

ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE
“ALMIRANTE MIGUEL GRAU”
PROGRAMA ACADÉMICO DE MARINA MERCANTE
ESPECIALIDAD PUENTE



EFFECTO DE LA PANDEMIA POR COVID-19 EN LA GESTIÓN DE LAS
TRIPULACIONES DE BUQUES MERCANTES, 2020-2021.

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE
OFICIAL DE MARINA MERCANTE

PRESENTADA POR:

VILLANTOY ECHEGARAY, JOSÉ ALFREDO

Portada

CALLAO, PERÚ

2022

Título:

EFFECTO DE LA PANDEMIA POR COVID-19 EN LA GESTIÓN DE LAS
TRIPULACIONES DE BUQUES MERCANTES, 2020-2021.

Dedicatoria

A mi familia querida,
a mi padre, que en paz descansa
y que buscó siempre ser mejor persona
para servir a los demás.

A la Marina Mercante del Perú
y a toda la gente de mar
en el cumplimiento de su noble labor.

Agradecimiento

A mi familia querida,
oficiales mercantes,
compañeros de mar
y a todos aquellos que depositaron su confianza,
en la presente tesis, aportaron con ideas,
alentaron y creen fervientemente en fortalecer
a la Marina Mercante en Perú.

Índice de contenido

	Pág.
Portada.....	i
Título:.....	ii
Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento.....	iv
Índice de contenido	v
Índice de tablas.....	ix
Índice de figuras.....	xi
Resumen.....	xii
Capítulo I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	16
1.1 Descripción de la realidad problemática:	16
1.2 Formulación del problema.....	17
1.2.1 Problema general:	17
1.2.2 Problemas específicos:	17
1.3 Objetivos de la investigación.....	18
1.3.1 Objetivo general.....	18
1.3.2 Objetivos específicos.....	18
1.4 Justificación de la investigación.....	18
1.4.1 Justificación teórica	18

1.4.2	Justificación Metodológica.....	19
1.4.3	Justificación Práctica.....	19
1.5	Limitaciones de la investigación.....	19
1.6	Viabilidad de la investigación	20
Capítulo II: MARCO TEÓRICO.....		21
2.1	Antecedentes de la investigación.....	21
2.1.1	Internacionales.....	21
2.1.2	Nacionales.....	24
2.2	Bases conceptuales	24
Capítulo III: HIPÓTESIS Y VARIABLES.....		41
3.1	Hipótesis del estudio.....	41
3.1.1	Hipótesis general:	41
3.1.2	Hipótesis secundarias:	41
3.2	Variables	42
3.2.1	Variable independiente	42
4.1	Diseño de la investigación.....	43
4.2	Población y muestra.....	44
4.2.1	Población del estudio.....	44
4.3	Operacionalización de variables	45
4.4	Técnicas de recolección de datos	45

4.5	Técnicas para el procesamiento y análisis de datos.....	46
4.6	Aspectos éticos	47
Capítulo V: RESULTADOS		48
5.1	Análisis de frecuencia.....	48
5.3	Validación de hipótesis	57
6.1	Discusión.....	63
6.2	Conclusiones.....	66
6.3	Recomendaciones.....	68
FUENTES DE INFORMACIÓN.....		70
Referencia bibliográfica:		70
Referencia electrónica:		72
Matriz de Consistencia.....		74
Matriz de instrumento.....		75
Encuesta dirigida a la gente de mar.....		76
Ficha de datos de experto.....		80
Fichas de evaluación global del instrumento.....		81
Aplicación de prueba de normalidad por método Alfa de Cronbach.....		82

Índice de tablas

Tabla 1: Países que designaron a la gente de mar como trabajadores esenciales.	31
Tabla 2: Operacionalización de variables “EFECTO DE LA PANDEMIA POR COVID-19 EN LA GESTIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE BUQUES MERCANTES, 2020-2021”	44
Tabla 3: ¿Ud. ha permanecido a bordo más tiempo del establecido en su contrato a causa de las cuarentenas y restricciones de movilización en los años 2020-2021?	4847
Tabla 4: ¿Considera Ud. importante que el sistema de gestión de la tripulación incorpore medidas universales relacionadas con prevenir y atender las demandas generadas por la pandemia por Covid-19 en las tripulaciones de los buques mercantes? ...	498
Tabla 5: ¿En su país la gente de mar está considerada como trabajadores esenciales?..	49
Tabla 6: ¿Como influye en la tripulación el hecho que 400´000 marinos mercantes estuvieran en una situación de permanencia extendida debido a la falta de relevos y viajes de repatriación de tripulantes?	500
Tabla 7: De acuerdo a la coyuntura sanitaria que acontece en el mundo desde el año 2020, ¿Considera riesgoso Ud. el trabajo de mar?.....	521
Tabla 8: Durante su tiempo de embarque en los años 2020-2021, ¿hubo algún incidente de tripulante contagiado?.....	532
Tabla 9: Alguna vez, a causa de las restricciones de inmovilización, ¿se ha visto Ud. impedido de embarcar?	543
Tabla 10: Escalas para dimensiones.....	54
Tabla 11: Análisis de dimensiones de variable.....	54
Tabla 12: Estadísticas para una muestra.....	56

Tabla 13: Prueba T para una muestra.....	56
Tabla 14: Prueba de muestras emparejadas (Extensión de contrato).....	57
Tabla 15: Prueba U Mann Whitney para una muestra (Extensión de contrato).....	57
Tabla 16: Prueba de muestras emparejadas (Disposiciones gubernamentales).....	58
Tabla 17: Prueba U Mann Whitney para una muestra (Disposiciones gubernamentales).....	58
Tabla 18: Prueba de muestras emparejadas (Riesgo de contagio).....	59
Tabla 19: Prueba U Mann Whitney para una muestra (Riesgo de contagio).....	59
Tabla 20: Prueba de muestras emparejadas (Embarque en las tripulaciones).....	60
Tabla 21: Prueba U Mann Whitney para una muestra (Embarque en las tripulaciones).....	60
Tabla 22: Prueba de muestras emparejadas (Cumplimiento del sistema de gestión).....	61
Tabla 23: Prueba U Mann Whitney para una muestra (Cumplimiento del sistema de gestión).....	61
Tabla 24: Matriz de consistencia.....	74
Tabla 25: Matriz de instrumento.....	75
Tabla 26: Escala de valoración de acuerdo con resultados de instrumento de medición.....	76
Tabla 27: Resumen del procesamiento de los casos/ Eliminación por lista basada en todas las variables del procedimiento.....	76
Tabla 28: Estadístico de resumen de los elementos de instrumento.....	76
Tabla 30: Matriz de covarianzas inter-elementos.....	77
Tabla 31: Estadísticos de fiabilidad.....	77
Tabla 32: Análisis de varianza-ANOVA con la prueba Alfa de Cronbach.....	78

Índice de figuras

Figura 1: ¿Ud. ha permanecido a bordo más tiempo del establecido en su contrato a causa de las cuarentenas y restricciones de movilización en los años 2020-2021?	48
Figura 2: ¿Considera Ud. importante que el sistema de gestión de la tripulación incorpore medidas universales relacionadas con prevenir y atender las demandas generadas por la pandemia por Covid-19 en las tripulaciones de los buques mercantes?	49
Figura 3: ¿En su país la gente de mar está considerada como trabajadores esenciales?	50
Figura 4: ¿Como influye en la tripulación el hecho que 400´000 marinos mercantes estuvieran en una situación de permanencia extendida debido a la falta de relevos y viajes de repatriación de tripulantes?	51
Figura 5: De acuerdo a la coyuntura sanitaria que acontece en el mundo desde el año 2020, ¿Considera riesgoso Ud. el trabajo de mar?	52
Figura 6: Durante su tiempo de embarque en los años 2020-2021, ¿hubo algún incidente de tripulante contagiado?.....	53
Figura 7: Alguna vez, a causa de las restricciones de inmovilización, ¿se ha visto Ud. impedido de embarcar?	54

Resumen

La presente tesis titulada: “EFECTO DE LA PANDEMIA COVID-19 EN LA GESTIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE BUQUES MERCANTES, 2020-2021”, es una investigación cuantitativa, de diseño no experimental, de nivel explicativo, y corte transversal; el cual tiene como objetivo; determinar las causas y los efectos del tema de investigación; en el cual se aplicó un instrumento para la recolección de datos de tipo encuesta, compuesta por 10 ítems con preguntas que evalúan la variable del objetivo propuesto; en el cual se aplicó un muestreo no probabilístico, intencional dirigido a una población de 50 marinos mercantes de diversas compañías navieras.

El análisis de datos de la investigación se obtuvo usando el método U Mann Whitney, a través del software estadístico SPSS v.26; en el cual se estableció un índice de significancia de 0.05 Ptos. Para determinar la hipótesis nula o alterna de la investigación. A través del mencionado método, se obtuvo un índice de significancia de 0.047 Ptos. Inferior a los 0.05 Ptos. Requeridos, rechazando la hipótesis nula, y aceptando la hipótesis alterna, concluyendo en que existen problemas significativos debido al efecto de la pandemia COVID-19 sobre la gestión de las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021

Palabras clave:

Covid-19, Gestión de la tripulación, Gente de mar, Extensión de contrato, Disposiciones gubernamentales, Riesgo de contagio, Relevo, Embarque.

Abstract

The present thesis entitled: "EFFECT OF THE COVID-19 PANDEMIC ON THE MANAGEMENT OF THE CREWS OF MERCHANT VESSELS, 2020-2021", is a quantitative investigation, of non-experimental design, explicative level, and cross-sectional study; which aims to determine the causes and effects of the investigation topic; in which a data-collection survey-type instrument was applied, composed of 10 items with questions that assesses the variable of the objective proposed; and applied to a population of 50 merchant marines of different shipping companies.

The data analysis of the investigation was obtained by Mann Whitney U-Test method, used through the SPSS v26 statistical software; in which a significance index of 0.05 Pts. Was established. To determine either the null or alternate hypothesis of the investigation. The result pointed at a significance index of 0.047 Pts. Below the 0.05 Pts. Required, thus rejecting the null hypothesis, and accepting the alternative hypothesis, concluding in the existence of significant problems regarding to the management of crews of merchant vessels due to the COVID-19 pandemic, 2020-2021.

Keywords:

COVID-19, Crew's management, Contract extension, Government regulations, Risk of contagion, Crew change.

Introducción

Desde el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró una pandemia por el virus Covid-19; el cual ha generado sendas repercusiones negativas en los aspectos sociales, políticos y económicos en el mundo.

En la industria del transporte marítimo, es decir, en la marina mercante, este virus creó una situación sin precedentes en la que a pesar de la existencia de diversos convenios y códigos que avalan a la gente de mar, no se ha podido contener adecuadamente sus efectos en la gestión de las tripulaciones, las cuales se vieron reflejados en las dificultades de relevo y repatriación de marinos, la extensión de contratos a causa de ello, y como consecuencia un aumento del riesgo físico y mental de los tripulantes a bordo de las embarcaciones.

La labor de la marina mercante funciona como la piedra angular de la cadena de suministros para la economía internacional en el mundo; y en este contexto sanitario, los buques mercantes han jugado un rol imprescindible para mantener el flujo del transporte de carga.

Sin embargo, las disposiciones de los gobiernos han apuntado a facilitar las operaciones comerciales con los buques, mas no han contemplado a sus operadores, los tripulantes, quienes se encontraron en una situación crítica que afectó, sobre todo, a su salud.

Este estudio se encontró motivado por la propia experiencia del autor en buques porta contenedores de la empresa Wilhelmsen Ahrenkiel durante 2020 y 2021; años en los que atestiguó cada uno de los casos que este estudio contempla.

Esta investigación, por tanto, tiene como objetivo general explicar las causas y los efectos de la pandemia Covid-19 en la gestión de las tripulaciones mercantes, para alimentar el conocimiento general acerca de la situación de los marinos mercantes en el contexto de esta coyuntura sanitaria y así obtener soluciones que faciliten el desenvolvimiento de sus actividades laborales, permitan disminuir el riesgo a la salud y reconocer su trabajo por su relevancia para el mercado internacional.

Capítulo I:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad problemática:

La pandemia por Covid-19 ha afectado de manera global al normal desenvolvimiento de las actividades inherentes al embarque y desembarque de tripulantes de buques mercantes de diversas compañías a nivel internacional, independientemente de las banderas que estos buques enarboles.

Esta es una situación que vulnera directamente a los derechos que la gente de mar contrae en la Convención Marítima de Trabajo, puesto que se han visto en la obligación de mantener su estadía a bordo de sus buques por más del estipulado en su tiempo de contrato, a veces más que en el referido en la misma Convención (Máximo de 12 meses), sin posibilidad de ser relevados y/o repatriados. (Maritime Labour Convention, 2006)

Más aún, el trabajo y convivencia a bordo de los buques mercantes demandan, por naturaleza, un alto nivel de esfuerzo físico y mental, el cual se ve agravado por altas probabilidades de contagio al recalar la nave en puertos considerados de alto riesgo de Covid-19 por la Organización Mundial de la Salud; y la permanencia extendida de los tripulantes, siendo esta última la principal causa de estrés, ansiedad y fatiga a bordo desde el inicio de la pandemia el 11 de Marzo de 2020; hechos que son perjudiciales tanto para la salud física como mental; así como para el buen desempeño laboral y seguridad de la nave.

De esta manera, cerca de 400'000 marinos mercantes experimentaron una situación de permanencia extendida a bordo sin posibilidad de ser repatriados Y/o relevados y generando los efectos expuestos anteriormente (Organización Marítima Internacional, 2020), hecho que al año 2021 sigue siendo un problema sin resolver.

Las causas estriban en la desorganización de diversos gobiernos y de compañías navieras en el mundo para poder tener una gestión de las tripulaciones mercantes adecuada y coordinada a las demandas que ha generado la pandemia Covid-19 en ellos; quienes inclusive, en muchos países, no son considerados como trabajadores esenciales, sin goce de ningún tipo que permita sus actividades regulares, y protección ante el contagio en la industria del transporte marítimo, la cual constituye la piedra angular de la cadena de suministros a nivel mundial.

1.2 Formulación del problema.

1.2.1 Problema general:

- ¿De qué manera se presentan los efectos de la pandemia COVID-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021?

1.2.2 Problemas específicos:

1. ¿Existen problemas de extensión de contrato en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021?
2. ¿Existen problemas por disposiciones gubernamentales en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021?
3. ¿Existen problemas de riesgo de contagio en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021?
4. ¿Existen problemas de embarque en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021?
5. ¿Existen problemas de cumplimiento del sistema de gestión en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021?

1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo general

- Determinar la manera en que se presentan los efectos de la pandemia COVID-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

1.3.2 Objetivos específicos

- 1 Establecer la existencia de problemas de extensión de contrato en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.
- 2 Identificar la existencia de problemas por disposiciones gubernamentales en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.
3. Determinar la existencia de problemas de riesgo de contagio en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.
4. Definir la existencia de problemas de embarque en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.
5. Establecer la existencia de problemas en el cumplimiento del sistema de gestión en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

1.4 Justificación de la investigación

1.4.1 Justificación teórica

Este estudio se justifica porque la información dispuesta contribuye al enriquecimiento del conocimiento de la población acerca de la situación de los marinos mercantes con respecto a la gestión de los mismos, lo cual ha afectado en niveles logísticos y personales de bienestar de los tripulantes de buques mercantes durante la pandemia Covid-19; la cual se prevé que pueda prolongarse al convertirse en una endemia.

1.4.2 Justificación Metodológica

Este estudio se justifica porque describe, a través de la opinión de marinos mercantes en actividad en los años 2020-2021, y fuentes autorizadas como la OMI; los efectos surgidos en la gestión de las tripulaciones debido a la pandemia Covid-19; lo cual resultó de bastante utilidad para comprender el impacto de esta crisis en las tripulaciones, puesto que los esfuerzos de los gobiernos están abocados a la continuidad de las operaciones de los buques mercantes, mas no analizaron el aspecto crucial que es el bienestar físico y mental de los operadores de las naves.

