados de la Consultoría.
- La reunión validó al propio tiempo la inserción en el enfoque regional de la contribución del sector privado a nivel de país.
- La reunión acordó convocar un encuentro con la Industria de Cruceros para entablar un intercambio sobre la ADCC y esbozó los objetivos y los temas a abordar en dicho encuentro.

En cumplimiento del mandato emitido por la Reunión, se firmó un Contrato con el Consultor en Turismo Internacional, el Dr. Paul Ridoutt, recomendado por el Secretario General de la CTO. Se aprobó la consultoría por un periodo de 4 meses, desde el 29 de noviembre de 2011 hasta el 28 de febrero de 2012, y esta incluyó el desarrollo de los Estatutos y el Reglamento de la ADCC, su Plan Estratégico Operativo y el Plan de Financiamiento Sostenible. Los costos de la consultoría, que incluyeron los honorarios y los gastos de viaje asociados, fue de **\$27, 482.38 USD**.

Los resultados del proyecto se recibieron el 11 de marzo de 2011, luego de una solicitud de extensión del tiempo asignado que presentaran los Consultores a fin de poder cumplir con los términos de dicha Consultoría. Los documentos generados por la Consultoría fueron los siguientes:

- Proyecto de Estatutos de la ADCC, incluido los Objetivos, Composición, Funciones y otras Facetas Institucionales de la Asociación.
- Proyecto de Regulaciones Internas (operativas/administrativas) de la ADCC, como parte integral de los documentos estatutarios.
- Formulación del Plan Estratégico Operativo para el funcionamiento de la ADCC, incluido el desarrollo de un Plan de Financiamiento Sostenible que plasma el Presupuesto propuesto y las cuotas de la Membresía.
- Desarrollo de un amplio Plan de Marketing, Comunicaciones y RP.
- Desarrollo de directrices para la formulación del sitio web de la ADCC.

Los documentos del proyecto fueron traducidos en los tres idiomas oficiales de la AEC y se hicieron circular entre los Estados Miembros para recibir sus comentarios. Las ideas de los Estados Miembros fueron posteriormente compiladas para facilitar las discusiones y la toma de decisiones sobre los próximos pasos a dar en el proceso.

La **Tercera Reunión del Grupo de Trabajo Ad-Hoc (ADCC-GT-3)**, se efectuó en Managua, Nicaragua, el 15 – 16 de junio de 2011. Este encuentro perseguía llevar adelante las discusiones sobre el establecimiento de la Asociación. La Reunión logró analizar la retroalimentación recibida de los Estados Miembros sobre los proyectos de documentos generados por la Consultoría, con el propósito de finalizar tales documentos y tomar al propio tiempo las decisiones acordes sobre los próximos pasos a dar en este proceso. Entre otros aspectos se acordó facilitar más reuniones del Grupo de Trabajo para acelerar el establecimiento formal de la Asociación. Varias delegaciones apoyaron la idea de que la ADCC no se establecería como una nueva organización regional, sino como una iniciativa dentro de los parámetros de la AEC, de la misma forma que la Comisión del Mar Caribe (CSC).

La importancia de convocar una reunión con la Industria de Cruceros sobre la propuesta ADCC, fue un aspecto que se reiteró con carácter de prioridad. En tal sentido, la Dirección preparó un proyecto de Agenda, el cual fue aprobado, y completó documentos investigativos sobre seis temas prioritarios que fueron identificados por el Grupo de Trabajo Ad Hoc sobre el Establecimiento de la ADCC como áreas de intervención en la participación inicial y futura de la industria, que son los siguientes:

1. Promover la adquisición de productos, bienes y servicios mediante suministradores locales y/o Estados Miembros de la AEC.
2. Generar empleo a bordo para los ciudadanos del Gran Caribe.
3. Organizar viajes de familiarización para los agentes de viaje en los cruceros.
4. Desarrollo de programas para la protección del entorno natural.
5. Desarrollo de un plan de infraestructura regional para el desarrollo de los cruceros en todos los países de la AEC, junto con el plan de Mesoamérica.
6. Desarrollo de una cooperación de las rutas de Cruceros similar a los Cruceros del Báltico.

Los trabajos investigativos se hicieron circular como parte del grupo de documentos para la reunión ADCC-GT-3. La Dirección, además, actualizó el estudio de mesa que produjo en el 2009 sobre el impacto económico, social y medioambiental del Turismo de Cruceros en la región.

Luego de la reunión, se incorporó a los borradores revisados las enmiendas a los documentos generados por la Consultoría y las recomendaciones emanadas de ello, y estos se hicieron circular entre los Estados Miembros para su consideración, esperando finalizar las deliberaciones en la **Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo Ad-Hoc para el Establecimiento de la ADCC (ADCC-GT-4)**. La Reunión ADCC-GT-4, prevista en un inicio para los días 10 y 11 de octubre de 2011, se pospuso, a petición de la Presidencia, motivado por un conflicto en la programación. Habrá que tomar una decisión sobre la realización en el futuro de otras reuniones relacionadas a la ADCC, incluido el encuentro propuesto con la Industria de Cruceros.

#### **b. Panorámica sobre la Ejecución Presupuestaria.**

Para facilitar la ejecución de los mandatos recibidos y del plan de trabajo acordado por el ADCC-GT, que fuera posteriormente aprobado por el Comité Especial de Turismo Sostenible, se le encomendó a la Secretaría de la AEC la tarea de movilizar recursos en esta dirección. El siguiente esquema y desglose financiero detalla los gastos asociados a la ejecución del proyecto de la ADCC correspondiente al periodo desde el 5 de mayo de 2010, fecha en la que se recibió la contribución de la República de Turquía, hasta la actualidad. La información se presenta de acuerdo a la naturaleza/tipo de actividad y costo real relativo a la ejecución del presupuesto.

