

ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE

“ALMIRANTE MIGUEL GRAU”

Programa Académico de Marina Mercante

Especialidad de Puento y Máquinas



**IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE CONTROL DE LA COVID 19 Y
EL ESTRÉS LABORAL EN LOS TRIPULANTES DEL BUQUE
TANQUE LNG “CASTILLO DE MÉRIDA” DE LA EMPRESA
NAVIERA ELCANO S.A., 2020**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE
OFICIAL DE MARINA MERCANTE**

PRESENTADA POR:

**TIRADO ROQUE, PATRICIA DEL ROCÍO
MALLMA FARROÑAN, EDGAR DANIEL**

CALLAO, PERÚ

2022

IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE CONTROL DE LA COVID 19 Y
EL ESTRÉS LABORAL EN LOS TRIPULANTES DEL BUQUE
TANQUE LNG “CASTILLO DE MÉRIDA” DE LA EMPRESA
NAVIERA ELCANO S.A., 2020

DEDICATORIA

A Dios, a mis padres, por su esfuerzo constante para brindarme el apoyo necesario para lograr mis metas, y por todo lo bueno que en mi sembraron.

Tirado Roque, Patricia del Rocío

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo a la memoria de mis abuelos Clelia y Ascencion, que Dios los tenga en su gloria. También la dedico a mis padres, quiénes me han apoyado incondicionalmente durante mi desarrollo personal y profesional y a todas las personas que hicieron posible la realización de este trabajo.

Mallma Farroñan, Edgar Daniel

AGRADECIMIENTO

A Dios, a nuestros padres y demás familiares que nos acompañaron en el trayecto de nuestra formación. A la Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau”, por la buena formación y disciplina impartida por nuestros maestros, que asentaron las bases de nuestra carrera. A quienes nunca dejaron de creer que si podíamos.

ÍNDICE

	Pág.
Portada	i
Título	ii
Dedicatoria.....	iii
Agradecimientos.....	v
ÍNDICE	vi
LISTA DE TABLAS.....	ix
LISTA DE FIGURAS.....	x
RESUMEN	xi
ABSTRACT	xiii
INTRODUCCIÓN	xv

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática.....	1
1.2. Formulación del problema.....	9
1.2.1. Problema general.....	9
1.2.2. Problemas específicos.....	9
1.3. Objetivos de la investigación.....	10
1.3.1. Objetivo general.....	10
1.3.2. Objetivos específicos... ..	10
1.4. Justificación de la investigación	11
1.4.1. Justificación teórica	11
1.4.2. Justificación metodológica	12
1.4.3. Justificación práctica.....	12
1.5. Limitaciones de la investigación.....	13
1.6. Viabilidad de la investigación.....	13

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación.....	15
2.2. Bases teóricas.....	26
2.2.1. Impacto de las Medidas de Control de la COVID-19.....	26
2.2.1.1. Cambio de Tripulación.....	28
2.2.1.2. Manejo de las Dificultades Generadas durante la Pandemia.....	42
2.2.2. Estrés Laboral.....	53
2.2.2.1. Salud Mental.....	60
2.2.2.2. Consecuencias de la Pandemia.....	65
2.2.2.3. Fatiga.....	70
2.2.2.4. Circunstancias de Riesgo.....	76
2.3. Marco conceptual.....	79

CAPÍTULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1. Formulación de la hipótesis.....	82
3.1.1. Hipótesis general.....	82
3.1.2. Hipótesis específicas.....	83
3.1.3. Variable.....	85
3.1.3.1. Variable “X”.....	85
3.1.3.2. Variable “Y”.....	85

CAPÍTULO IV: DISEÑO METODOLÓGICO

4.1. Diseño de la investigación.....	86
4.2. Población y muestra.....	92
4.2.1. Población.....	92
4.2.2. Muestra.....	92
4.3. Operacionalización de la variable.....	93
4.4. Técnicas para la recolección de datos.....	94
4.4.1. Técnica.....	95
4.4.2. Instrumento.....	95
4.5. Técnicas para el procesamiento y análisis de los datos.....	100
4.6. Aspectos éticos.....	101

CAPÍTULO V: RESULTADOS

5.1. Procedimiento estadístico para la comprobación de hipótesis.....	102
5.2. Descripción de los resultados.....	103
5.2.1. Variable “X”.....	103
5.2.1.1. Dimensión 1.....	104
5.2.1.2. Dimensión 2.....	105
5.2.2. Variable “Y”.....	107
5.2.2.1. Dimensión 1.....	108
5.2.2.2. Dimensión 2.....	109
5.2.2.3. Dimensión 3.....	110
5.2.2.4. Dimensión 4.....	111

5.3. Prueba de Hipótesis.....	112
5.3.1. Prueba de Hipótesis Especifica 1.....	114
5.3.2. Prueba de Hipótesis Especifica 2.....	115
5.3.3. Prueba de Hipótesis Especifica 3.....	116
5.3.4. Prueba de Hipótesis Especifica 4.....	118

CAPÍTULO VI: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Discusión.....	120
6.2. Conclusiones.....	125
6.3. Recomendaciones.....	129