1.4.3 Justificación Práctica

Este estudio presenta recomendaciones en un tema de interés global, que han de aplicarse para que beneficie a la gente de mar en el desenvolvimiento regular, seguro y estable de sus labores en el contexto de la pandemia por Covid-19.

1.5 Limitaciones de la investigación

La principal limitante fue al momento de realizar las encuestas, ya que, en su mayoría estuvieron dirigidas a marinos mercantes en situación de embarque, por lo que cabe resaltar que cada uno de ellos se encontraba en lugares con diferentes zonas horarias, y que la conexión a internet a bordo de una tripulación es función del tiempo (climático), el saldo disponible, entre otros factores que dificultan la conexión fluida; por lo que algunas preguntas de la encuesta se vieron afectadas al no poder grabar la totalidad de respuestas, con un déficit promedio de una a dos respuestas omitidas por pregunta.

Segundo fue la ausencia de antecedentes nacionales/regionales con respecto al tema de investigación, encontrando solo información acerca de efectos de la covid-19 en aspectos logísticos y comerciales, dejando de lado al factor humano.

1.6 Viabilidad de la investigación

Los argumentos presentados son basados en la información provista por organismos internacionales y locales que regulan la dinámica del transporte marítimo y la sanidad poblacional durante los años 2020-2021, años en que la pandemia COVID-19 afectó severamente al entorno que rodea a la industria del transporte marítimo.

Además, se tiene acceso a la población deseada, que fueron marinos mercantes de diversas compañías navieras, para recopilar opiniones y consideraciones respecto del problema central de esta investigación.

Capítulo II:

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación

En un plano internacional se encuentran análisis e investigaciones de profesionales, diversos organismos y fuentes autorizadas, que tratan de manera descriptiva la problemática acaecida sobre las tripulaciones a nivel de persona, es decir, puntualizando los efectos que la pandemia ha tenido sobre los tripulantes al verse en situaciones de cierres de fronteras, restricciones de movilización, falta de relevo y repatriación.

A nivel nacional se encuentran estudios abocados a los aspectos logísticos del estado de las importaciones y exportaciones, y las operaciones portuarias dentro del contexto de la pandemia por Covid-19, exceptuando al factor humano, los marinos mercantes.

2.1.1 Internacionales

González (2020), en su investigación: “Control sanitario en la pandemia del Covid-19 en el transporte marítimo de cabotaje” publicada por la Universidad de La Laguna (Tenerife-España), describió las medidas sanitarias dispuestas frente a la pandemia COVID-19 por el gobierno español y otros países; y adoptadas por buques de transporte internacional y de cabotaje español. Dejando, además, en evidencia las repercusiones que ha acarreado esta pandemia en la industria del transporte marítimo.

Dichas repercusiones se encuentran documentadas en sus resultados, donde obtuvo que, debido a la ausencia de relevos por restricciones de viaje, los marinos embarcados tuvieron que extender sus contratos; hecho que generó estrés tanto

mental como físico en los tripulantes, y relacionándolo con las causas de accidentes y daños materiales.

Además, indica que, al llegar a puertos, la situación de los tripulantes a bordo se ve agravada por el hecho de que en cada puerto abordan la nave distintas personalidades para efectos de operaciones comerciales o de maniobra del buque; y que son, en parte, causantes del estrés y ansiedad en el personal a bordo. Quiero señalar que, en realidad, los efectos producidos son bastante generalizados

Concluye en que las disposiciones para contrarrestar los efectos por la crisis ocasionada por la Covid-19 en el contexto de la industria marítima se caracterizaron por ser lentas, improvisadas e parciales, es decir, que no se tomaron medidas universales; y que además dichas disposiciones solo cubrían someramente la problemática surgida para la gente de mar.

De acuerdo a Alday (2021), en su investigación: “Respuesta de la Marina Mercante ante la crisis del Coronaviurs COVID-19: Experiencia personal abordó” publicada por la Universidad de La Laguna-Tenerfie-España; ha analizado de manera general el impacto de la pandemia por Covid-19 en la industria marítima, tanto en los aspectos sociales como económicos, haciendo énfasis en los efectos sobre las tripulaciones mercantes. Por lo que concluye que es menester establecer medidas globales que garanticen la seguridad de los marinos durante la pandemia, debido a que las diversas gestiones administrativas de diferentes gobiernos con respecto a las tripulaciones mercantes han generado aumento de la burocracia y falta de coordinación.

De la misma manera considera de suma importancia la designación de marinos mercantes como trabajadores esenciales, por lo que facilitaría los procesos de embarque/desembarque; y la vacunación prioritaria para marinos.

Sliskovic (2020), en su investigación titulada: "Seafarers' well being the context of the COVID-19 pandemic: A qualitative study" "Bienestar de la gente de mar en el contexto de la pandemia COVID-19: Un estudio cuantitativo" y publicada por la Universidad de Zadar-Croacia; tuvo como objetivo describir cómo la pandemia Covid-19 tuvo efectos en el bienestar de las tripulaciones de buques mercantes. Concluyendo que el trabajo por periodos prolongados en un ambiente de aislamiento como un buque, trae consecuencias en el bienestar mental, físico y social de la gente de mar. Además, indica que las restricciones tránsito impuestas por los gobiernos para prevenir el contagio han impedido que muchos marinos puedan embarcar para poder relevar generando una amenaza al bienestar de los marinos en tierra, por la falta de ingresos, inseguridad de estabilidad laboral y ansiedad por el futuro.

Doumbia-Henry (2020), en un artículo publicado por la World Maritime University, titulado: "*Shipping and COVID-19: protecting seafarers as frontline workers*" ("*Los barcos y el COVID-19. Protegiendo a la gente de mar como trabajadores de primera línea*"), contempla los diversos retos que ha afrontado la gente de mar desde el inicio de la pandemia COVID-19, haciendo hincapié en la importancia de mantener la cadena logística, en los problemas de repatriación y relevo, y en la respuesta de los gobiernos pertenecientes a la OMI.

Yahir, Zahin, Yip, Tseng (2020), en un artículo publicado en el portal web: Via Media Journal, titulado: "*Effectos of COVID-19 on maritie industry: a review*" ("*Efectos del COVID-19 en la industria marítima: una revisión*"), determinaron de qué manera la pandemia COVID-19 afectó al normal desenvolvimiento de las actividades de la industria marítima y a todos los agentes que en él intervienen; y, de esta manera, logran dilucidar la relación que hay entre los costos operacionales que ha generado la pandemia y los problemas de relevo y repatriación.

2.1.2 Nacionales

Los antecedentes nacionales se encuentran limitados en las investigaciones que hagan referencia a la problemática de las tripulaciones de buques mercantes en el contexto de la pandemia COVID-19; sin embargo, en otros campos, como la medicina y ciencias sociales, se han encontrado sendos artículos, tesis e informes cuya base parte del denominador común en la población general: los efectos psicológicos causados por el confinamiento (por aislamiento social obligatorio). En tal sentido, se propusieron los siguientes estudios:

Pietro-Molinari, Aguirre, Piérola, Victori de Bona, Merea, Lazarte, Uribe-Bravo & Zegarra (2020), en su investigación: *“Depresión y ansiedad durante el aislamiento social obligatorio por el COVID-19 en Lima Metropolitana”*, estudiaron el efecto del confinamiento en la salud mental de la población, como medida de contención del gobierno ante el avance de la pandemia COVID-19.

Leyva (2020), en su tesis publicada por la Universidad Privada Antenor Obregón, titulada: *“La fatiga laboral y la carga mental en los trabajadores: a propósito del distanciamiento social”*, describió los riesgos que presenta el trabajo remoto debido al aislamiento social obligatorio, los cuales estriban en riesgos psicosociales condicionados al estrés.

2.2 Bases conceptuales

OMI. - La *Organización Marítima Internacional*, es un organismo especializado de la Organización de Naciones Unidas, creado en 1948 en el marco de una Conferencia Internacional de la ONU en Ginebra. En virtud de ello, la OMI actúa como un ente que elabora, aplica y regula normas de seguridad y protección de los buques mercantes, la gente de mar y el medio ambiente marino.

Al año 2021, está constituida por 174 Estados firmantes y 3 miembros asociados; según declara la OMI en su portal web.

Está estructurada por una Asamblea, un Consejo, 5 Comités y 7 Subcomités.

MLC-2006.- Significa “Convención Marítima del Trabajo” (Ing: Maritime Labour Covention), es un acuerdo suscrito por los Estados Miembros de la Organización Internacional del Trabajo, que fue suscrito en la Conferencia General de la OIT, convocado por su Consejo de Administración en Ginebra, 2006.

Está dirigido a toda la gente de mar que preste servicios a bordo de embarcaciones mercantes, independientemente del puesto, de manera permanente o eventual; en la que se excluye los siguientes tipos de buques:

- Buques que naveguen en aguas interiores a los cuales se les aplique las reglamentaciones portuarias de un Estado en particular
- Buques de guerra.
- Buques de pesca.
- Buques de construcción.

Este convenio surge con el objetivo de establecer un marco legal que los marinos mercantes puedan gozar, recibiendo o exigiendo condiciones de vida y de trabajo justas a bordo de las embarcaciones en las que vayan a laborar, y que puedan prevalecer en cualquier caso de quedar exentos en la legislación laboral de cualquier estado.

GENTE DE MAR.- De acuerdo a mi investigación, el término carece de un origen o fecha exacta en el cuál la palabra se haya acuñado; sin embargo, a usanza internacional, el término refiere a todas aquellas personas que se desempeñan laboralmente en el mar, específicamente hablando, en buques dedicados a actividades derivadas del transporte marítimo comercial, industria o pesca.

Otras acepciones, sugieren que el término abarca también a aquellos trabajadores que prestan apoyo desde tierra a las embarcaciones mercantes.

Según Frank Pretell (2019), señala que se debe dividir en los tipos de marina, los cuales son tres: Pesca, Mercante, y Militar; y, así, asevera que la diferencia yace en la formación profesional.

Para la marina de pesca, la formación depende del ámbito nacional de cada país; la mercante está regida por el Convenio de Formación STCW de la OMI; y la marina de guerra, está avocada a la defensa y seguridad del ámbito marítimo de un país.

Sin embargo, sin distinción alguna, se les denomina universalmente “marinos” porque llevan a cabo su carrera en el mar; y considerando que a través un estudio denominado “La historia marítima de los tiempos modernos” escrito por el historiador Carlos Martínez Shaw y publicado por la Real Academia de la Historia, en la pág. 46; asevera que tanto pescadores como marinos mercantes se enrolaron en las armadas en periodos de guerra desde épocas de la corona española; y como más cercano dato histórico, en la segunda guerra mundial, donde la marinas mercantes prestaron servicios de transporte de personal y apoyo logístico.

Sin embargo, para fines de la investigación, se empleará el término designado en el convenio MLC, 2006/Artículo II Definiciones y ámbito de aplicación (Pág. 3): el cual determina a la gente de mar y marinos como cualquier persona que desempeñe labores, independientemente del cargo, a bordo de buques a los que dicho convenio haga referencia. (todo tipo de embarcación dedicada al comercio, pesca, transporte que navegue exclusivamente de zonas donde prevalezcan reglamentaciones portuarias).

PANDEMIA. - Es una enfermedad epidémica que se propaga a lo largo de una extensa área geográfica afectando a un gran porcentaje de los individuos que habitan en ella.

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, existen dos características para que una pandemia se propague:

- Que un nuevo virus aparezca, o sea derivado de uno ya existente, y la población no presente inmunidad.
- Que el virus tenga la capacidad de transmitirse con rapidez entre individuos de una misma especie.

La OMS señala también, que una pandemia recibe tal denominación de acuerdo al número de contagiados, excluyendo la gravedad clínica que genera.

COVID-19.- De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, el Covid-19 es la enfermedad causada por el coronavirus “SARS-Cov2”, una cepa vírica causante de influenza, el cual deriva en el Síndrome Respiratorio Agudo (SARS).

El primer indicio de la existencia de este virus data del 31 de diciembre de 2019, donde se informaron numerosos casos de una neumonía vírica en Wuhan, China.

PROPAGACIÓN DEL COVID-19 EN EL MUNDO. - Según un artículo de la CNN titulado: “*Cronología del coronavirus*” el 22 de enero de 2020, las autoridades de Wuhan, epicentro del brote vírico, anunciaron el cierre temporal de aeropuertos y estaciones de ferrocarril; confirmando también la muerte de 547 personas en el continente asiático.

Sin embargo, para la fecha en que se tomaron las disposiciones, el virus ya se había llegado al continente europeo y americano por medio de vuelos comerciales, a un ritmo de dos contagiados por persona que ya portador del virus.

De igual manera, aunque en menor escala, el virus se propagó vía marítima a través de buques mercantes. Las primeras disposiciones que adoptaron diversos países en América, de acuerdo a mi experiencia a bordo de la nave M/V Rio Barrow, fue la de denegar el acceso a puerto a buques que recalaron en puertos de alto riesgo, inicialmente, como China o India; así como la presentación de registros de temperaturas de la tripulación durante dos semanas a las autoridades portuarias del país.

En primera instancia, los casos más conocidos de Covid-19 en la industria marítima se dieron en los cruceros. Uno de ellos es la experiencia del crucero Diamond Princess de la línea Princess Cruises; a bordo de la nave, el 20 de febrero de 2020, más de 700 de 3711 personas entre pasajeros y tripulantes fueron detectados con Covid-19, dejando como resultado 14 decesos en total; después de sendas cuarentenas

dispuestas por las autoridades de Yokohama, en Japón. Las personas a bordo fueron paulatinamente siendo repatriadas en vuelos humanitarios a sus países hasta mayo del mismo año.

De esta manera, los cruceros alrededor del mundo se convirtieron en focos infecciosos y el sector más afectado dentro de la industria marítima por la Covid-19.

El futuro de las líneas de cruceros sigue siendo incierto a pesar de las medidas sanitarias adoptadas en 2021 para su reactivación, siguen registrándose casos de Covid-19 a bordo de buques de pasaje.

LOS BARCOS COMO PORTADORES DE ENFERMEDADES EN LA HISTORIA.-

Los barcos constituyeron la piedra angular del crecimiento de una civilización emergente y talasocrática (DRAE pág.1935 “Dominio sobre los mares y sistema político cuya potencia reside en este), de esta manera, las potencias que surgieron en la edad media los constituyeron España, Portugal, Holanda, China, India, entre otros; las embarcaciones a vela así sirvieron como el medio principal en que los exploradores pioneros se abrieron paso a través de rutas no antes recorridas o cartografiadas; movidos por fines lucrativos, que permitirían a sus respectivos Reinos tener rutas que afiancen el comercio de manera eficiente, como la ruta de la seda; así como el transporte de milicias.

Sin embargo, la navegación de barcos como medio de transporte tuvo un impacto decisivo para la propagación de enfermedades que surgían entre Europa y Asia. Como la denominada Peste Negra, que se extendió tanto por tierra, como por mar a través de personas contagiadas, ratas e insectos; trayendo como consecuencia la muerte de más de 80 millones de personas entre dichos continentes.

El fenómeno de la propagación de virus por medio marítimo sucede también posterior a la llegada del hombre europeo en 1492, con la expedición de Cristóbal Colón y las tres carabelas. Desde entonces, diversas expediciones militares fueron llevándose

a cabo, como la de Orlando de Sanlúcar de Barrameda, que se dirigió hacia las Américas al mando de 32 navíos (Duthurburu, 2010), y entre los tripulantes Francisco Pizarro.