Total Presupuesto del Proyecto: **\$50,000 USD.**

Resumen de Gastos hasta la fecha: **\$49,319.81 USD.**

Saldo restante en los fondos del proyecto: **\$680.19 USD.**

Proyecto ADCC – Ejecución por Naturaleza/Tipo de Actividad	
Actividad	Costo
Servicios de Traducción	13,971.12
Consultoría ADCC	27,482.38
Cargos Bancarios	147.00
Boleto y Viáticos Reunión ADCC GT 2	6,621.31
Viáticos Parcial Reunión ADCC GT 3	1,098.00
<b>Total</b>	<b>49,319.81</b>

Figura 1. Panorámica de los Ingresos y Egresos en el Presupuesto del Proyecto sobre la ADCC.

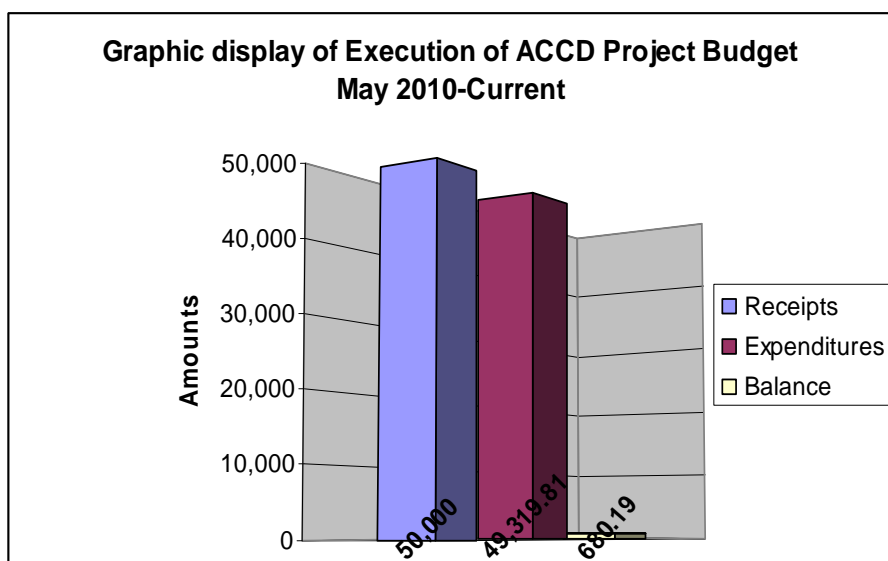
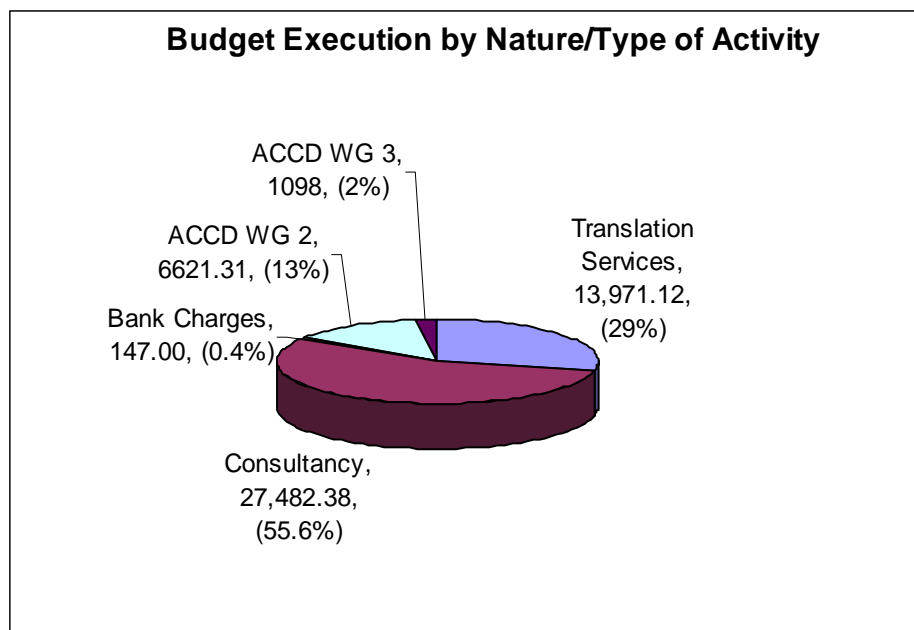


Figura 2. Ejecución del Presupuesto del Proyecto sobre la ADCC por Naturaleza/Tipo de Actividad.



### c. Retroalimentación de los Estados Miembros.

Desde el momento de la conceptualización y a lo largo de las distintas etapas para explorar la posibilidad de instaurar la ADCC, además de las ideas aportadas por el Grupo de Trabajo Ad-Hoc, se mantuvo la consulta con los Estados Miembros de la AEC, quienes también permanecieron informados y participativos. La Secretaría emprendió además dos iniciativas diferentes en la obtención de la retroalimentación de los Estados Miembros de la siguiente forma:

En un primer caso, la Dirección, en el 2007, realizó un estudio dirigido a evaluar la importancia del Turismo de Cruceros para los Estados Miembros y la disposición a considerar un enfoque colectivo. Se preparó un cuestionario que fue enviado a los Ministros de Turismo de los destinos de cruceros más relevantes del Caribe dentro de la Membresía de la AEC, el cual se interesaba por sus respectivas políticas nacionales en materia del Turismo de Cruceros, así como las principales problemáticas que debe abordar la Asociación de Destinos de Cruceros del Caribe, propuesta por los Ministros de Turismo en la Declaración de La Habana. Los países que recibieron el cuestionario fueron: Las Bahamas, México, Jamaica, Belice, Aruba y Barbados. Se recibieron respuestas de Las Bahamas, Belice y México.