(Harari, 2015) La llegada de los europeos resultaría nocivo para las poblaciones indígenas en el continente americano debido a que su sistema inmunológico no estaba preparado para resistir las enfermedades que venían del extranjero. Un hecho puntual data del 5 de marzo de 1520, en la que una incursión naval española que partía de Cuba en dirección a México, a través de naos transportando 900 soldados y al mando de Francisco de Eguía. El comandante y su tripulación; además de todos los pertrechos y caballos que llevaban, traían dentro de sus cuerpos el virus de la viruela. Una vez desembarcados y durante toda su estadía, el virus se hubo multiplicado de manera exponencial, contagiando, primero a sus familiares y subordinados. Después, las aldeas cercanas del imperio Azteca comenzaron a sucumbir. Para diciembre de ese año, la viruela cobró la vida de 8 millones de nativos. En los años sucesivos, derivados de la enfermedad fueron propagándose, y para 1580, la población nativa de México se redujo de 22 millones a menos de 2 millones de pobladores.

En 1778, una expedición del explorador británico James Cook, arribó a las islas hawaianas. Las tripulaciones de estos barcos introdujeron las primeras cepas de la gripe, tuberculosis y sífilis; generando una pandemia que ocasionó la muerte de decenas de miles de hawaianos.

TRABAJO ESENCIAL. - Es aquella actividad económica o servicio que resulta imprescindible para afianzar la salud, seguridad y bienestar de los ciudadanos de un país, según lo considere el gobierno, ante catástrofes o eventualidades que requieran restricciones de movilización, como los denominados “toque de queda”.

En virtud de ello, los trabajadores esenciales reciben del gobierno facilidades para poder continuar con sus actividades.

Estas actividades se designan de acuerdo a una situación preponderante en la que las necesidades básicas de la población son prioridad. Las cuales deben ser, tomando como referencia una publicación titulada: “*Lineamientos para definir servicios esenciales: Pandemia Covid-19*” y publicada por el Ministerio del Interior y Seguridad Pública de Chile:

- Proveedores de servicios vitales.
- Autoridad política.
- Seguridad ciudadana.
- Actividades que sostengan una base económica durante una emergencia.

TRABAJOS ESENCIALES EN PERÚ DURANTE LOS AÑOS 2020-2021.- En Perú, al inicio del Estado de Emergencia Sanitario, se dispuso de la cuarentena obligatoria que inició el día 15 de marzo de 2020 por dos semanas, periodo que fue prolongándose hasta el 7 de septiembre del mismo año. Ante tal eventualidad, el 18 de marzo del mismo año, el Gobierno publicó a través del Diario Oficial “*El Peruano*”, bajo decreto supremo No. 044-2020-PCM, la siguiente lista de actividades esenciales:

- Adquisición y abastecimiento de alimentos y productos de primera necesidad.
- Servicios de salud y emergencias
- Asistencia y cuidado de personas adultos mayores, o con limitaciones físicas/mentales.
- Entidades financieras, seguros y pensiones.
- Hoteles y centros de alojamiento para cumplir cuarentena.
- Medios de comunicación y telefonía.
- Cualquier actividad de naturaleza análoga a las anteriores.

De la misma manera, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitió un comunicado que aquellas personas involucradas en la prestación de servicios de las actividades anteriormente mencionadas, están permitidos de transitar durante el estado

de emergencia; entre ellas, los trabajadores que se dedican al transporte de carga y mercancías. (MTC, 2021)

Así, los trabajadores esenciales deberían de obtener, o exigir, de sus instituciones/empresas un salvoconducto que les permita el libre tránsito durante el estado de emergencia.

Sin embargo, el Gobierno otorgó otras facilidades de acuerdo al tipo de actividad esencial que realizaba el trabajador; una de ellas, en coordinación con el Ministerio de Salud, se priorizó la vacunación del sector salud (quienes, además, una asignación económica extraordinaria), fuerzas armadas y policía nacional, servicios de emergencias; así como adultos mayores, personas con comorbilidades; entre otros hasta llegar al plan de vacunación de la población en general.

El resto de trabajadores esenciales no pudieron acceder a dicho cronograma de inmunización como prioridad.

PAÍSES QUE DESIGNARON A LA GENTE DE MAR COMO TRABAJADORES ESENCIALES. - (OMI, 2021) El 23 de abril 2021, la Organización Marítima Internacional emitió un comunicado en la que insta a los Estados miembros a designar a la gente de mar como trabajadores esenciales y a adoptar medidas para facilitar los relevos de tripulación, facilidades médicas y viajes de repatriación; y a continuación una lista de los países que acataron el pedido de la organización:

Tabla 1:
PAÍSES QUE DESIGNARON A LA GENTE DE MAR COMO TRABAJADORES
ESENCIALES

EUROPA	ASIA	AMÉRICAS	ÁFRICA	ORIENTE MEDIO	OCEANIA
Alemania Azerbaiyán Bélgica Chipre Croacia Dinamarca Eslovenia España Finlandia Francia Georgia Grecia Irlanda Italia Moldova Montenegro Noruega Países bajos Polonia Portugal Reino unido Rumania Suecia Turquía	Bangladesh India Indonesia Japón Filipinas Myanmar República de Corea Singapur Tailandia	Bahamas Barbados Brasil Canadá Chile Dominica Estados Unidos Jamaica Panamá Venezuela (República Bolivariana de)	Egipto Gabón Ghana Kenya Liberia Nigeria Sudáfrica	Arabia Saudita Emiratos Árabes Unidos Irán (República Islámica del) Libano Yemen	Islas Marshall Kiribati Nueva Zelandia
Miembros Asociados					
Islas Feroe	Hong Kong (China)				

Fuente: Organización Marítima Internacional, 2021 (OMI; 2021)

ACUERDO DE EMPLEO. Es el contrato que suscribe el marino con la compañía naviera contratante, para prestar servicios a bordo de una embarcación de su flota de buques; bajo condiciones que no deben ser mínimas a las dispuestas en el Convenio Marítimo de Trabajo MLC, 2006.

Precisamente, dicho acuerdo se encuentra especificado en el (MLC, 2006) Título I del mismo Convenio: “Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques”, que contempla las siguientes 4 reglas:

- Regla 1.1.- Edad mínima
- Regla 1.2.- Certificado médico
- Regla 1.3.- Formación y calificaciones
- Regla 1.4.- Contratación y colocación

Es menester resaltar, de acuerdo al objetivo de la investigación, que el contrato de trabajo contempla un periodo máximo de servicio no mayor a 12 meses; en cumplimiento de la norma A2.5-Repatriación, del Convenio Marítimo de Trabajo MLC 2006, pág. 26.

CONVENIO SOBRE CONTRATO DE ENROLAMIENTO DE LA GENTE DE MAR, 1926.- Es preciso señalar que, según la sección “Definiciones y ámbito de aplicación” del MLC, 2006; indica textualmente que “El acuerdo de empleo de la gente de mar abarca tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento” (pág. 3)

En virtud de tal aclaración, este convenio ratifica las obligaciones contraídas por el armador, o sus representantes, y la gente de mar al momento de suscribir el acuerdo de empleo.

REQUISITOS PARA EMBARCAR EN LOS AÑOS 2020-2021.- De acuerdo al título I del Convenio MLC; cada marino debe cumplir con la edad mínima no menor de 16 años; un certificado médico que acredite su aptitud física para cumplir sus labores; certificaciones que den crédito de sus competencias personales; y un contrato de trabajo.

A lo largo de la pandemia, la Organización Marítima Internacional puso a disposición de todos los Estados Miembros protocolos y recomendaciones para que las actividades de relevos de tripulación, repatriación se lleven a cabo con más facilidad; uno de ellos fue el denominado: “Marco de recomendado de protocolos de la industria para asegurar los relevos seguros en los buques y el viaje durante la pandemia Coronavirus (Covid-19)-Industry recommended framework of protocols for ensuring safe

ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic”; en la cual se detallan, entre otras cosas, las medidas sanitarias pre-embarque que deben acatar los marinos, quienes deben:

- Contar con un certificado de familiarización respecto a información general del Covid-19 y prevención de contagio, brindado por la compañía naviera.
- Llevar un control de temperaturas de la gente de mar, registradas 14 días antes del embarque.
- Una prueba molecular con resultado Negativo en Covid-19.
- Ser provistos de útiles personales de protección sanitaria (mascarillas cubre bocas, alcohol medicinal, y guantes de látex).

La vacunación contra el Covid-19 no puede aún disponerse como requisito pre-embarque, debido a que está considerada como una recomendación a los gobiernos para la gente de mar, y depende de cada Estado la disponibilidad que tienen para vacunar.

REPATRIACIÓN. - De acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española, la acepción de la palabra “repatriar” es “devolver algo o a alguien a su patria”; asumiendo ciertas circunstancias en que dicho sujeto se encuentre en un país extranjero.

Tales condiciones están supeditadas al tipo de repatriación que se considere, según las disposiciones/requerimientos de los gobiernos, o de Organismos rectores como OEA, o la ACNUR, que es la Agencia de la ONU para los refugiados:

- Repatriación voluntaria.
- Repatriación forzada.
- Repatriación de entidades no humanas.

REPATRIACIÓN Y VUELOS HUMANITARIOS EN EL 2020.- Una vez que la Organización Mundial de la Salud (OMS), catalogara al virus Covid-19 como una

pandemia el 11 de marzo de 2020, los gobiernos adoptaron diversas posturas respecto de Sus protocolos sanitarios, siendo la cancelación de viajes internacionales la medida más común.

Resultó, pues, un agravante para aquellas personas que por distintos motivos se encontraban fuera de su país de residencia, hallándose imposibilitados de retornar a sus patrias.

Por tal motivo, las embajadas de los países jugaron un rol importante al brindar facilidades de subsistencia para extranjeros, a medida que los vuelos humanitarios se llevaban a cabo de manera progresiva.

(El Comercio, 2020) En Perú, como caso particular, los vuelos humanitarios se llevaron a cabo a través del Grupo Aéreo No. 8 de la Fuerza Aérea del Perú; y, posteriormente a través del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez a partir del 18 de agosto de 2020; fecha en la cual los vuelos internacionales fueron reabertiéndose gradualmente en los siguientes meses, manteniéndose restricciones de viaje entre países considerados de “alto riesgo sanitario” por la OMS. Llevándose a cabo de acuerdo a la fase 4 del plan de reactivación económica, en la cual participaron: el Gobierno Peruano, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Y Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

REPATRIACIÓN EN LA MARINA MERCANTE. - La repatriación en el ámbito de la marina mercante se obtiene del ejercicio de la normativa que adjudica un Estado en los buques de una compañía naviera los cuales enarbolan su bandera. En tal sentido, la gente de mar goza de esta facultad, o debe exigir, en su efecto, medios para poder transportarse (sin costo alguno), al país donde se ubica el puerto de embarque; y, de la misma forma, para retornar a su país de residencia al término de su servicio a bordo.

CONVENIO SOBRE LA REPATRIACIÓN DE LA GENTE DE MAR, 1987.

Es un pacto que se suscribió por parte de los Estados miembros de la OIT en la Conferencia General de la Organización Internacional convocada en Ginebra en 1987, a fin de incorporar medidas que beneficien la aplicación del convenio predecesor homónimo de 1926.

Presenta 21 artículos dispuestos en 6 capítulos, los cuales detallan el ámbito de aplicación, derechos y disposiciones que hacen referencia a los efectos de repatriación de la gente de mar.

Para fines de esta investigación, es menester resaltar el Capítulo II-Derechos, Artículo 2; donde se exponen las condiciones o circunstancias en las que un marino debe ser repatriado, las cuales contemplan:

- La finalización del contrato o servicio a bordo.
- Causas de índole humanitaria (razones médicas, deceso de un familiar o con motivo para resguardar la vida del mismo).
- Acontecimientos fortuitos que demanden la suspensión temporal o permanente del contrato del marino.

REPATRIACIÓN DE TRIPULACIONES EN LOS AÑOS 2020-2021.- (OMI, 2020)

La Organización Marítima Internacional, a través de su Secretario General Kitack Lim y el Comité de Seguridad Marítima adoptaron, el 22 de Septiembre de 2020, una resolución en la que se exhorta a los Estados Miembros de la OMI a acatar medidas que permitan resolver la crisis humanitaria que enfrenta la industria del transporte marítimo; entre ellas, la repatriación de marinos mercantes.

A pesar que se solicitó facilidades para la designación de los marinos como trabajadores esenciales, y establecer protocolos de bioseguridad avocados a la gente de mar antes, durante y después de su embarque; el tema de la repatriación sigue

siendo, al 2021, un hecho que se encuentra supeditado a las disposiciones y acuerdos entre gobiernos en los que, eventualmente, se encuentran en situaciones sanitarias críticas que imposibilitan los enlaces de aerolíneas, desembarco vía marítima o por carretera.

Como añadidura, si es que existiesen posibilidades de repatriación en determinado país, la misma se encuentra en función del factor “relevo de tripulación”, puesto que la nave no puede quedar sin operadores.

FATIGA. - 1.- (OMI, 2002) Según la publicación del Comité de Seguridad Marítima de la OMI MSC/Circ.813/MEPC/Circ.330: describe la fatiga como” una reducción en las capacidades físicas y mentales como resultado del esfuerzo físico, mental y emocional; el cual puede perjudicar todas las habilidades físicas, incluyendo: fuerza; velocidad; tiempo de reacción; coordinación; toma de decisiones; o balance.”

2..- (RAE, 1992) “Agitación duradera, cansancio, trabajo intenso y prolongado”.

3.- De acuerdo a Useche, L (1992) - La fatiga laboral es un fenómeno común en ambientes de trabajo que requieren alta carga física o que obligan al hombre a trabajar más de sus habilidades psicofisiológicas.

FATIGA A BORDO DE BUQUES MERCANTES. - Es sabido que la fatiga es un hecho que afecta toda actividad laboral, y los efectos se encuentran en función de la naturaleza del propio trabajo que se efectúa. Dicho así, según la “Directrices sobre la fatiga” publicado por la OMI (pág.4), en el ámbito marítimo esta adopta un aspecto característico en los cuales hay que considerar los siguientes factores:

- El marino, en promedio, navega por contratos de entre 3 a 6 meses alejado de su hogar.
- El trabajo a bordo no establece una clara diferencia entre el trabajo y el descanso.

- Trabaja con una tripulación multinacional por el cual la idiosincrasia es diversa y con la cual debe convivir por un largo periodo.
- Las condiciones de trabajo son, en teoría, las mismas, sin embargo, varían de acuerdo al tipo de embarcación, rotación de recalada, tiempo de estadía en puerto

MLC-2006.- Significa “Convención Marítima del Trabajo” (Ing: Maritime Labour Covention). Es una convención adoptada por la *Organización Internacional del Trabajo* en el 2006, que establece estándares de trabajo y habitabilidad para toda la gente de mar en los buques que enarbolan las banderas de los países firmantes de dicha convención.

RELEVO DE TRIPULACIÓN. - En inglés *Crew Change* es el término utilizado para la rotación y/o renovación de miembros de la tripulación de un buque quienes ya han culminado su periodo de embarque por término de contrato, de acuerdo a las cláusulas nombradas en el Capítulo II-Derechos, Artículo 2 del Convenio MLC, las mismas que aplican en los efectos de repatriación de la gente de mar.

ESTADO DE LOS RELEVOS DE TRIPULACIÓN DURANTE LOS AÑOS 2020-2021.- El proceso de cambio de tripulación se ha visto atenuado debido al cierre de fronteras (aeropuertos, puertos y vías terrestres no disponibles para el transporte internacional de pasajeros), y políticas sanitarias distintas en cada país (con respecto a cuarentena, restricciones de movilización).

De acuerdo al Foro Económico Mundial, en un artículo publicado denominado: “Varados en el mar: Cómo salvar a los trabajadores marinos y el sistema de suministro que sostienen”. (Stuck at sea: How to save the world’s seafarers and the supply system they support); el en el 21 de marzo de 2020, cerca de 400’000 marinos mercantes se quedaron abordo de sus buques extendiendo su permanencia debida, entre otras causas, a la ausencia de relevos.