La información suministrada por estos Destinos de Cruceros facilitó la formulación de los términos de referencia del estudio propuesto para evaluar el impacto económico del Turismo de Cruceros en el Gran Caribe. Propició asimismo el examen de las experiencias del Caribe en lo relativo a las políticas acerca del Turismo de Cruceros y la factibilidad de establecer la Asociación, lo cual fue incorporado en el estudio de compilación antes mencionado.

En una segunda instancia, la Dirección, desde el mes de marzo de 2011, como se dijera en la sección previa, hizo circular entre los Estados Miembros, para recibir sus comentarios, los proyectos de documentos sobre el marco institucional generados por la Consultoría sobre la ADCC.

Trece (13) Estados Miembros de la AEC dieron a conocer formalmente sus criterios sobre estos documentos (Cuba, Honduras, México, Panamá, Jamaica, Trinidad y Tobago, Granada, Nicaragua, El Salvador, Guatemala, Costa Rica, Colombia, Surinam y un Observador Fundador, el CCT).

Dos (2) países hicieron llegar de manera informal sus ideas por correo electrónico: Las Bahamas y Dominica, quienes recalcaron que no recomendaban ningún cambio a los documentos tal y como se presentaban hasta la fecha.

Cabe destacar que los criterios que se recibieron apuntaron a dos puntos de vista diferentes:

1. Modificación del contenido de los documentos presentados, sin hacer referencia a la aprobación del establecimiento de la ADCC (aquí se incluyó a Nicaragua, Honduras, Surinam, Cuba, Granada, Guatemala y El Salvador).
2. Modificaciones de envergadura a los documentos presentados, con recomendaciones que hacen énfasis en la necesidad de una consulta e investigación exploratoria adicional (Panamá, Jamaica, México, Costa Rica, y Trinidad y Tobago).

En general, los comentarios aludían a tres características distintivas relacionadas a:

1. La organización de los Artículos.
2. Modificaciones sustantivas al contenido de los documentos.
3. Razón de ser de la ADCC en cuanto a sus funciones y los costos/beneficios para los Estados Miembros.

En cuanto al interés y la participación de los Estados Miembros de la AEC en el proceso para establecer la ADCC, se ha podido observar que los países se mantuvieron al tanto y permanecieron interesados en cada etapa del proceso, aunque no siempre ofrecieron sus criterios y/o participaron en las reuniones. La respuesta regional se ha visto marcada por una consideración cautelosa y cuidadosa, los países han mantenido un interés observador pero no se han comprometido expresamente con el proceso o han validado el establecimiento de la Asociación. Como promedio se recibió la asistencia a las reuniones del Grupo de Trabajo de 11 Estados Miembros y contrapartes regionales, la CTO y SITCA.

#### **4. Perspectivas sobre el Marco Institucional de la ADCC.**

##### **a. Consideraciones jurídicas.**

Siguiendo las recomendaciones formuladas por la Consultoría sobre la ADCC y las derivadas de los comentarios de los Estados Miembros, se identificaron dos tipos de estructura como opciones para la instauración de la ADCC. La primera se refiere a una organización autónoma, mientras que la segunda propone la creación de una organización bajo el ámbito de la AEC, como se hizo con la Comisión del Mar Caribe (CSC). Se analizaron las opciones de establecer la ADCC como una organización internacional autónoma o a manera de sub-entidad de la AEC, otorgando preferencia a esta última posibilidad. Sin embargo, en ambos casos se han tomado en cuenta los retos y hay varias áreas de preocupación que vale la pena destacar y que por ende deben ser planteadas. El análisis que aparece a continuación se refiere a las inquietudes relacionadas a la opción que se prefiere.

### Financiamiento y Participación

En la esfera del financiamiento, la principal preocupación tiene que ver con lograr que se puedan aunar recursos para garantizar la sostenibilidad de la ADCC. La CSC, de la cual se propone que la ADCC siga su patrón, ha logrado éxito en la obtención de financiamiento. Este financiamiento, sin embargo, hasta la fecha ha sido "en gran medida extra-presupuestario", dado que los recursos financieros se derivan de la contribución de donantes. La recomendación que se ha formulado es que se haga énfasis en la contribución de los Estados Miembros.

### Sede

La ADCC, como una sub-entidad de la AEC, se puede situar dentro de la organización. No obstante, hay que considerar la funcionalidad de esta opción en cuanto a si el espacio y los recursos están de hecho disponibles para acoger este enfoque.

### Estructura de la Secretaría de la ADCC

La composición de la Secretaría de la ADCC dependerá de las necesidades administrativas de la organización y estará determinado por su órgano normativo. El Artículo 12 del proyecto de Estatutos plasma la estructura inicial de la ADCC, comprendiendo a un Director/a, un/una Asistente de Investigación y un Secretario/a. Si se considera que esto es suficiente para llevar adelante los objetivos iniciales de la Asociación, la composición se puede mantener y ajustarse a partir de la aprobación del órgano normativo y de acuerdo a los procedimientos administrativos implementados para abordar estos temas. En el caso de que la organización se funde como una sub-entidad de la Asociación, esta estructura tendrá que tomar en cuenta también los recursos disponibles dentro de la AEC para acomodar sus funciones.

### Membresía y derecho al voto

Se propone que la ADCC incluya a los Miembros de la AEC, así como también a quienes no son Miembros de la Asociación. Como una entidad autónoma esto es factible y se puede acomodar mediante las disposiciones del instrumento constitutivo.

Se proponen dos escenarios en cuanto a los derechos al voto.

- a) Una Membresía en la que cada Estado Miembro tiene un derecho al voto ante la Asamblea General, pese al hecho de que cada Miembro posea varios destinos de cruceros, lo cual ofrece un sistema igualitario y fácil de operar cuando haya que tomar decisiones.

El proyecto de Estatuto, Sección 7, Derechos y Obligaciones de los Miembros, respalda este escenario. El Artículo 7.2 dispone que:

"Solo los Miembros Plenos y Asociados pueden votar o ejercer un derecho al voto activo o pasivo. No obstante, en caso de que un Estado o país posea más de un Destino de Cruceros, el país o Estado solo tiene un voto".

El sistema alternativo sugiere un enfoque según el cual:

- b) Cada destino de crucero de cada Estado Miembro puede tener un voto ante la Asamblea General. Este sistema concederá a cada destino de los Estados Miembros la oportunidad de expresar sus preocupaciones, aunque es este un enfoque más complejo sobre el cual

habrá que tomar una decisión junto con las cuotas a aplicar, así como la manera en que se concederá la Membresía.

Sin embargo, de ser una sub-entidad de la AEC, la implicación en este caso es que se dará un conflicto entre la intención de la organización central en cuanto a la Membresía y la de la sub-organización, en la que los Miembros del sub-grupo no son Miembros de la entidad central.

“A la hora de tomar una decisión sobre la Membresía, el punto de partida es que todas y cada una de las organizaciones tendrán sus propias normas sobre el tema”<sup>7</sup>. La forma en que las entidades como los Estados y las organizaciones del sector privado son admitidas en la ADCC, tendrá por lo tanto que especificarse dentro de su instrumento constitutivo. En calidad de sub-entidad de la AEC, la manera en que se permita participar a las entidades debe coincidir con la filosofía de la organización central.

El Convenio Constitutivo de la AEC (el Convenio) toma providencias para los Miembros, Miembros Asociados y Observadores. El Artículo IV (1) del Convenio estipula que: “La Asociación estará abierta a la participación de los Estados del Caribe que figuran en el Anexo I del presente Convenio”.

Esta categoría de Miembro tiene “el derecho a participar en las discusiones y a votar en las reuniones”. Seguidamente se incluye una disposición para la aceptación de los Miembros Asociados identificados en el Anexo II del Convenio (Artículo IV (2)). Estos Miembros “tendrán el derecho de intervenir en las discusiones y votar en las reuniones (...) en los asuntos que los afecten directamente y que estén dentro de su competencia constitucional”.

La AEC emitió también disposiciones para los Observadores, según el Artículo V del Convenio. El Acuerdo 4/95 del Consejo de Ministros dispone las condiciones para la participación de los Observadores. La Parte II, Artículo 6 D y E, dispone que este estatus puede ser concedido a:

“D. Otros Estados, países y territorios que soliciten y sean aceptados por el Consejo de Ministros, considerando su posibilidad de cooperación técnica, científica y económica a los programas y proyectos de desarrollo que acuerde la Asociación.

E. Otros Organismos que lo soliciten y sean aceptados por el Consejo de Ministros”.

La Parte III, Artículo 7 de dicho Acuerdo aborda el tema del **voto** de la siguiente manera:

“Los Observadores podrán participar, con voz y sin derecho a voto, en las sesiones abiertas del Consejo de Ministros cuando el Consejo de Ministros invite a los Observadores”.

El Artículo 8 dispone que:

“Los Observadores podrán participar, con **derecho a voz**, en las sesiones abiertas de los Comités Especiales que analicen proyectos e iniciativas en los que los Observadores aporten con su cooperación técnica y financiera o en los que tengan un interés substancial”.

---

<sup>7</sup> Klabbers, Jan, (2009). *An Introduction to International Institutional Law*, 2<sup>nd</sup> ed. Cambridge University Press: United Kingdom

En cuanto al tema de las **contribuciones**, el Artículo 9 estipula que:

“Las aportaciones financieras que efectúen los Observadores al Fondo Especial, otros fondos y programas que se establezcan, se utilizarán en beneficio de los Estados Miembros y Miembros Asociados. Las aportaciones también podrán darse en forma de asistencia técnica”.

El Convenio también se refiere al reconocimiento de los Actores Sociales, al conceder al Consejo de Ministros la siguiente potestad:

“Determinará cuáles “Actores Sociales” reconocerá, aceptará y definirá sus funciones”.

El otorgamiento del estatus de Miembro a organizaciones dentro de esta categoría se rige por los Acuerdos 5/95 y 12/97.

En cuanto a las entidades del sector privado, la práctica ha sido facilitar una categoría de Miembro “parcial” o “afiliado”<sup>8</sup>. La Organización Mundial de Turismo, por ejemplo, incluye a las “entidades comerciales” (públicas o privadas) en la categoría de Miembros Afiliados<sup>9</sup>. Dentro del Instituto Forestal Europeo (European Forest Institute – EFI) se dispone una categoría similar. El EFI, en virtud del Convenio del European Forest Institute<sup>10</sup>, toma providencias para los Miembros, Asociados y Afiliados, estatus este último que se concede a las instituciones que no son europeas. Dentro de esta estructura, la organización es financiada a través de las cuotas de membresía de los Miembros Asociados y Afiliados, además de las contribuciones voluntarias de los Miembros Plenos. Los Miembros Afiliados no participan en el proceso de toma de decisiones.