El estado de los relevos en el año 2021 depende del factor repatriación de la gente de mar; o la disponibilidad que tienen los relevos de poder viajar hacia el país de puerto de embarque, de acuerdo a las disposiciones sanitarias de sus respectivos países.

GESTIÓN. - Conjunto de procedimientos y diligencias conducentes a la realización de una actividad determinada.

Otras acepciones de la palabra sugieren un conjunto de operaciones llevadas a cabo para administrar una empresa.

GESTIÓN DE LA TRIPULACIÓN. - En sentido de lo expuesto con referencia a la definición del término “Gestión”, entiéndase “Gestión de la tripulación” como el conjunto de procedimientos y acciones llevadas a cabo con la finalidad de concretar las diligencias inherentes al embarque y desembarque de tripulantes de barcos mercantes.

Tales actividades son, naturalmente:

- Reclutamiento de personal.
- Cualificación de acuerdo a la demanda laboral.
- Cumplir con las reglamentaciones internacionales, como MLC 2006, ISM.
- Embarque, desembarque; efectos de relevo y repatriación de tripulantes.

Tal definición, ante un caso crítico, como una pandemia, es menester no solo considerar el servicio de Crewing, o reclutamiento, sino a todos aquellos individuos: ministerios competentes, autoridades marítimas, navieros o armadores, capitanes y oficiales senior; que tienen potestades legislativas y directivas en la gente de mar en general.

INSTITUCIONES MARÍTIMAS. - Entiéndase por este término como todas las entidades que regulan y protegen el ámbito del transporte marítimo en todas sus dimensiones: seguridad de la vida humana y de las embarcaciones, protección del medio ambiente, cumplimiento de normas.

Instituciones internacionales como la OMI, brindan disposiciones las cuales deben ser acatadas por los Estados y sus dependencias competentes.

En Perú, las instituciones rectoras en este rubro son: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Dirección de Capitanías y Guardacostas; Autoridad Portuaria Nacional; entre otros.

Ellos operan en el marco de convenios internacionales, como el Tokyo MOU, ROCRAM, o el Acuerdo de Viña del Mar.

NAVIERA. - O naviero; es la persona jurídica que se encarga de explotar comercialmente buques, ya sean propios o arrendados. Suele ser, en ocasiones, el propietario de las mismas o un tercero a quien se la ha asignado la administración de la flota.

ARMADOR. - Según Pretell (2019), el armador es aquella persona designada por el propietario de un buque que se encarga de gestionar la nave; es decir “aprestarlo para hacerlo navegar en condiciones adecuadas” Pulido (2009), y esto involucra realizar diligencias respectivas con las tripulaciones, certificaciones, mantenimiento, etc. Aun así, al “armador” suele confundirse con la figura del “naviero”; quien cumple la función de explotar comercialmente la nave.

EFICIENCIA. - Es un término que va ligado a la eficacia, el cual es la capacidad de realizar una actividad determinada. En tal sentido, la eficiencia es la facultad de lograr tal efecto con el mínimo de recursos y tiempo disponible.

Capítulo III:

HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1 Hipótesis del estudio

3.1.1 Hipótesis general:

H^a Existen problemas significativos por la pandemia COVID-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{0a}: No existen problemas significativos por la pandemia COVID-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

3.1.2 Hipótesis secundarias:

H^{e1} Existen problemas significativos por la extensión de contrato en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{e01} No existen problemas significativos por la extensión de contrato en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{e2} Existen problemas significativos por disposiciones gubernamentales en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{e02} No existen problemas significativos por disposiciones gubernamentales en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{e3}. Existen problemas significativos por riesgo de contagio en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{e03}. No existen problemas significativos por riesgo de contagio en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{e4}. Existen problemas significativos por embarque en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

He⁰⁴. No existen problemas significativos por embarque en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

He⁵. Existen problemas significativos por cumplimiento del sistema de gestión en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

He⁰⁵. No existen problemas significativos por cumplimiento del sistema de gestión en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

3.2 Variables

3.2.1 Variable independiente

Pandemia Covid-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes.

Dimensiones:

- Extensión de contrato
- Disposiciones gubernamentales
- Riesgo de contagio
- Problemas de embarque
- Cumplimiento del sistema de gestión

Capítulo IV: DISEÑO METODOLÓGICO

4.1 Diseño de la investigación.

(Valderrama, 2019) El enfoque cuantitativo se caracteriza porque tiene como objetivo “describir, correlacionar y explicar relaciones de causa-efecto, así como predecir hechos que probablemente, puedan suceder teniendo en cuenta que la investigación cuantitativa ocurre en la realidad externa del investigador”: Así mismo, se utiliza la recolección de datos y se hace un análisis de los mismos para dar respuesta a la formulación del problema propuesto.

Ante lo expuesto, la investigación tiene un enfoque cuantitativo porque se ha tomado en cuenta determinar los efectos de la pandemia COVID-19 sobre la gestión de las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021; y proponer soluciones al ser este un tema de interés global; por lo cual se aplicó un instrumento estandarizado tipo encuesta de preguntas abiertas/cerradas para la recolección de datos, los cuales fueron posteriormente analizados por medio de la prueba U de Mann Whitney.

La prueba U de Mann Whitney, según (Hernández, 2019) es utilizada para realizar el análisis de datos en pruebas no paramétricas cuantitativas, como la presente investigación

(Hernández, 2010) la investigación no experimental se realiza sin la manipulación deliberada de la variable independiente, y se aboca a describir y analizar el fenómeno del tema de investigación tal cual se presenta en su contexto natural.

Ante lo mencionado, la presente investigación tiene un diseño no experimental porque el tema tratado corresponde a una coyuntura sanitaria a nivel global con efectos reales que son fácticos y no requieren de comprobación; por lo que los resultados son función del instrumento de recolección de datos aplicado en los encuestados, y no basados en la percepción personal del investigador.

La investigación es de corte transversal dado que la observación y recolección de datos se realizaron en un momento determinado a una población predefinida. Por ende, se realizó el estudio al año 2021 a través de una encuesta avocada específicamente a marinos mercantes.

(Hernández, 2010) los diseños transversales “recolectan datos, describen variables y analizan su incidencia e interrelación en un momento dado y en forma simultánea”.

Por tal motivo, esta tesis es considerada de corte transversal porque la recolección de datos se llevó a cabo entre los años 2020 y 2021, años en que la pandemia Covid-19 se declaró a nivel mundial y se caracterizó por las repercusiones que tuvo en el transporte marítimo, y más específicamente: en las tripulaciones de buques mercantes.

Para (Hernández, 2010), los estudios explicativos están dirigidos a buscar a determinar el porqué del problema y realizar relaciones de causa-efecto; por ello la presente investigación tiene un nivel explicativo debido a que determina las razones por las cuales la pandemia COVID-19 tiene efectos sobre la gestión de las tripulaciones de buques mercantes.

4.2 Población y muestra

4.2.1 Población del estudio

La población del estudio está compuesta por 50 marinos mercantes sin distinción de rango o especialidad, pero que estuvieron en actividad profesional durante los años 2020-2021; pertenecientes a diferentes compañías navieras de diferentes nacionalidades (Perú, Panamá, Montenegro, Filipinas, Ucrania), y que realizan operan tanto a nivel nacional (cabotaje), como internacional.

La selección siguió un criterio no probabilístico, intencional, debido a que se buscó obtener sujetos representativos para los fines de la investigación. (Valderrama, 2020).

Criterios de inclusión:

- Que sean marinos mercantes que hayan estado en actividad durante los años 2020-2021.
- Que den consentimiento para formar parte del estudio.

4.3 Operacionalización de variables

Tabla 2:

Operacionalización de variables “EFECTO DE LA PANDEMIA POR COVID-19 EN LA GESTIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE BUQUES MERCANTES, 2021”

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALAS	RANGOS
Pandemia COVID-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes	Efectos que han mermado la eficiencia en la gestión administrativa de tripulaciones mercantes, por causa de la pandemia por Covid-19.	Extensión de contrato	Frecuencia de situaciones de extensión de contrato.	Escala dicotómica: 0) No / negativo 1) Si / afirmativo	3) Alto, (37 - 50) 2) Medio, (17 - 36) 1) Bajo (1 - 16)
			Percepción de la extensión de contrato y sus efectos.		
		Disposiciones gubernamentales	Descripción de lineamientos gubernamentales de en favor de la gente de mar.		
		Riesgo de contagio	Percepción del nivel de riesgo de contagio a bordo durante la pandemia.		
		Problemas de embarque	Frecuencia de situaciones de marinos con problemas de embarque.		
		Cumplimiento del sistema de gestión	Frecuencia de respuestas positivas y negativas.		

Fuente: elaboración propia

4.4 Técnicas de recolección de datos

Para medir la variable “Pandemia Covid-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes” se recurrió a la técnica de encuesta, la cual estuvo conformada por un cuestionario de 10 preguntas, realizados a través de la plataforma virtual Google Forms; en las que se determina la frecuencia de respuestas cerradas y evalúa la percepción del encuestado acerca de la coyuntura sanitaria de la Covid-19 en las tripulaciones mercantes.

4.5 Técnicas para el procesamiento y análisis de datos.

4.5.1 Procesamiento de datos.

Para llevar a cabo el procesamiento de datos se procedió de la siguiente manera:

1. Recolección de datos una vez aplicado el instrumento de medición a través de plataforma virtual Google Forms.
2. Se utilizó la técnica de tabulación, en la cual, según (Hernández, 2013), los datos deben agruparse en categorías de acuerdo al número de repeticiones. El método mencionado fue clasificado a través del software estadístico SPSS v.26 (Statistical Package for the Social Sciences).

4.5.2 Análisis de datos

Para este paso se utilizó dos métodos de análisis de datos:

1. La Prueba-T para la comprobación de la hipótesis general, considerando las variables como no paramétricas. (el cual es un modelo genérico de promedio)
2. El método U de Mann Whitney para la comprobación de las hipótesis específicas, en la cual, los datos se analizaron e base a un margen de significancia de $P=0.05$ Pts. (toda probabilidad trabaja con un amrgen de significancia)

Ambos métodos se procesaron a través del programa SPSS v.26.

4.5.2 Validez y confiabilidad

La validez del instrumento se realizó por medio del procedimiento denominado “Juicio de expertos”, el cual tuvo como puntos de evaluación la congruencia y precisión de las preguntas en la encuesta; y el estudio de normalidad establecido por el modelo Alfa de Cronbach para la confiabilidad del instrumento.

4.6 Aspectos éticos

Cumple con los aspectos éticos y morales al obtener datos de una encuesta realizada con el consentimiento del encuestado y de manera anónima. De igual forma, la investigación se ha basado en fuentes autorizadas y debidamente citadas.

Capítulo V:

RESULTADOS

5.1 Análisis de frecuencia

Tabla 3:

¿Ud. ha permanecido a bordo más tiempo del establecido en su contrato a causa de las cuarentenas y restricciones de movilización en los años 2020-2021?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	No, negativo	19	38,0	38,0
	Si, afirmativo	31	62,0	100,0
	Total	50	100,0	

Fuente: data1.sav

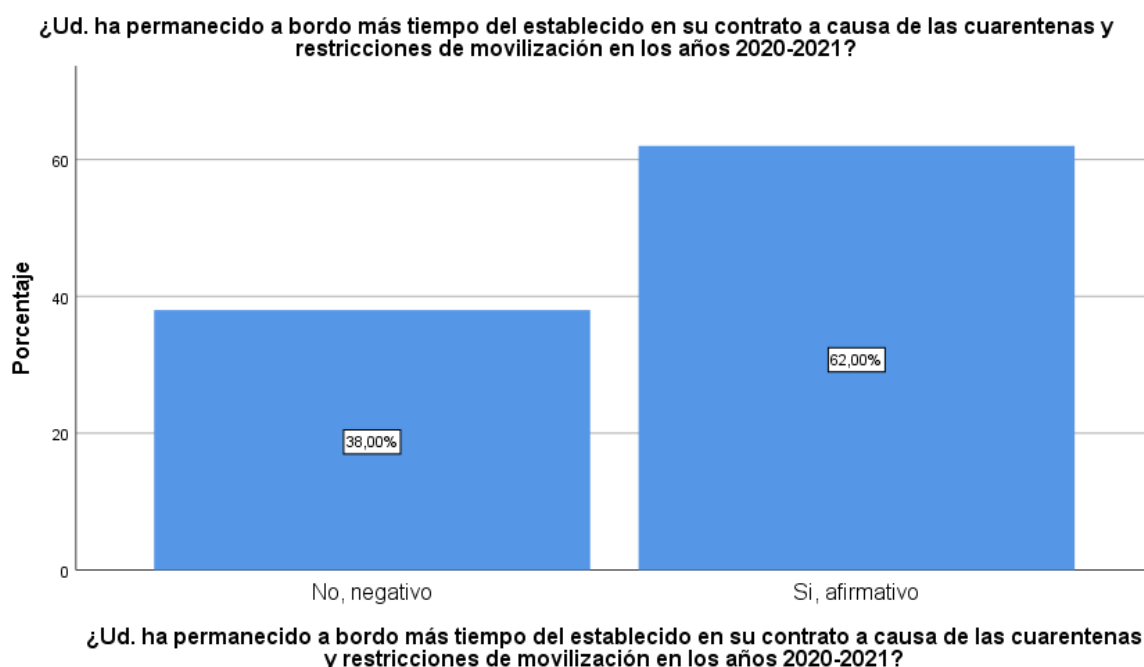


Figura 1:

¿Ud. ha permanecido a bordo más tiempo del establecido en su contrato a causa de las cuarentenas y restricciones de movilización en los años 2020-2021?

El gráfico de la figura 1 muestra una frecuencia de 19 respuestas negativas, el cual representa un 38% de la población; mientras que hay una frecuencia de 31 respuestas afirmativas, las cuales conforman el 62% de la población, con respecto a la pregunta de si el encuestado estuvo más tiempo a bordo de lo establecido en su contrato a causa de las restricciones de movilización y cierre de fronteras.

Tabla

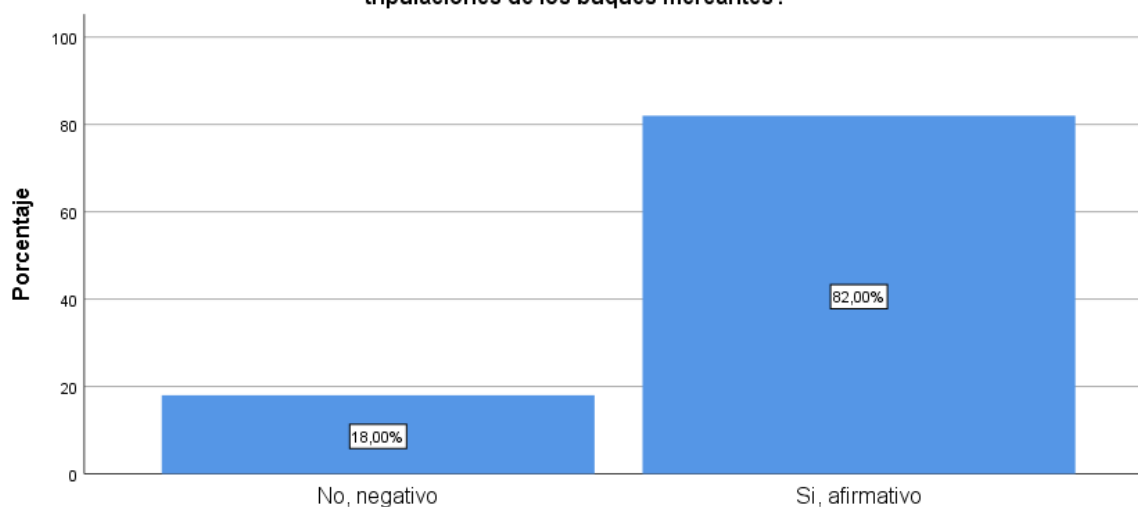
4:

¿Considera Ud. importante que el sistema de gestión de la tripulación incorpore medidas universales relacionadas con prevenir y atender las demandas generadas por la pandemia por Covid-19 en las tripulaciones de los buques mercantes?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	No, negativo	9	18,0	18,0
	Si, afirmativo	41	82,0	100,0
	Total	50	100,0	

Fuente: data1.sav

¿Considera Ud. importante que el sistema de gestión administrativa de la tripulación incorpore medidas universales relacionadas con prevenir y atender las demandas generadas por la pandemia por Covid-19 en las tripulaciones de los buques mercantes?