Se ha aplicado igualmente la categoría de Miembro Parcial para admitir a los que no forman parte de la Membresía Plena de ciertos órganos, sin que sean Miembros de la organización central<sup>11</sup>. Esto ocurre particularmente cuando “[por] razones políticas, no todos los Estados pueden ser Miembros de la organización”<sup>12</sup>. El proyecto de Estatutos de la ADCC contempla, dentro del Artículo 6, la forma en que se concederá la Membresía. Los posibles Miembros que no serán ni Plenos ni Asociados, y que no cubre el estatus de Observador, son abordados en el Artículo 6.4 de la siguiente manera:

“Otras Organizaciones que representen a la Industria de Cruceros o que puedan hacer una contribución significativa al trabajo de la Asociación, podrán convertirse en Miembros Observadores si su candidatura es aprobada por la Asamblea General por una mayoría de dos tercios de los Miembros Plenos, lo cual tiene que representar dos terceras partes de la Membresía Plena”.

Esta es una fórmula que se puede aplicar a la ADCC como sub-entidad de la AEC. Se pudiera considerar asimismo agregar las categorías de Membresía Parcial o Afiliada, para aunar tipos

---

<sup>8</sup> Supra.

<sup>9</sup> Artículo 7(4) Estatutos de la Organización Mundial de Turismo, Adoptado por la Asamblea General Extraordinaria de IUOTO, efectuada en Ciudad México, 17-28 de septiembre de 1970 y que entró en vigor el 2 de enero de 1975. El Artículo 25 de los Estatutos prescribe que la organización será financiada por sus Miembros Plenos, Asociados y Afiliados de conformidad con una escala de evaluación acordada.

<sup>10</sup> Dado en Joensuu, Finlandia, 28 de agosto de 2003.

<sup>11</sup> Por ejemplo dentro de las Naciones Unidas.

<sup>12</sup> Schermers, H.G. and Blokker, Niels, (2003). *International Institutional Law*, 4<sup>th</sup> edn, Leiden.



específicos de entidades tales como los órganos corporativos. En este sentido esta Membresía pudiera otorgarse de la misma forma que se prescribe para el Miembro Observador, siendo la distinción el tipo de entidad que se está considerando.

En cuanto al tema de las contribuciones a entregar, estas se pueden calcular utilizando la fórmula de la AEC. Como se planteó con anterioridad relativo a la experiencia de la CSC, las cuotas de Membresía devienen un tema cuyo análisis es esencial para la sostenibilidad. De ahí que una opción sería incluir una estructura de cuotas en la que todas las categorías de Miembro contribuyan de esta manera.

Otro punto a considerar, por lo tanto, serían los derechos que se le concederían a los Miembros. Los órganos rectores de las organizaciones usualmente comprenden a Miembros Plenos y Asociados, como se dispone en el proyecto de Estatutos de la ADCC (Artículo 7). Esto se puede mantener.

En consecuencia, puede conservarse la Membresía dentro de la ADCC como una sub-entidad de la AEC a tono con el proyecto de Estatuto, de manera tal que haya tres categorías de Miembro o se pueden ampliar las categorías para distinguir a las entidades comerciales y otros posibles Miembros. Los derechos al voto se pueden mantener dentro del ámbito de los Miembros Plenos y Asociados.

En cuanto a las cuotas de Membresía, la estructura puede comprender todas las categorías de Miembro o función de la misma forma que en la CSC, donde el financiamiento se basa en contribuciones voluntarias.

## **5. Conclusión.**

Los principales objetivos que se persiguen al desarrollar la actividad de turismo y, por extensión, el turismo de cruceros, son sacar el máximo a los ingresos y a las oportunidades de empleo y empresariales que genera el sector. Para muchos países, los gastos en que incurre el visitante en alimentos y bebidas, transportación local, recreación y compras constituyen un pilar importante de sus economías, al crear los tan necesarios empleos y oportunidades para el desarrollo. Con independencia de los beneficios que se derivan del turismo de cruceros, la industria ha sido blanco de críticas por sus efectos negativos, entre ellos: la degradación medioambiental y la congestión como resultado de la envergadura cada vez mayor de los cruceros y el incremento en la cantidad de atracaderos disponibles en el Caribe; sobrepoblación y sobreexplotación de sitios delicados desde el punto de vista ecológico y cultural; y los ingresos relativamente bajos que generan los turistas de cruceros cuando se compara con los visitantes en tierra y los visitantes que pasan la noche.

Otras implicaciones que restringen el pleno potencial del sector del turismo de cruceros en la región apuntan al hecho de que la industria de cruceros está altamente concentrada y es dominada por tres compañías: Carnival, que es la corporación de cruceros más grande, la cual opera 12 Líneas de Cruceros de importancia; Royal Caribbean, que incluye los grupos de buques de la Royal Caribbean y de Celebrity Cruises; y Star Cruises, la cual incluye cuatro Líneas de Cruceros internacionales y los cruceros de la recientemente establecida NCL North

América<sup>13</sup>. Estas pocas compañías han instaurado varias asociaciones para promover sus intereses y los de otras empresas de cruceros.

En el caso de la región, la Florida Caribbean Cruise Association (FCCA) es una asociación comercial que cuenta con 13 líneas miembro, la cual promueve la industria de cruceros y defiende temas referidos a la legislación, los impuestos, la seguridad portuaria y otros temas en el terreno de la seguridad, entre otros. Las líneas miembro de la FCCA son la principal fuente de capacidad de pasajeros del Caribe, la cual utiliza en este momento más de 100 buques en el Caribe. Como asociación comercial que se centra en el Caribe y América Latina, la FCCA se vincula a los Gobiernos, puertos y el sector privado en varios aspectos de la promoción y las negociaciones.

A diferencia de ello, ni los Gobiernos del Caribe ni las autoridades portuarias del Caribe han creado una asociación de puertos de cruceros regional. Los investigadores que han abordado esta industria han apuntado que: “dado que la región del Caribe no cuenta con una postura unificada, los puertos o países por individual tienen una débil posición negociadora”. En el 2003, Adam Dunlop recomendó que la región desarrollara un enfoque común hacia el turismo de cruceros “para elevar el poder colectivo de discusión de los destinos en sus negociaciones con los cruceros y maximizar los desembolsos en la costa de los pasajeros de cruceros, establecer normas medioambientales para las operaciones de los cruceros, así como mecanismos para aumentar los beneficios de las actividades de cruceros para las economías nacionales”<sup>14</sup>. Posteriormente, en el 2004, el World Travel and Tourism Council (WTTC) (Consejo Mundial de Viajes y Turismo) instó a las autoridades regionales de los Estados del Caribe “a desarrollar y llegar a un acuerdo sobre una política regional en el turismo de cruceros”<sup>15</sup>.

La iniciativa sobre la ADCC fue concebida como una respuesta para maximizar los beneficios potenciales a obtener del turismo de cruceros, al tiempo que sirva como una plataforma para tratar y mitigar los impactos negativos. El proyecto para establecer la ADCC y las iniciativas relacionadas para fortalecer el turismo de cruceros en la región, ha sido un proceso intenso, detallado y abarcador, que se ha extendido durante casi 6 años de esfuerzos e intervenciones focalizadas de la Membresía y de la Secretaría de la AEC. Este marco formativo como medio para sentar las bases de una colaboración y diálogo futuros entre los Estados Miembros en el área del turismo de cruceros, sigue siendo pertinente.

El tema del turismo de cruceros es un tópico delicado desde el punto de vista político y en el pasado se hicieron muchos intentos para abrir una brecha en este sentido, pero estos han sido de poca o ninguna utilidad. Al analizar críticamente la participación de los Estados Miembros en los ciclos de reuniones del ADCC-GT, se puede concluir lo siguiente.

De los 28 Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC, 11 países estuvieron representados en las reuniones del ADCC-GT. Estos 11 Estados Miembros componían un grupo central constante integrado mayormente por la Mesa Directiva del ADCC-GT. En términos

---

<sup>13</sup> **Carnival Corporation** incluye Carnival Cruise Lines, Princess, Holland America Line, Costa Cruise, P&O Cruises, AIDA, Cunard, Ocean Village, P&O Australia, Swan Hellenic, Seabourn y Windstar; **Royal Caribbean International** incluye Royal Caribbean Cruises y Celebrity; **Star Cruises** incluye Star Cruises, Norwegian Cruise Line, Orient Lines y la recientemente establecida NCL North America con buques con bandera de Estados Unidos.

<sup>14</sup> Dunlop, A. (2003), *Tourism Services Negotiation Issues: Implications for CARIFORUM countries*. CRNM, Barbados.

<sup>15</sup> WTTC, (2004), *The Caribbean. The Impact of Travel & Tourism on Jobs and the Economy*. London, UK.

generales, el 39% de la Membresía de la AEC asistió a los intercambios entablados por el Grupo de Trabajo.

En cuanto a la participación de los Observadores Fundadores, cabe destacar que el nivel de vinculación fue diferente: SITCA ofreció contribuciones individuales y colectivas de su Membresía; la CTO, a la inversa, participó como Observador en el proceso de deliberación, con el objetivo de suministrar a su Membresía la información acorde. Se aclaró que los Miembros de la CTO participarían individualmente en el diálogo.

Con respecto a la retroalimentación recibida de los Estados Miembros sobre el marco constitutivo y operativo de la ADCC, de los 28 Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC, aproximadamente 12 países contribuyeron a la discusión de los proyectos de documentos. Plasmado en porcentajes, durante el periodo antes mencionado, el 43% de la Membresía de la AEC dio a conocer ideas o comentarios en el proceso relacionado al establecimiento de la ADCC.

En caso de que se persiga la instauración de la ADCC, debe determinarse si es necesario explorar modalidades para garantizar una representación más amplia y un sentido de propiedad por parte de la Membresía en los empeños futuros de esta naturaleza.

El diálogo sobre el establecimiento de la ADCC no se ha podido finalizar, hasta la fecha, debido fundamentalmente a limitaciones/temas no resueltos sobre el financiamiento, las cuotas de la Membresía, la estructura y los órganos de la ADCC y sus respectivas funciones, además de otros aspectos organizativos. No obstante, cabe mencionar que esta iniciativa logró que los temas alrededor del **turismo de cruceros** fueran colocados a la cabeza de las discusiones políticas en la región, lo que desembocó en que la ADCC recibiera la atención de los Ministros de Turismo y hacedores políticos regionales, tanto en términos de la formulación de comentarios sobre los documentos del proyecto, como la participación en las reuniones sobre la ADCC. Las actividades de acercamiento contribuyeron también a que la AEC recibiera felicitaciones de contrapartes regionales como la Comunidad del Caribe (CARICOM) y el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), por los esfuerzos desplegados, recibiendo la ADCC reconocimiento y respaldo como una estrategia cohesiva, práctica y factible para abordar el Turismo de Cruceros a escala regional.