¿Considera Ud. importante que el sistema de gestión administrativa de la tripulación incorpore medidas universales relacionadas con prevenir y atender las demandas generadas por la pandemia por Covid-19 en las tripulaciones de los buques mercantes?

Figura2:

¿Considera Ud. importante que el sistema de gestión administrativa de la tripulación incorpore medidas universales relacionadas con prevenir y atender las demandas generadas por la pandemia Covid-19 en las tripulaciones de los buques mercantes?

El gráfico de la figura 2 muestra una frecuencia de 9 respuestas negativas, los cuales representan a un 18% de la población; mientras que se muestra una frecuencia 41 respuestas afirmativas, representando al 82% de la población, confirmando que consideran necesario que el sistema de gestión de la tripulación se adapte y tenga medidas universales que posibiliten la prevención y atención de demandas generadas por la pandemia COVID-19.

Tabla 5:

¿En su país la gente de mar está considerada como trabajadores esenciales?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	No, negativo	40	80,0	100,0
	Si, afirmativo	10	20,0	20,0
	Total	50	100,0	

Fuente: data1.sav

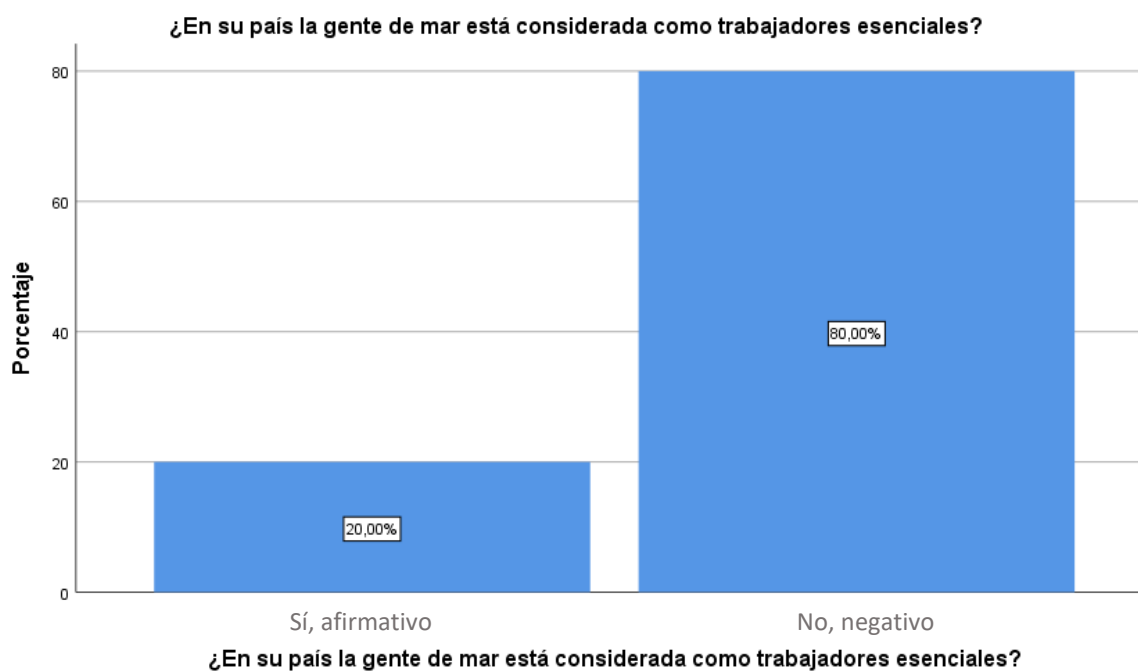


Figura 3:

¿En su país la gente de mar está considerada como trabajadores esenciales?

El gráfico de la figura 3 muestra una frecuencia de 10 respuestas afirmativas, los cuales representan a un 20% de la población, aduciendo que en sus países la gente de mar está considerada como trabajadores esenciales. Tales son los casos de Ucrania, Filipinas y Panamá. Mientras que se muestra una frecuencia de 40 respuestas negativas, representando al 80% de la población, confirmando que en los países de los encuestados la gente de mar no está considerada como trabajadores esenciales. Tales son los casos de Perú, México y Brasil.

Tabla6:

¿Cómo influye en la tripulación el hecho que 400'000 marinos mercantes estuvieran en una situación de permanencia extendida debido a la falta de relevos y viajes de repatriación de tripulantes?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	Negativamente	50	100,0	100,0
	Positivamente	0	0,0	0,0
	Total	50	100,0	

Fuente: data1.sav

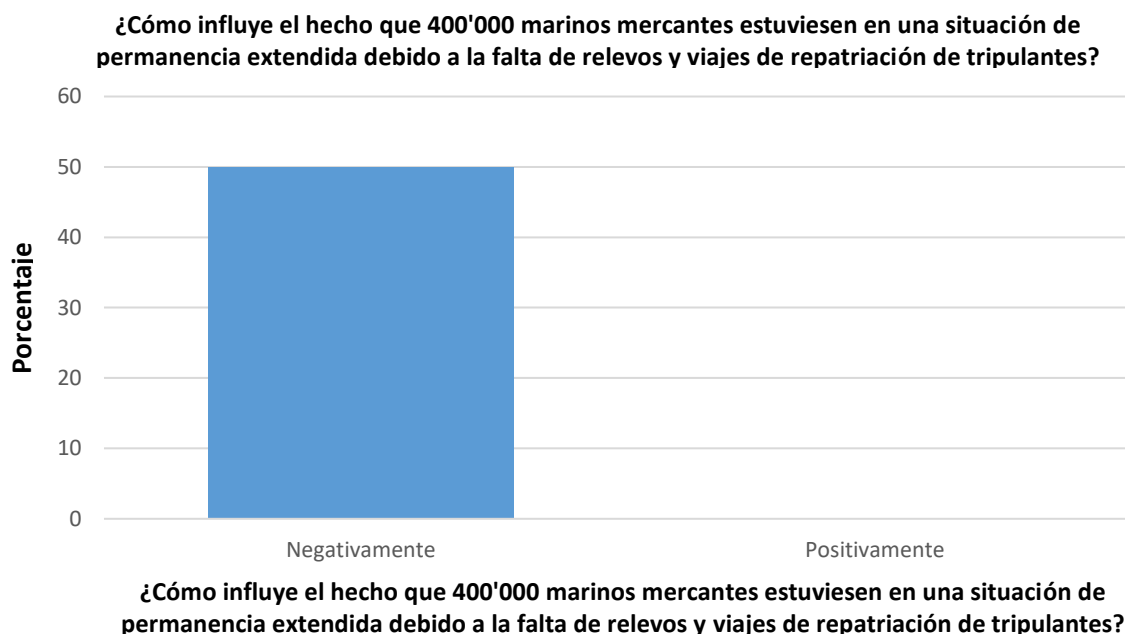


Figura4:

¿Cómo influye en la tripulación el hecho que 400'000 marinos mercantes estuvieran en una situación de permanencia extendida debido a la falta de relevos y viajes de repatriación de tripulantes?

El gráfico de la figura 4 muestra una frecuencia de 0 respuestas apuntando que el precepto expuesto se considera de manera positiva; mientras que se halla que 50 respuestas, conformando a la totalidad de la población, que consideran que el hecho que 400'000 marinos mercantes hayan enfrentado una situación de permanencia extendida a bordo de sus diferentes naves ha tenido un impacto negativo.

Tabla7:

De acuerdo a la coyuntura sanitaria que acontece en el mundo desde el año 2020, ¿Considera riesgoso Ud. el trabajo de mar?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	No, negativo	18	36,0	36,0
	Si, afirmativo	32	64,0	100,0
	Total	50	100,0	

Fuente: data1.sav

De acuerdo a la coyuntura sanitaria que acontece en el mundo desde el año 2020, ¿Considera riesgoso Ud. el trabajo de mar?

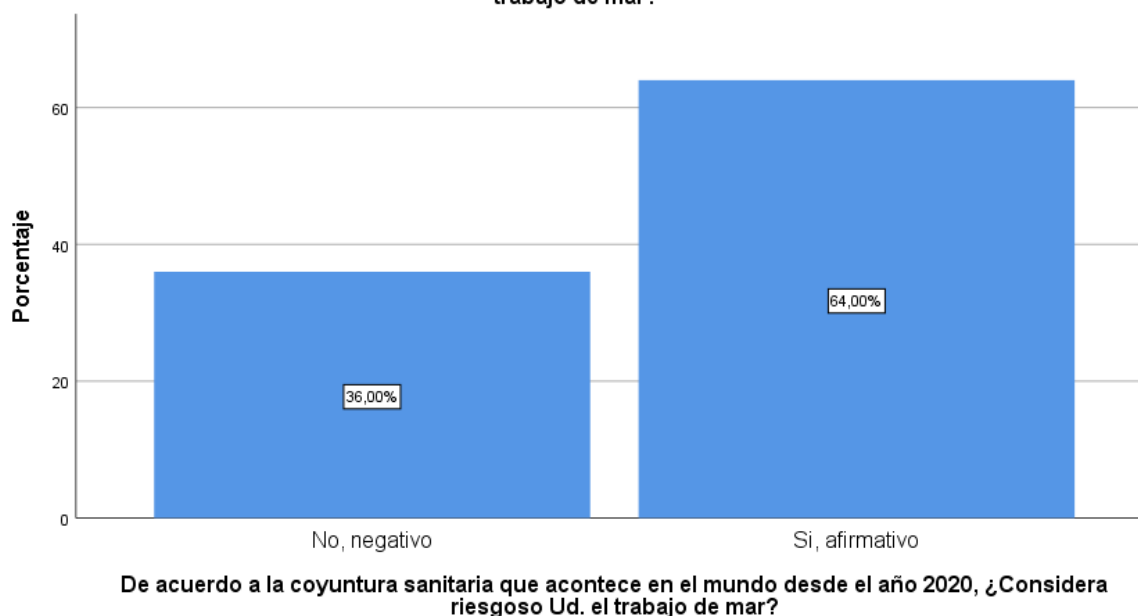


Figura5:

De acuerdo a la coyuntura sanitaria que acontece en el mundo desde el año 2020, ¿Considera riesgoso Ud. el trabajo de mar?

En el gráfico de la figura 5 se muestra una frecuencia de 18 respuestas negativas, los cuales representan a un 36% de la población; mientras que se halla una frecuencia de 32 respuestas afirmativas, conformando el 64% de la población, los cuales consideran que el trabajo de mar es riesgoso debido a la coyuntura sanitaria mundial que acaece desde el año 2020.

Tabla8:

Durante su tiempo de embarque en los años 2020-2021, ¿hubo algún incidente de tripulante contagiado?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	No, negativo	18	36,0	36,0
	Si, afirmativo	32	64,0	100,0
	Total	50	100,0	

Fuente: data1.sav

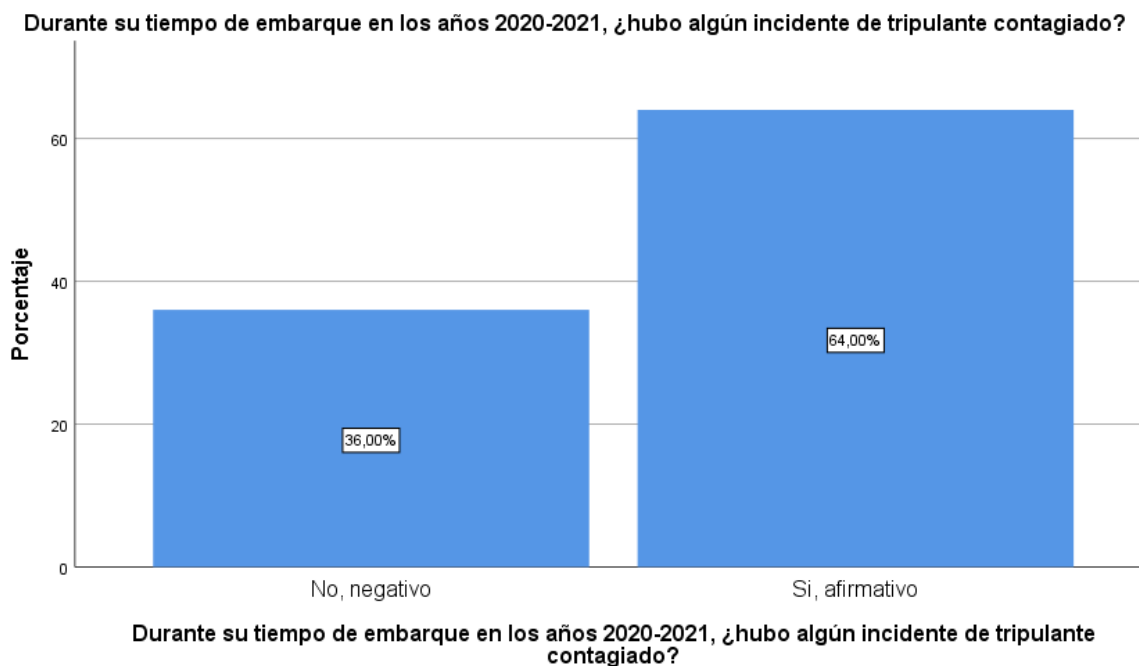


Figura6:

Durante su tiempo de embarque en los años 2020-2021, ¿hubo algún incidente de tripulante contagiado?

El gráfico de la figura 6 muestra una frecuencia de 18 respuestas negativas, representando a un 36% de la población; mientras que existe una frecuencia de 32 respuestas afirmativas, los cuales conforman al 64% de la población, confirmando haber tenido algún incidente a bordo de tripulante contagiado.

Tabla 9:

Alguna vez, a causa de las restricciones de inmovilización, ¿se ha visto Ud. impedido de embarcar?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	No, negativo	15	30,0	30,0
	Si, afirmativo	35	70,0	100,0
	Total	50	100,0	

Fuente: data1.sav

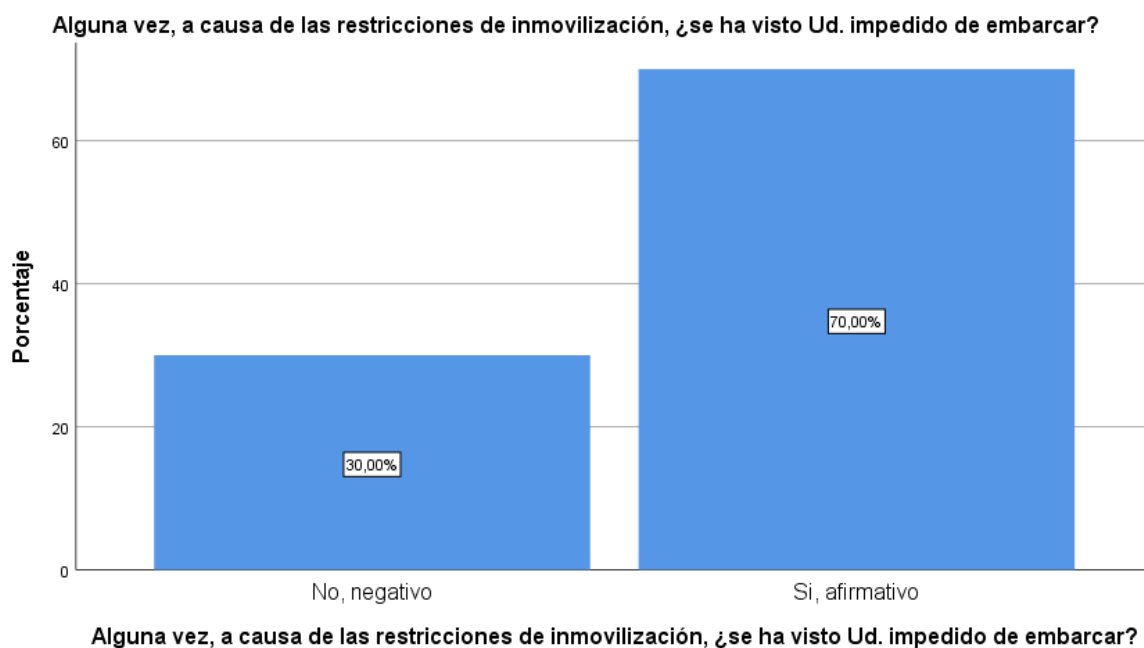


Figura7:

Alguna vez, a causa de las restricciones de inmovilización, ¿se ha visto Ud. impedido de embarcar?