El turismo de cruceros es por naturaleza extremadamente inestable y se ve afectado por factores macroeconómicos externos, incluyendo las condiciones económicas en los países emisores, los precios energéticos, los eventos geopolíticos y las tasas de cambio de la moneda (USD). A un micro-nivel más profundo, la imagen de la industria misma y la percepción del consumidor de la región y/o los destinos, son factores decisivos que reciben el impacto de incidentes a bordo, accidentes en el mar, como el recientemente hundimiento del Costa Concordia, y el clima político y socioeconómico de los distintos destinos, incluidas las amenazas de desastres naturales. No está nunca de más insistir en la importancia de que los países se mantengan al tanto de tales factores, así como de las tendencias y prácticas emergentes, noticias, eventos, comentarios y preferencias del consumidor y cómo ello conduce a cambios en la demanda y la participación en el mercado. En este sentido, la región del Gran Caribe tiene un papel que jugar y oportunidades que aprovechar, es decir, que la AEC continúe desplegando sus esfuerzos para promover la cooperación y el diálogo en el área del turismo de cruceros con el objeto de compartir el conocimiento y las mejores prácticas en este terreno, además de fomentar la capacidad en tal dirección.

## 6. Recomendaciones sobre el Camino a Seguir.

El tratamiento del tema sobre el camino a seguir para la ADCC, exige la debida consideración de la necesidad de una cooperación continua en el área del turismo de cruceros, que es un mandato importante emitido por los Estados Miembros y que aún en la actualidad sigue teniendo relevancia. Tomando en cuenta también la trascendencia ya mencionada del Turismo de Cruceros para el sector regional de Viajes y Turismo, además de las oportunidades y retos asociados al establecimiento de la ADCC, las limitaciones presupuestarias de los Estados Miembros y las escaseces internas en cuanto a recursos humanos y finanzas de la AEC, la Secretaría presenta las siguientes recomendaciones:

❖ **Propuestas de continuar las discusiones sobre el establecimiento de la ADCC.**

Considerando que de manera constante menos del 50% de la Membresía de la AEC participó en las reuniones o contribuyó con comentarios escritos en las deliberaciones acerca de la ADCC, se recomienda que los países expresen inequívocamente su interés, compromiso y nivel de participación en el proceso de desarrollo y mantenimiento de esta entidad.

Se sugiere que de conformidad con el Acuerdo 9/95 del Consejo de Ministros, Artículo 22, el cual se refiere a las **“Decisiones sobre asuntos sustantivos y de procedimiento”**: **“Las decisiones sobre asuntos sustantivos se adoptarán por consenso de los miembros participantes. Los asuntos de procedimiento se resolverán por el voto favorable de dos tercios de los miembros presentes y votantes”**, que los Estados Miembros adopten una postura sobre la continuación de las discusiones acerca del establecimiento de la ADCC.

Además de ello, debe procurarse un enfoque más amplio en cuanto a la participación en el diálogo sobre el turismo de cruceros, mediante la evaluación de la posibilidad de incluir a las partes en el grupo logístico del Sector del Turismo de Cruceros, como las autoridades Portuarias y de Inmigración.

❖ **Propuestas sobre la forma jurídica e institucional de la ADCC.**

Si se toma la decisión de continuar con las discusiones sobre el establecimiento de la ADCC, tomando en cuenta que se acordó que la ADCC se establecería como una entidad bajo el ámbito de la AEC, se recomienda:

1. Que se tome una decisión en cuanto a si la ADCC tendrá un estatus similar al de la Comisión del Mar Caribe (CSC), con lo cual contará con su propia estructura rectora y desplegará sus propios esfuerzos en materia de acopio de recursos, teniendo en cuenta que la CSC no es financiada por el presupuesto de la AEC.
2. Otra opción es considerar la inclusión del diálogo y la cooperación regional sobre el turismo de cruceros como un elemento permanente dentro del punto de la agenda sobre el Turismo Multidestino. En consecuencia, esta opción incorporaría el Turismo de Cruceros dentro del Programa de Trabajo del Comité Especial de Turismo Sostenible. El financiamiento para los proyectos o actividades se lograría mediante modalidades convencionales.

❖ **Propuestas sobre la agenda de la ADCC/iniciativas futuras en el turismo de cruceros.**

Dependiendo del formato jurídico que se confirme, se recomienda:

1. Que se exploren opciones para obtener más datos especializados o académicos mediante estudios, simposios o encuestas, etc., sobre temas de interés mutuo para los destinos en la región, de manera que se facilite el diálogo y la cooperación continuas sobre el Turismo de Cruceros en el Gran Caribe.
2. Esto significaría que si aún se considera una Asociación o Comisión, debe procurarse el análisis sobre el marco operativo.

Nota: Se recuerda que como un impulso al fortalecimiento de los esfuerzos emprendidos para el diálogo y la cooperación a escala regional en el área del Turismo de Cruceros, la Secretaría presentó el proyecto "El Turismo de Cruceros y el Fortalecimiento Empresarial en el Gran Caribe: Oportunidades para la Mujer". El principal objetivo de esta iniciativa es profundizar la conciencia sobre las potencialidades y ofrecer información, herramientas y estrategias para elevar la competitividad y sacar el máximo a las oportunidades empresariales para la mujer que genera el turismo en general y el turismo de cruceros en particular.

Los principales componentes del proyecto incluyen la realización de un Estudio y el desarrollo de un Programa de Capacitación centrado en la mujer con PYMES en el sector del Turismo y la celebración, posteriormente, de un Taller de Capacitación y Simposio Regional. Este proyecto ayudaría a destacar la importancia del turismo, más específicamente del turismo de cruceros, como motor impulsor de un mayor comercio, al tiempo que se potencia su capacidad para contribuir al desarrollo socioeconómico de los grupos vulnerables, las PYMES y la mujer. El proyecto fue presentado a agencias de financiamiento para que consideren su sufragación.

❖ **Propuestas sobre el proceso de implementación y los próximos pasos a dar.**

Opción 1.

Siguiendo las recomendaciones antes mencionadas sobre la continuación de esta iniciativa y el carácter jurídico a considerar, se puede recomendar que el ADCC-GT conserve su estructura y encabece el diálogo y la cooperación de la AEC para lograr la implementación de la iniciativa sobre la ADCC, adoptando en este sentido el siguiente enfoque:

1. La Mesa Directiva del ADCC-GT convoca una reunión en el transcurso de los próximos cuatro (04) meses, preferiblemente antes del mes de abril de 2013, luego del recibo de este Informe. Este encuentro se puede facilitar por medios electrónicos.
2. La Mesa Directiva del ADCC-GT llega a un acuerdo sobre las modalidades para ejecutar las propuestas sobre el camino a seguir presentadas en el Informe, el cual se hará circular entre los Estados Miembros para recibir sus comentarios en un periodo de un (1) mes. La Presidencia del ADCC-GT presentará un Informe que incorporará la retroalimentación de los Estados Miembros, ante la XXIV Reunión del Comité Especial de Turismo Sostenible (CETS-24) y el Consejo de Ministros.

3. La Presidencia del ADCC-GT, en colaboración con la Secretaría, prepara un Informe que incorpora la retroalimentación de los Estados Miembros y elabora además un proyecto de Acuerdo del Consejo de Ministros sobre la ADCC, las decisiones sobre la forma o el carácter jurídico de la ADCC y el camino a seguir, todo lo cual se presentará en la próxima reunión del Consejo de Ministros de la AEC. El Consejo de Ministros respaldará esta decisión por aceptación de este órgano de dicho Acuerdo del Consejo de Ministros de la AEC.
4. En la XXIV Reunión del CETS (CETS-24) se analizará y se tomara una decisión sobre la Presidencia futura del ADCC-GT, su estructura y composición.

Opción 2.

A la inversa, un enfoque alternativo es disolver el actual ADCC-GT, integrando la iniciativa al área programática del Turismo Multidestino y que esta sea analizada en el contexto del Comité Especial.

Por último, para resumir, las opciones que se presentan persiguen facilitar la participación de la Membresía de la AEC y a la larga sacar el máximo a los beneficios que los Estados Miembros y Miembros Asociados pueden obtener a partir de un esfuerzo concertado en el terreno del Turismo de Cruceros.

La matriz que aparece a continuación pretende facilitar la Retroalimentación de los Estados Miembros y Miembros Asociados sobre las propuestas referidas a la dirección futura de las discusiones y los esfuerzos relacionados al establecimiento de la Asociación de Destinos de Cruceros del Caribe.

**Matriz para facilitar la Retroalimentación de los Estados Miembros y Miembros Asociados sobre las propuestas referidas a la dirección futura de las discusiones y los esfuerzos relacionados al establecimiento de la Asociación de Destinos de Cruceros del Caribe**

<b>ESTABLECIMIENTO DE LA ASOCIACION DE DESTINOS DE CRUCEROS DEL CARIBE</b>					
<b>POSTURA NACIONAL SOBRE EL CAMINO A SEGUIR</b>					
DECISION SOBRE	OPCIONES	RETROALIMENTACION DEL ESTADO MIEMBRO			
		APRUEBA	NO APRUEBA	SE ABSTIENE	OTROS COMENTARIOS (OFRECER)
<b><u>1. Propuestas de continuar las discusiones sobre el establecimiento de la ADCC.</u></b>	A. Proceder con las discusiones sobre el establecimiento de la ADCC.				
	B. Proceder con la Iniciativa Regional sobre el Diálogo y la Cooperación en el área del Turismo de Cruceros.				
	C. Explorar un enfoque más amplio en cuanto a la participación en el diálogo sobre el Turismo de Cruceros, mediante la inclusión de las partes en la logística, como las autoridades Portuarias y de Inmigración.				
<b><u>2. Propuestas sobre la forma jurídica e institucional de la ADCC.</u></b>	A. La ADCC se establece de forma similar a la Comisión del Mar Caribe (CSC), contando con su propia estructura rectora y ejerciendo sus propios esfuerzos de acopio de recursos.				
	B. El turismo de cruceros se incorpora				

	como un punto permanente en la agenda relativa al Turismo Multidestino, como parte del Programa de Trabajo de Turismo Sostenible de la AEC.				
<b><u>3. Propuestas sobre la agenda de la ADCC/iniciativas futuras en el turismo de cruceros.</u></b>	A. Obtener datos más especializados o académicos mediante estudios, simposios o encuestas, etc., sobre temas de interés mutuo para los destinos de la región, para así facilitar el diálogo y la cooperación continua sobre el Turismo de Cruceros en el Gran Caribe.				
	B. Procurar la discusión sobre el marco operativo de la ADCC, si se considera una Comisión.				
<b><u>4. Propuestas sobre el proceso de implementación y los próximos pasos a dar.</u></b>	A. El ADCC-GT conserva su estructura y encabeza el diálogo y la cooperación de la AEC para lograr la implementación de la iniciativa sobre la ADCC.				
	B. Se disuelve el actual ADCC-GT debido a que el turismo de cruceros es integrado dentro del área programática del Turismo Multidestino y es analizado dentro del contexto del Comité Especial.				