El gráfico de la figura 7 muestra una frecuencia de 15 respuestas negativas, representando a un 30% de la población; mientras que se halla una frecuencia de 35 respuestas afirmativas, los cuales conforman al 70% de la población, indicando que en algún momento entre los años 2020-2021 han tenido dificultades o imposibilidad de embarcar y/o relevar en sus respectivas naves.

5.2 Resumen de dimensiones y variable

Tabla 10:
Escala para dimensiones

Escala de relevancia	Escala o baremos	
	Limite inf.	Limite sup.
Bajo	1,00	16,67
Medio	16,77	33,33
Alto	33,43	50,00

Fuente: data1.sav

La tabla 10 muestra los rangos a los que las variables son sometidas para obtener escalas de relevancia de la siguiente forma:

- Bajo: (1.00 Ptos. < V < 16.67 Ptos.)
- Medio: (16.77 Ptos. < V < 33.33 Ptos.)
- Alto (33.43 Ptos. < V < 50 Ptos.)

Tabla 11:
Análisis de dimensiones de la variable.

Dimensiones de variable Pandemia Covid-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes.	Puntaje	Índice de Frec. (i)	Escala de relevancia
Pandemia Covid-19 en la gestión de las tripulaciones	33,7	20,0%	Alto
Extensión de contrato	36	21,4%	Alto
Disposiciones gubernamentales	40	23,7%	Alto
Riesgo de contagio	27	16,0%	Medio
Problemas de embarque	32	19,0%	Medio
Cumplimiento del sistema de gestión	33,5	19,9%	Alto
Total, Pandemia Covid-19 en la gestión de las tripulaciones	168,5	100,0%	

Fuente: data1.sav

La tabla 11 muestra los puntajes obtenidos, índices de frecuencia y escalas de relevancia consideradas para cada dimensión de la variable.

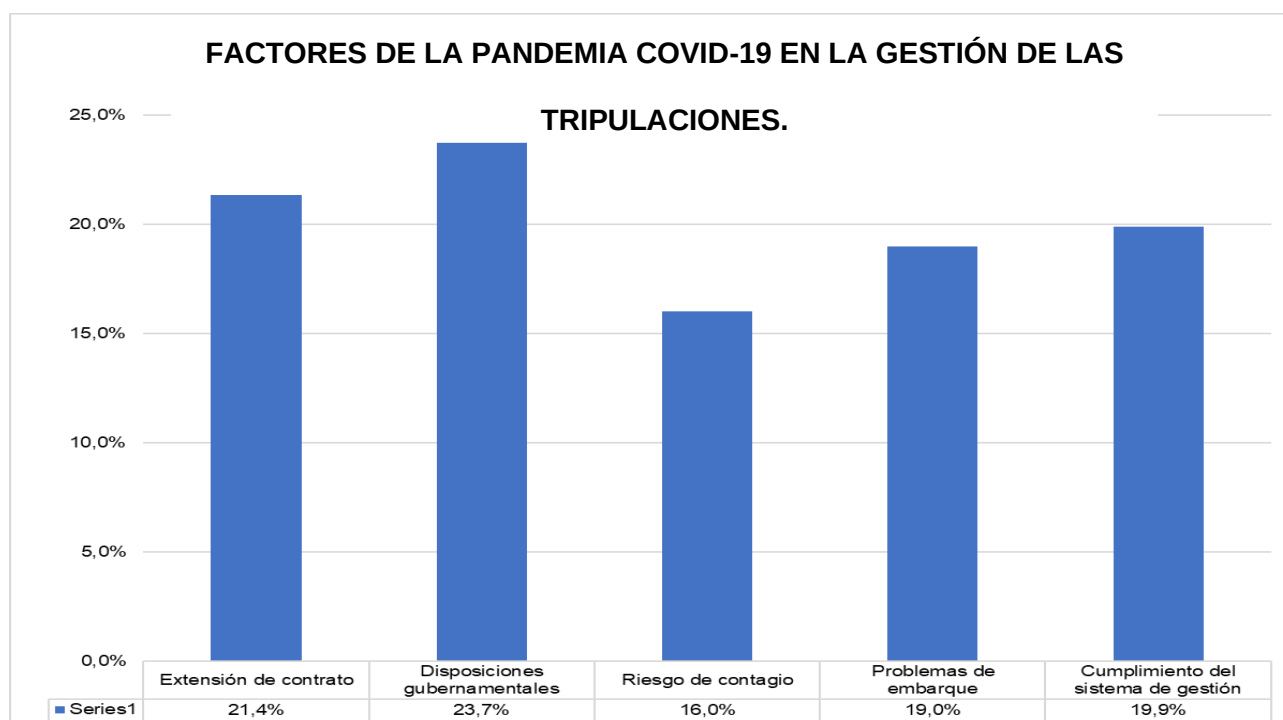


Figura 8:
Análisis de dimensiones de la pandemia Covid-19 en la gestión de las tripulaciones.

La figura 8 muestra una tabla indicando los porcentajes obtenidos para cada dimensión de la variable evaluada, obteniendo lo siguiente:

- Extensión de contrato obtiene un índice de frecuencia de 21.4%, siendo considerado con escala de relevancia "Alto".
- Disposiciones gubernamentales obtiene un índice de frecuencia de 23.7%, siendo considerado con escala de relevancia "Alto".
- Riesgo de contagio obtiene un índice de frecuencia de 16%, siendo considerado con escala de relevancia "Medio".
- Problemas de embarque obtiene un índice de frecuencia de 19%, siendo una escala de relevancia "Medio".
- Cumplimiento del sistema de gestión obtiene un índice de frecuencia de 19.9%, siendo considerado con escala de relevancia: "Alto".

5.3 Validación de hipótesis

Hipótesis general

H^a Existen problemas significativos por la pandemia COVID-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{0a} : No existen problemas significativos por la pandemia COVID-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

Regla de validez

Si P valor: (Sig. asintótica (bilateral) < 0.05: H^a)

Calculo

Tabla 12:

Estadísticas para una muestra (Pandemia COVID-19 en la gestión de la tripulación)

	N	Media	Desv. Desviación	Desv. Error promedio
Pandemia Covid-19 en la gestión de la tripulación	50	,64	,485	,047

Fuente: data1.sav

Tabla 13:

Prueba t - para una muestra (Pandemia COVID-19 en la gestión de la tripulación)

	Valor de prueba = 0					
	t	gl	Sig. (bilateral)	Diferencia de medias	95% de intervalo de confianza de la diferencia	
					Inferior	Superior
Gestión administrativa por pandemia Covid-19	9,333	49	,047	,640	,50	,78

Fuente: data1.sav.

Mediante la Prueba T se analizó el resultado de todas las diensiones de la varibales “Pandemia COVID-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes”, habiendo sido establecido un índice de significancia de 0.05 Pts.; para lo cual se obtuvo un índice de 0.047 Pts. Por debajo del requerido.

De esta manera se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, confirmando la existencia de problemas significativos de la pandemia COVID-19 en la gestión de tripulaciones de buques mercantes.

Hipótesis específica 1

H^{e1} Existen problemas significativos por extensión de contrato en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{e01} No existen problemas significativos por extensión de contrato en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

Regla de validez

Si P valor: (Sig. asintótica (bilateral) < 0.05: Ha)

Calculo

Tabla 14:
Prueba de muestras emparejadas (Extensión de contrato)

		N	Correlación	Sig.
Par 1	Extensión de contrato & Gestión administrativa por pandemia Covid-19	50	,271	,0411

Fuente: data1.sav

Tabla 15:
Prueba U Mann Whitney para una muestra (Extensión de contrato)

		Diferencias emparejadas					t	gl	Sig. (bilateral)
		Media	Desv. Desviación	Desv. Error promedio	95% de intervalo de confianza de la diferencia				
					Inferior	Superior			
Par 1	Extensión de contrato - Gestión administrativa por pandemia Covid-19	-,020	,589	,083	-,187	,147	,240	49	,0411

Fuente: data1.sav

Mediante el método U de Mann Whitney se analizó el resultado de la dimensión “extensión de contrato”, obteniendo un índice de significancia de 0.041 Pts. Por debajo de los 0.05 Pts. Requeridos.

De esta manera se rechaza la hipótesis nula, y se acepta la hipótesis altera confirmando la existencia de problemas significativos por extensión de contratos en las tripulaciones de buques mercantes.

Hipótesis específica 2

H^{e2} Existen problemas significativos por disposiciones gubernamentales en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{e02} No existen problemas significativos por disposiciones gubernamentales en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

Regla de validez

Si P valor: (Sig. asintótica(bilateral) < 0.05: H_a)

Calculo

Tabla 166:
Prueba de muestras emparejadas (Disposiciones gubernamentales)

		N	Correlación	Sig.
Par 1	Disposiciones gubernamentales & Gestión administrativa por pandemia Covid-19	50	,299	,035

Fuente: data1.sav

Tabla 17:
Prueba U Mann Whitney para una muestra (Disposiciones gubernamentales)

		Diferencias emparejadas					t	gl	Sig. (bilateral)
		Media	Desv. Desviación	Desv. Error promedio	95% de intervalo de confianza de la diferencia				
					Inferior	Superior			
Par 1	Disposiciones gubernamentales - Gestión administrativa por pandemia Covid-19	,180	,523	,074	,031	,329	2,436	49	,035

Fuente: data1.sav

Mediante el método U de Mann Whitney se analizó el resultado de la dimensión “disposiciones gubernamentales en la gestión de las tripulaciones”, obteniendo un índice de significancia 0.035 Pts. Por debajo de los 0.05 Pts. Requeridos.

De esta manera se rechaza la hipótesis nula, y se valida la hipótesis alterna, confirmando la existencia de problemas significativos por las disposiciones gubernamentales en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes.

Hipótesis específica 3

H^{e3}. Existen problemas significativos por riesgo de contagio en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{e03}. No existen problemas significativos por riesgo de contagio en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

Regla de validez

Si P valor: (Sig. asintótica(bilateral) < 0.05: H_a)

Calculo

Tabla 18:
Prueba de muestras emparejadas (Riesgo de contagio)

		N	Correlación	Sig.
Par 1	Riesgo de contagio & Gestión administrativa por pandemia Covid-19	50	,062	,036

Fuente: data1.sav

Tabla 18:
Prueba U Mann Whitney para una muestra (Riesgo de contagio)

Pueba 3 Mann-Whitney para una muestra (Riesgo de contagio)		Diferencias emparejadas					t	gl	Sig. (bilateral)
		Media	Desv. Desviación	Desv. Error promedio	95% de intervalo de confianza de la diferencia				
					Inferior	Superior			
Par 1	Riesgo de contagio - Gestión administrativa por pandemia Covid-19	,160	,650	,092	-,025	,345	1,740	49	,036

Fuente: data1.sav

Mediante el método U de Mann Whitney se analizó el resultado de la dimensión “riesgo de contagio”, obteniendo un índice de significancia de 0.036 Pts. Por debajo de los 0.05 Pts. Requeridos.

De esta manera se rechaza la hipótesis nula, y se acepta la hipótesis alterna, confirmando la existencia de problemas significativos por riesgo de contagio en las tripulaciones de buques mercantes.

Hipótesis específica 4

H^{e4} . Existen problemas significativos por embarque en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{e04} . No existen problemas significativos por embarque en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

Regla de validez

Si P valor: (Sig. asintótica(bilateral) < 0.05: H_a)

Calculo

Tabla 19:
Prueba de muestras emparejadas (Embarque en las tripulaciones)

		N	Correlación	Sig.
Par 1	Problemas de embarque & Gestión administrativa por pandemia Covid-19	50	-,023	,047

Fuente: data1.sav

Tabla 20:
Prueba U Mann Whitney para una muestra (Embarque en las tripulaciones)

		Diferencias emparejadas					t	gl	Sig. (bilateral)
		Media	Desv. Desviación	Desv. Error promedio	95% de intervalo de confianza de la diferencia				
					Inferior	Superior			
Par 1	Problemas de embarque - Gestión administrativa por pandemia Covid-19	-,100	,707	,100	-,301	,101	-1,000	49	,0472

Fuente: data1.sav

Mediante el método U de Mann Whitney se analizó el resultado de la dimensión “embarque de tripulaciones”, obteniendo un índice de significancia de 0.0087 Pts. Por debajo de los 0.05 Pts. Requeridos.

De esta manera se rechaza la hipótesis nula, y se acepta la hipótesis alterna, confirmando la existencia de problemas significativos por embarque de las tripulaciones de buques mercantes.

Hipótesis específica 5

H^{e5} . Existen problemas significativos por cumplimiento del sistema de gestión en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

H^{e05} . No existen problemas significativos por cumplimiento del sistema de gestión en las tripulaciones de buques mercantes, 2020-2021.

Regla de validez

Si P valor: (Sig. asintótica (bilateral) < 0.05: H_a)

Calculo

Tabla 21:

Prueba de muestras emparejadas (Cumplimiento del sistema de gestión)

		N	Correlación	Sig.
Par 1	Cumplimiento del sistema de gestión & Gestión administrativa por pandemia Covid-19	50	,306	,031

Fuente: data1.sav

Tabla 22:

Prueba U Mann Whitney para una muestra (Cumplimiento del sistema de gestión)

		Diferencias emparejadas					t	gl	Sig. (bilateral)
		Media	Desv. Desviación	Desv. Error promedio	95% de intervalo de confianza de la diferencia				
					Inferior	Superior			
Par 1	Cumplimiento del sistema de gestión - Gestión administrativa por pandemia Covid-19	,000	,571	,081	-,162	,162	,000	49	,031

Fuente: data1.sav

Mediante el método U de Mann Whitney se analizó el resultado de la dimensión “Cumplimiento del sistema de gestión”, obteniendo un índice de significancia de 0.031 Pts. Por debajo de los 0.05 Pts. Requeridos.

De esta manera se rechaza la hipótesis nula, y se acepta la hipótesis alterna, confirmando la existencia de problemas significativos por el cumplimiento del sistema de gestión de las tripulaciones de buques mercantes.

Capítulo VI:

DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Discusión

La hipótesis general que indica a existencia de problemas por la pandemia COVID-19 en la gestión de las tripulaciones de buques mercantes, guarda relación con los resultados de las investigaciones de los autores citados en los antecedentes internacionales y nacionales, por el hecho que cada una de ellas indica un efecto producido por la pandemia COVID-19 sobre el factor humano de la marina mercante.

Por lo que respecta la primera de las hipótesis específicas, la cual indica que existen problemas significativos por extensión de contrato de las tripulaciones de buques mercantes, significando esto una de las causas de los cuadros de ansiedad, fatiga, cansancio y estrés laboral en los años 2020, 2021.

Los resultados guardan relación con la investigación de Sliskovic (2020), quien indica que el trabajo en periodos prolongados dentro de un ambiente confiando como un buque ha traído consecuencias sobre el bienestar físico y mental de los tripulantes a bordo, como se ha visto a causa de la pandemia COVID-19.

En el caso de la segunda de las hipótesis específicas, se aduce que existen problemas significativos por las disposiciones gubernamentales en las tripulaciones de buques mercantes, hecho por el que la gestión de las tripulaciones de buques mercantes por parte de las compañías navieras se ve afectada por la falta de medidas universales, inacción y trámites burocráticos de los gobiernos con respecto a los marinos mercantes.

Por ello se cita a Gonzales (2020), cuyos resultados de su investigación guardan relación con la presente hipótesis, confirmando que las disposiciones de los gobiernos para afrontar la COVID-19 en la marina mercante fueron improvisadas y parciales, y que solo cubrían aspectos logísticos de las operaciones de carga/descarga de las naves.

Asimismo, con respecto a la tercera de las hipótesis específicas, se obtiene que existen problemas significativos por riesgo de contagio debido a que la situación de los marinos mercantes se ve agravada por el hecho de que en cada puerto abordan a la nave distintas personalidades para efectos de operaciones comerciales o de maniobra del buque, considerando la posibilidad de que la nave recale en puertos de países potencialmente riesgosos en materia sanitaria en la coyuntura de la pandemia COVID-19, según la OMS.

Estos resultados guardan relación de acuerdo a la investigación de Gonzales (2020), que confirma el riesgo de contraer COVID-19 a través de los distintos agentes externos a la nave que intervienen en las operaciones de carga/descarga, arribo/zarpe de la nave.

En cuanto a la cuarta hipótesis específica, que indica que la existencia de problemas significativos por embarque de tripulantes, los resultados guardan relación con la investigación de Sliskovic (2020), quien confirma que las medidas sanitarias de los gobiernos constituyeron la primera causa de imposibilidad para que los marinos mercantes inactivos puedan embarcar.

En cuanto a la quinta hipótesis específica, que propone la existencia de problemas significativos por el cumplimiento de gestión de las tripulaciones de buques mercantes, los resultados guardan relación con la investigación de Doumbia-Henry (2020), presidenta de la Universidad Marítima Mundial, indica que las medidas de los gobiernos para contener la expansión del COVID-19 fueron individuales, lo cual significó una limitante para la cooperación entre países para el normal desenvolvimiento de los procesos de embarque y desembarque de marinos mercantes; quien, además, indica que se les debe dar mayor reconocimiento por mantener la labor crucial que desempeñan en la cadena de suministros. Lo expuesto, en concordancia con esta investigación, se advierte que hay un desconocimiento de la problemática por parte de los gobiernos y sus poblaciones, acerca de los marinos mercantes a bordo de los buques en el contexto de

la pandemia COVID-19; hecho por el cual no existen disposiciones que beneficien a la gente de mar, a pesar de haber sido reconocidos como trabajadores esenciales en algunos estados.

No obstante, habiendo expuesto la deficiencia en las coordinaciones entre países, según Yazir, Zahin, Yip & Tseng (2020), dejan en evidencia que el incremento de los costos operacionales de carga y descarga de productos transportados por buques mercantes, debido a las medidas de restricción de movilización en diferentes puertos de China y EE.UU, pone a las compañías navieras en una situación que les dificulta invertir en su personal, ya que las medidas que los tripulantes deben cumplir, como cuarentena, capacitación y vuelos de repatriación incurren en más costos.

De acuerdo a los resultados de la presente investigación, las repercusiones de la extensión de contrato se reflejan en situaciones de cuadros de ansiedad, fatiga y estrés en la tripulación, derivando en una deficiencia del desempeño laboral, y en un incremento de incidencias sobre errores humanos. Ello, en concordancia con la investigación de Pietro-Molinaria, Piérola, Victori de Bona, Marea, Lazarte, Uribe-Bravo & Zegarra (2020), hallaron que el aislamiento social es causante de depresión, estrés crónico y ansiedad; los cuales derivan en fatiga e insomnio; puntualizando, además, que la agorafobia sea un causante de la ansiedad, al estar una persona en un lugar concurrido, donde el riesgo de contagio se potencializa.

La fatiga es un aspecto directamente proporcional al desempeño laboral según los resultados de la presente investigación; asimismo, Leyva (2020), indica en su estudio que la fatiga laboral causada por los efectos de la pandemia COVID-19 por las disposiciones gubernamentales, constituye un riesgo psicosocial que es causada por la carga mental y/o sobrecarga en el trabajo en confinamiento.

6.2 Conclusiones

Conclusión General.- Sobre el objetivo general, se identificó que existen problemas significativos de la pandemia COVID-19 sobre la gestión de las tripulaciones de buques mercantes.

1ra Conclusión específica.- En lo relacionado al primero de los objetivos específicos, se estableció que existen problemas significativos de extensión de contrato en las tripulaciones de buques mercantes; lo cual deriva en situaciones que afectan a la salud mental y física de los marinos al ser este problema una de las causas que agravan cuadros de fatiga, estrés, cansancio y ansiedad a bordo de las embarcaciones. Debido, también a que la misma naturaleza del trabajo en buques mercantes conserva un régimen de trabajo diario a tiempo completo, en el cual no existe, en muchas ocasiones, diferencias entre las horas exactas de descanso y las horas de trabajo.

2da Conclusión específica.- Se llegó a identificar la existencia de problemas significativos por disposiciones gubernamentales en las tripulaciones de buques mercantes; de la misma manera, se concluye en que la labor de la gente de mar ha sido desconocida por el hecho que no es considerada en muchos países como trabajadores esenciales, hecho que resulta en detrimento para llevar a cabo las actividades de embarque y desembarque/repatriación de tripulantes.

Dicho desconocimiento imposibilita que las compañías navieras, sea nacionales o privadas puedan gestionar pertinentemente las actividades de los tripulantes; estas empresas no pueden operar sin la ayuda del gobierno en situaciones como en una coyuntura sanitaria como la del COVID-19.

3ra Conclusión específica.- Se concluye también en que existen problemas significativos de riesgo de contagio en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional; aduciendo, además, que las medidas sanitarias en distintos países son diversas y en muchas ocasiones son caracterizadas por su deficiencia, lo cual se

considera como una causa mayor acerca de la preocupación de los tripulantes mercantes de ser contagiados al recalar en puertos considerados de alto riesgo por la OMS; o por permitir abordar a la nave a los distintos agentes externos (prácticos, estibadores, inspectores, guardias, entre otros), que intervienen en las operaciones de carga/descarga y arribo y zarpe de la nave.

4ta Conclusión específica.- Se concluye en que se presentan problemas de embarque de tripulaciones mercantes durante la pandemia COVID-19, como resultado de las disposiciones sanitarias impuestas por los gobiernos para prevenir y contener la expansión de la enfermedad, tales como las restricciones de movilización, cierres de fronteras, requisitos de pruebas de descarte, exigencia de vacunación, entre otros. Dichas disposiciones se han caracterizado porque no fueron universales, aumentaron los trámites burocráticos y/o cubrían aspectos logísticos, materiales de la marina mercante, dejando de lado al factor humano: la gente de mar.

5ta Conclusión específica.- Se concluye que existen problemas en el cumplimiento del sistema de gestión de las tripulaciones de buques mercantes, por motivos el hecho que las disposiciones gubernamentales no han sido las adecuadas para apoyar a las compañías navieras a gestionar a sus tripulaciones, la falta de procesos de prevención ante eventualidades como una pandemia, el no reconocer a los marinos mercantes como trabajadores esenciales que merecen gozar de posibilidades para continuar con su trabajo de manera segura y protegida ante la COVID-19, reducir el número de marinos en situación de contrato extendido y mantener la eficiencia en la operaciones de carga y descarga de las naves en los puertos.

6.3 Recomendaciones

Considerando que la pandemia por Covid-19 ha afectado de manera negativa en la gestión de las tripulaciones mercantes, y que cada efecto: como ausencia de relevo, afección al bienestar de los tripulantes, extensión de contrato, e imposibilidad de repatriación es cada una consecuencia de la otra; así, se trata de un conjunto de problemas que están en función de la gestión administrativa, y no hechos aislados con soluciones particulares. Por lo que se recomienda:

1ra Recomendación.- Instar a los gobiernos a que reconozcan a la gente de mar como trabajadores esenciales; puesto que ellos, como operadores de las naves conforman la piedra angular de la cadena de suministros, y ante tal condición es necesario que los gobiernos acaten las disposiciones de organizaciones marítimas como la OMI, y brinden las potestades universales para que los tripulantes puedan llevar a cabo con regularidad las actividades de embarque y desembarque; así como las acciones a tomar en caso de que algún tripulante resulte contagiado.

2da Recomendación.- Se recomienda que los gobiernos dispongan de reglas que sean universales para los marinos mercantes y que estén de acuerdo a las medidas sanitarias impuestas, que faciliten la coordinación entre el estado, las entidades marítimas pertinentes y las compañías navieras para que puedan llevar a cabo las actividades pertinentes a la gestión de las tripulaciones de buques mercantes. Asegurar los viajes para efectos de embarque y desembarque.

3ra Recomendación.- Los planes de inmunización ante el Covid-19 deben tener entre sus prioridades a los marinos mercantes; ya que hemos reconocido que la naturaleza de las actividades de los buques mercantes es recalar en puertos en los que en muchos casos son considerados de alto riesgo de contagio por la OMS, donde

además abordan distintas personalidades para efectos de operaciones de carga/descarga, trámites documentarios o maniobra de la nave. Hecho que se agrava que si en el supuesto caso de que un marino resultase contagiado en alguno de estos puertos, entonces las probabilidades de que el resto de la tripulación se contagie son también altas por el hecho de compartir un área, denominada acomodación, donde toda la tripulación habita.

Por ello, es menester que también se implementen medios para realizar pruebas Covid, atenerse a planes de inmunización en los puertos para reforzar la protección de los marinos ante nuevos brotes de la enfermedad; ya que la misma naturaleza del trabajo a bordo, en muchas ocasiones, no permite que los marinos puedan salir de las naves hacia las ciudades y acudir a algún centro de vacunación; y, en el contexto de la pandemia COVID-19, la mayoría de puertos están cerrados a los marinos.

Existen, de hecho, protocolos sanitarios para la prevención del contagio, como el uso de mascarillas faciales, guantes de látex, entre otras disposiciones; sin embargo, acceder a un plan de vacunación como individuos prioritarios, reduciría muy ampliamente el riesgo de contagio a bordo.

4ta Recomendación.- Se recomienda también que las compañías navieras implementen asesorías psicológicas a los tripulantes puesto que, durante los años 2020, 2021 los incidentes de marinos mercantes con problemas de estrés, ansiedad, fatiga y depresión han sido los más recurrentes, lo cual afecta dos cosas: al bienestar emocional y físico; y a la seguridad de la nave, puesto que el conjunto de estos estados conforma causas de errores humanos en las actividades laborales, y por ende accidentes.

Así mismo, instar a los capitanes y oficiales de dotación a que puedan empezar a realizar prácticas a bordo para reducir las afecciones anteriormente mencionadas en la tripulación, tales como actividades en grupo que refuercen la integridad y camaradería.

5ta Recomendación.- El trabajo de la marina mercante no está respaldada, en muchas ocasiones, por los gobiernos; por diversas razones, como por el motivo que los marinos mercantes trabajan en compañías navieras internacionales, quienes además trabajan bajo regímenes que no son continuos con contratos que no los incluye en planilla. En ese sentido, es importante que las instituciones marítimas, colegios de oficiales tengan una postura fuerte frente a esta pandemia.

Muchos marinos mercantes han permanecido inactivos por los largos periodos durante los años 2020-2021, sin percibir ingresos teniendo familias que atender. Otros han enfermado y no tenido acceso a algún seguro que la empresa por la que trabajan les pueda proporcionar. Por ese motivo, es menester que los marinos mercantes en sus respectivos países puedan empezar a organizarse a través de sus instituciones correspondientes y buscar soluciones.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Referencia bibliográfica:

- Alday, B. (2020) *“Respuesta de la marina mercante ante la crisis del coronavirus Covid-19: Experiencia personal abordo”*. Tenerife, España: Universidad de La Laguna.
- Cabrera, C. (2020): *“Actividad física y efectos psicológicos del confinamiento por Covid-19”* Alicante, España. Universidad de Alicante.
- Cyrille, C. (2019): *“Atlas del mar en el siglo XXI. La tierra es azul”*. París, Francia. Ediciones Cátedra.
- Doumbya-Heny (2020): *“Shipping and Covid-19: protecting seafarers as frontline workers”*. Malmo, Suecia. World Maritime University.
- Duthurburu, J. (2010): *“Pizarro. Tomo II”* Lima, Perú. Petroperú.

- Gonzáles, Y. (2020) *“Control sanitario en la pandemia del Covid-19 en el transporte marítimo de cabotaje”*. Tenerife, España: Universidad de La Laguna.
- Fernández, J; Del Valle, J. (2016): *“Cómo iniciarse en la investigación académica. Una guía práctica”*. Lima, Perú. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Gonzáles, Y. (2020) *“Control sanitario en la pandemia del Covid-19 en el transporte marítimo de cabotaje”*. Tenerife, España: Universidad de La Laguna.
- Harari, Y. (2015): *“Homo Deus. Breve historia del mañana”*. Penguin Random House.
- Leyva (2020): *“La fatiga laboral y la carga mental en los trabajadores: a propósito del distanciamiento social”* Trujillo, Perú. Universidad Peruana Antenor Orrego.
- Martínez, C. (2014): *“La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas”*. Madrid, España. Real Academia de la Historia.
- OIT (2006), Convenio sobre el Trabajo Marítimo. (MLC) Ginbera, 2006.
- OMI (2002): *“Directrices sobre la fatiga”* Comité de Seguridad Marítima.
- OMI (2010): *“Estándares de formación, certificación y vigilancia de la gente de mar”*.
- OMS (2007): *“Regulaciones Internacionales de Salud. Guía para la sanitización de buques. Tercera edición”*.
- Pettiná, Rojas (2020): *“América Latina. Del estallido social a la implosión económica y sanitaria post COVID-19”*. Lima, Perú. Editorial CRÍTICA.
- Pietro-Molinari, Aguirre, Piérola, Victori de Borna, Merea, Lazarte, Uribe-Bravo & Zegarra (2020): *“Depresión y ansiedad durante el aislamiento obligatorio por el COVID-19 en Lima Metropolitana”* Lima, Perú. LIBERATBIT Revista Peruana de Psicología.
- Pretell, F. (2019): *“Transporte Marítimo Internacional”*. Lima, Perú. Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau”.

- RAE (1992): *“Diccionario de la Real Academia Española”* España. Real Academia Española.
- Sliskovic, A. (2020) *“Well-being in the context of the COVID-19 pandemic: A qualitative study”*. Zadar, Croacia. Universidad de Zadar.
- Tazir, Zahin, Yip, Tseng (2020): *“Effects of COVID-19 on maritime industry: a review”*. International Maritime Health,
- Valderrama, S. (2006): *“Pasos para elaborar proyectos de investigación científica. Cuantitativa, cualitativa y mixta”*. Lima, Perú. Editorial San Marcos

Referencia electrónica:

- Diario “El Comercio” (2020): *“¿Cuándo se reactivarán los vuelos internacionales?”* recuperado de:
<https://elcomercio.pe/respuestas/cuando-se-reactivarian-los-vuelos-internacionales-en-peru-viajes-internacionales-mtc-turismo-extranjero-vuelos-humanitarios-covid-19-coronavirus-transporte-aereo-carlos-estremadoyro-mincetur-pandemia-revtli-noticia/>
- Diario “El Peruano”: *Decreto Supremo No. 044-2020 PCM; Normativas sobre Estado de Emergencia*. Recuperado de:
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/566448/DS044-PCM_1864948-2.pdf
- Hernández, Fernández y Baptista (2014): *“Metodología de la investigación. 6ta Edición”* Recuperado de:

<http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

- IMO (2021): *“Coronavirus (Covid-19) – Designation of seafarers as key workers”*. Recuperado de:
[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.35%20-%20Coronavirus%20\(Covid-19\)%20-%20Designation%20Of%20Seafarers%20As%20Key%20Workers.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.35%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Designation%20Of%20Seafarers%20As%20Key%20Workers.pdf)
- MTC (2021): *“Actividades esenciales del sector permitidas durante la inmovilización social”*. Recuperado de:
<https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/340054-mtc-actividades-esenciales-del-sector-permitidas-durante-la-inmovilizacion-social-obligatoria>
- OIT (1987): *“Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1987”*. Recuperado de:
https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_IL O_CODE:C166
- OIT (1926): *“Convenio sobre enrolamiento de la gente de mar, 1926”*. Recuperado de
https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_IL O_CODE:C022
- OMI (2021): *“Industry recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic”*. Recuperado de:
<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC%201636%20protocols/MSC.1-Circ.1636%20-%20Industry%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols%20For%20Ensuring%20Safe%20Ship%20Crew%20Changes%20And%20Travel.pdf>

- OMI (2020): “*La ONU pide designar- trabajadores esenciales-a la gente de mar*”. Recuperado de:
<https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/pages/44-seafarers-UNGA-resolution.aspx>
- ONEMI (2020): “*Lineamientos para definir servicios esenciales: Pandemia Covid-19*”. Recuperado de:
https://www.df.cl/noticias/site/artic/20200325/asocfile/20200325130508/servicios_esenciales_v0_9_2_pdf_pdf_pdf_pdf.pdf
- Useche (1992): “*Fatiga laboral*”. Recuperado de:
<https://revistas.unal.edu.co/index.php/avenferm/article/view/16689/17585>
https://www.df.cl/noticias/site/artic/20200325/asocfile/20200325130508/servicios_esenciales_v0_9_2_pdf_pdf_pdf_pdf.pdf
- Web “CNN” (2020): “*Cronología del coronavirus: así empezó y se ha extendido por el mundo el mortal virus pandémico*”: Recuperado de:
<https://cnnespanol.cnn.com/2020/05/14/cronologia-del-coronavirus-asi-empezo-y-se-ha-extendido-por-el-mundo-el-mortal-virus-pandemico/>
- Web “OMS” (2020): “*Información básica sobre la Covid-19*”. Recuperado de:
<https://www.who.int/es/news-room/q-a-detail/coronavirus-disease-covid-19>

Tabla 23:
Matriz de consistencia "EFECTO DE LA PANDEMIA COVID-19 EN LA GESTIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE BUQUES MERCANTES, 2020-2021"

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Indicadores	Diseño
Problema general: ¿De qué manera se presenta la gestión administrativa por pandemia COVID-19 en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021?	Objetivo general Determinar la manera en que se presenta la gestión administrativa por pandemia COVID-19 en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021	Hipótesis general: Ha Existen problemas significativos de gestión administrativa por pandemia COVID-19 en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021	VARIABLES Gestión administrativa de las tripulaciones mercantes Dimensión 1: Extensión de contrato Dimensión 2: Disposiciones gubernamentales Dimensión 3: Riesgo de contagio Dimensión 4: Dificultad de embarque Dimensión 5: Necesidad de un sistema de gestión de tripulación eficiente	INDICADORES Indicador dimensión1: Frecuencia de situaciones de extensión de contrato. Indicador dimensión2: Percepción de la extensión de contrato y sus efectos Indicador dimensión3: Descripción de lineamientos gubernamentales Indicador dimensión4: Frecuencia de situaciones de dificultad de embarque. Indicador dimensión5: Frecuencia de respuestas negativas y positivas.	DISEÑO Enfoque: Cualitativo Diseño: No experimental Corte: Transversal Alcance: Explicativo
Problemas específicos: 1 ¿Existen problemas de extensión de contrato en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021? 2 ¿Existen problemas por disposiciones gubernamentales en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021? 3. ¿Existen problemas de riesgo de contagio en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021? 4. ¿Existen problemas de embarque en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021? 5. ¿Existen problemas de cumplimiento del sistema de gestión en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021?	Objetivos específicos 1 Establecer la existencia de problemas de extensión de contrato en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021. 2 Identificar la existencia de problemas por disposiciones gubernamentales en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021. 3. Determinar la existencia de problemas de riesgo de contagio en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021. 4. Definir la existencia de problemas de embarque en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021. 5. Establecer la existencia de problemas en el cumplimiento del sistema de gestión en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021.	Hipótesis secundarias: He1 Existen problemas significativos por extensión de contrato en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021. He2 Existen problemas significativos por disposiciones gubernamentales en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021 He3. Existen problemas significativos por riesgo de contagio en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021. He4. Existen problemas significativos por embarque en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021. He5. Existen problemas significativos por cumplimiento del sistema de gestión en las tripulaciones de buques mercantes a nivel internacional, 2021			

EFECTO DE LA PANDEMIA COVID-19 EN LA GESTIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE BUQUES MERCANTES, 2020-2021

Tabla 24:

Matriz de instrumento “EFECTO DE LA PANDEMIA POR COVID-19 EN LA GESTIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE BUQUES MERCANTES, 2020-2021”

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMES
Gestión administrativa por pandemia Covid-19	Efectos que han mermado la eficiencia en la gestión administrativa de tripulaciones mercantes, por causa de la pandemia por Covid-19.	Extensión de contrato	Frecuencia de situaciones de extensión de contrato.	1. ¿Ud. ha permanecido a bordo más tiempo del establecido en su contrato a causa de las cuarentenas y restricciones de movilización en los años 2020-2021?
			Percepción de la extensión de contrato y sus efectos.	11. ¿Considera Ud. importante que el sistema de gestión administrativa de la tripulación incorpore medidas universales relacionadas con prevenir y atender las demandas generadas por la pandemia por Covid-19 en las tripulaciones de los buques mercantes?
		Disposiciones gubernamentales	Descripción de lineamientos gubernamentales de en favor de la gente de mar.	4. ¿En su país la gente de mar está considerada como trabajadores esenciales?
		Riesgo de contagio	Percepción del nivel de riesgo de contagio a bordo durante la pandemia.	2. De acuerdo a la Organización Marítima Internacional, desde marzo del 2020 cerca de 400'000 marinos mercantes estuvieron en una situación de permanencia extendida debido a la falta de relevos y viajes de repatriación de tripulantes; hecho que en la actualidad (2021) es un tema aún sin solucionar; ¿Cómo considera Ud. este efecto en la tripulación?
		Problemas de embarque	Frecuencia de situaciones de marinos con problemas de embarque.	6. De acuerdo a la coyuntura sanitaria que acontece en el mundo desde el año 2020, ¿Considera riesgoso Ud. el trabajo de mar?
		Cumplimiento del sistema de gestión	Frecuencia de respuestas positivas y negativas.	8. Durante su tiempo de embarque en los años 2020-2021, ¿hubo algún incidente de tripulante contagiado? 10. Alguna vez, a causa de las restricciones de inmovilización, ¿se ha visto Ud. impedido de embarcar?

ENCUESTA DIRIGIDA A LA GENTE DE MAR

La siguiente encuesta tiene como finalidad recabar información con respecto de la percepción que tiene la gente de mar del impacto de la pandemia Covid-19 en las tripulaciones de los buques mercantes.

1. ¿Ud. ha permanecido a bordo más tiempo del establecido en su contrato a causa de las cuarentenas y restricciones de movilización en los años 2020-2021?

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

2. De acuerdo a la Organización Marítima Internacional, desde Marzo del 2020 cerca de 400'000 marinos mercantes estuvieron en una situación de permanencia extendida debido a la falta de relevos y viajes de repatriación de tripulantes; hecho que en la actualidad (2021) es un tema aún sin solucionar. ¿Cómo considera Ud. este efecto en la tripulación?

Marca solo un óvalo.

☐ POSITIVO

☐ NEGATIVO

3. A continuación, justifique su respuesta anterior:

4. ¿En su país la gente de mar está considerada como trabajadores esenciales?

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

5. Si su respuesta fue "sí", indique que facilidades obtuvieron de dicha disposición:

6. De acuerdo a la coyuntura sanitaria que acaece en el mundo desde el año 2020, ¿cuán riesgoso considera Ud. el trabajo de mar?

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

7. Justifique su respuesta anterior:

8. Durante su tiempo de embarque en los años 2020-2021, ¿hubo algún incidente de tripulante contagiado?

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

9. Si su respuesta fue "sí", indique qué acciones/disposiciones tomó su compañía naviera, capitán u oficiales:

10. alguna vez, a causa de las restricciones de inmovilización, ¿se ha visto Ud. impedido de embarcar?

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

11. ¿Considera Ud. importante que el sistema de gestión administrativa de la tripulación incorpore medidas universales relacionadas con prevenir y atender las demandas generadas por la pandemia por Covid-19 en las tripulaciones de los buques mercantes?

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

MUY AGRADECIDO POR SU TIEMPO Y COOPERACIÓN.

FICHA
DATOS DEL EXPERTO

Nombre completo: Luis Alberto Chuquisuta Vivas

Profesión: Marino Mercante

Grado académico: Magister en Administración Marítima y Portuaria

Características que lo determinan como experto:

Oficial de Marina Mercante, especialidad Puente, egresado de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", promoción XXXVI (2010).

9 años navegando, desempeñando:

- 02 años como 3er Oficial de Cubierta.
- 03 años como 2do Oficial de Cubierta.
- 03 años como 1er Oficial de Cubierta.
- 01 año como Capitán.

En las siguientes empresas navieras:

- Empresa Naviera Elcano S.A (World wide).
- Consorcio Naviero Peruano (World wide).
- Rickmers Holding AG (World wide).
- Tecnológica de Alimentos S.A.

En la actualidad se desempeña como Capitán de Navegación en la empresa Tecnológica de Alimentos S.A.



Firma

Luis Alberto Chuquisuta Vivas

DNI: 45118621

FICHA DE EVALUACIÓN GLOBAL DEL INSTRUMENTO

Estimado Sr/Sra:

A continuación podrá Ud. evaluar la validez del instrumento de esta investigación a través de los criterios descritos en el siguiente cuadro. De existir alguna remarca negativa, favor indicarlo en la sección de comentarios.

Muy agradecido por su cooperación.

CRITERIOS	SÍ	NO	COMENTARIOS
1.- Si el instrumento contribuye a lograr el objetivo de la investigación.	✓		SIN OBSERVACIONES
2.- Si las instrucciones son fáciles de gular.	✓		SIN OBSERVACIONES
3.- Si el instrumento está organizado en forma lógica.	✓		SIN OBSERVACIONES
4.- Si el lenguaje utilizado es apropiado para el público dirigido.	✓		SIN OBSERVACIONES
5.- Si existe coherencia entre las variables, indicadores e ítems.	✓		SIN OBSERVACIONES
6.- Si las alternativas de respuestas son las adecuadas.	✓		SIN OBSERVACIONES
7.- Si las puntuaciones asignadas a las respuestas son las adecuadas.	✓		SIN OBSERVACIONES
8.- Si considera que los ítems son suficientes para medir el indicador.	✓		SIN OBSERVACIONES
9.- Si considera que los indicadores son suficientes para medir la variable a investigar.	✓		SIN OBSERVACIONES
10.- Si considera que los ítems son suficientes para medir la variable.	✓		SIN OBSERVACIONES

Aplicación de la prueba de normalidad por método Alfa de Cronbach.

Justificación:

La prueba Alfa de Cronbach es un análisis dicotómico el cual fue aplicado a los ítems que representan a una pre-muestra de la encuesta titulada: “Encuesta dirigida a la gente de mar”. Las preguntas fueron de respuesta “abierta/cerrada” bajo un análisis dicotómico como se presenta a continuación:

- 0. No / Negativo
- 1. Si / Positivo

La calificación se hará a través de la siguiente escala::

Tabla 26

Escala de valoración de acuerdo con resultados de instrumento de medición
(ENCUESTA DIRIGIDA A LA GENTE DE MAR)

ESCALA	VALORES
No es Confiable	0 - 0,2
Baja Confiabilidad	0,2 - 0,4
Moderada Confiabilidad	0,4 - 0,6
Buena Confiabilidad	0,6 - 0,8
Alta Confiabilidad	0,8 - 1

Fuente: cronbach. Sav

Para determinar la consistencia interna en relación lógica, el instrumento fue validado mediante la técnica Alfa de Cronbach.

Cabe precisar que el instrumento fue evaluado teniendo en cuenta los valores de la tabla 26, obteniendo los siguientes resultados:

Tabla 257:

Resumen del procesamiento de los casos/ Eliminación por lista basada en todas las variables del procedimiento.

		N	%
Casos	Válidos	50	100.0
	Excluidos(a)	0	.0
	Total	50	100.0

Fuente: cronbach. sav

La tabla 27 muestra el número y porcentaje de casos válidos y excluidos para fiabilidad.

Tabla 28:

Estadístico de resumen de los elementos de instrumento (ENCUESTA DIRIGIDA A LA GENTE DE MAR)

	Media	Mínimo	Máximo	Rango	Máximo / Mínimo	Varianza	N de elementos
Medias de elemento	,791	,400	,950	,550	2,375	,019	7
Varianzas de elemento	,155	,050	,261	,211	5,211	,005	7

Covariables entre elementos	,042	-,084	,174	,258	-2,062	,002	7
Correlaciones entre elementos	,289	-,356	1,000	1,356	-2,806	,081	7

Fuente: cronbach. Sav

La tabla 28 muestra las medias, varianzas, covariables y correlaciones entre los elementos escogidos del instrumento: “Encuesta dirigida ala gente de mar”.

Tabla 29:

Matriz de covarianzas inter-elementos (ENCUESTA DIRIGIDA A LA GENTE DE MAR)

	Item 1	Item 2	Item 3	Item 4	Item 5	Item 6	Item 7
1	1	1	1	1	0	0	1
2	1	1	1	1	1	0	1
3	1	1	0	1	1	1	1
4	1	1	0	1	1	1	1
5	1	1	1	1	1	1	1
6	0	1	1	1	1	0	1
7	1	1	0	1	0	0	1

Fuente: cronbach. sav

La tabla 29 muestra la covarianza entre elementos para determinar cómo se asocian los cambios entre ellos.

Tabla 30:

Estadísticos de fiabilidad (ENCUESTA DIRIGIDA A LA GENTE DE MAR)

Alfa de Cronbach	Alpha de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
,814	,819	7

Fuente: cronbach. sav

La tabla 30 muestra el resumen del resultado de confiabilidad de Alfa de Cronbach.

Tabla 31:

Análisis de varianza-ANOVA con la prueba de Cronbach - (ENCUESTA DIRIGIDA A LA GENTE DE MAR)

		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	Alpha de Conbach	Sig
Inter sujetos		24,734	19	1,302		
Intra sujetos	Entre elementos	10,205	27	,378	81,456	,014
	Residuo	57,616	513	,112		
	Total	67,821	540	,126		
Total		92,555	559	,166		
Media global = ,81447						

Fuente: cronbach. sav

El método que aplicado al instrumento: “Encuesta dirigida a la gente de mar” fue el Alfa de Cronbach; desarrollado por J.L. Cronbach; el cual requiere de un solo proceso de los elementos del instrumento de medición, el cual produce valores que oscilan entre 0 y 1. De acuerdo a los resultados, se obtuvo un índice de 0.81447 Pts. Porcentuales; dándole un índice de validez que la ubica al instrumento en la categoría de “alta confiabilidad”.