FUENTES DE INFORMACIÓN

Referencias bibliográficas.....	131
Referencias electrónicas.....	137

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia.....	142
Anexo 2. Glosario.....	145
Anexo 3. Operacionalización de la variable “X” e “Y”.....	147
Anexo 4. Cuestionario de la variable “X” e “Y”.....	150
Anexo 5. Validaciones a criterio de jueces expertos.....	154
Anexo 6. Documento de consentimiento informado.....	169
Anexo 7. Solicitud de autorización para la recolección de datos.....	170
Anexo 8. Informe sobre el comercio y el desarrollo de la UNCTAD, 202.....	171
Anexo 9. Crew List.....	172
Anexo 10. Casos tipo.....	174
Anexo 11. Circular 4204/Add.24.....	177
Anexo 12. Circular 4204/Add.39.....	178
Anexo 13. Circular 4204/Rev.11.....	179
Anexo 14. MSC. 1/ Circ. 1636/ Rev.1.....	180
Anexo 15. Visión general de las variables clave incluidas en el estudio.....	182
Anexo 16. Normas internacionales pertinentes.....	183
Anexo 17. Imágenes de la investigación.....	184
Anexo 18. Protocolo sanitario sectorial para la prevención del COVID-19, en el servicio de transporte acuático marítimo, fluvial y lacustre de pasajeros y turístico, de ámbito nacional y regional.....	186
Anexo 19. Oficios referentes a la autorización para el desembarco de tripulante nacionales a tierra.....	188
Anexo 20. Aporte tecnológico y teórico.....	192

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Baremación de la variable “X”	93
Tabla 2: Baremación de la variable “Y”	94
Tabla 3 Estadístico de fiabilidad Alfa de Cronbach del instrumento de medición sobre la variable “X”	97
Tabla 4: Tabla de valores de Alfa de Cronbach.....	98
Tabla 5: Estadístico de fiabilidad Alfa de Cronbach del instrumento de medición sobre la variable “Y”	100
Tabla 6: Variable “X”	103
Tabla 7: Resultados obtenidos de la dimensión 1.....	105
Tabla 8: Resultados obtenidos de la dimensión 2.....	106
Tabla 9: Variable “Y”	107
Tabla 10: Resultados obtenidos de la dimensión 1.....	108
Tabla 11: Resultados obtenidos de la dimensión 2.....	109
Tabla 12: Resultados obtenidos de la dimensión 3.....	110
Tabla 13: Resultados obtenidos de la dimensión 4.....	111
Tabla 14: Pruebas de normalidad.....	112
Tabla 15: Prueba de Hipótesis General.....	113
Tabla 16: Prueba de Hipótesis Específica 1.....	114
Tabla 17: Prueba de Hipótesis Específica 2.....	116
Tabla 18: Prueba de Hipótesis Específica 3.....	117
Tabla 19: Prueba de Hipótesis Específica 4.....	118

LISTA DE FIGURAS

Figura 1:	Parte de la tripulación del “Catalunya Spirit”.....	61
Figura 2:	Salud mental durante los últimos siete días.....	62
Figura 3:	Niveles de ansiedad y riesgo de suicidio.....	64
Figura 4:	Sentirse a salvo del COVID-19 en el mar y en el puerto.....	67
Figura 5:	Dificultades o desafíos de COVID-19 enfrentados durante los últimos siete días.....	68
Figura 6:	Fatiga durante los últimos siete días.....	76
Figura 7:	Simbología de un estudio correlacional.....	91
Figura 8:	Descripción de la variable “X”.....	104
Figura 9:	Descripción de la dimensión 1.....	105
Figura 10:	Descripción de la dimensión 2.....	106
Figura 11:	Descripción de la variable “Y”.....	107
Figura 12:	Descripción de la dimensión 1.....	106
Figura 13:	Descripción de la dimensión 2.....	109
Figura 14:	Descripción de la dimensión 3.....	110
Figura 15:	Descripción de la dimensión 4.....	111

RESUMEN

El presente estudio de investigación tuvo como objetivo principal determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020. La metodología empleada se fundamentó en el paradigma o enfoque cuantitativo, nivel correlacional, tipo básica, diseño no experimental, de corte transversal. La población estuvo constituida por todos los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020. Se utilizó un muestreo no probabilístico intencional o dirigido, evaluando a 30 unidades de análisis, respectivamente. Para efectuar la medición de la variable “X” e “Y” se construyeron dos cuestionarios, mediante una escala Likert. La validez de contenido del instrumento de investigación se logró a través del criterio de jueces expertos y el coeficiente de consistencia interna con el estadístico de confiabilidad “Alfa de Cronbach” con el cual se obtuvo un valor de 0,875 y 0.862 respectivamente, considerando a los instrumentos de un alto grado de confiabilidad. Se utilizó estadística descriptiva para determinar porcentajes y frecuencias, e inferencial para hallar el coeficiente de correlación mediante la prueba estadística no paramétrica “Rho de Spearman”. Los resultados establecieron un coeficiente de

correlación igual a 0.675; por tanto, se determinó la existencia de una correlación positiva y significativa entre la variable X: Impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la variable Y: Estrés laboral; de modo que se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_i).

Palabras clave: Estrés laboral, COVID-19, Tripulantes, Buque Tanque LNG.

ABSTRACT

The main objective of this research study was to determine the relationship between the impact of COVID-19 control measures and work stress in the crew of the LNG tanker "Castillo de Mérida" of the shipping company ELCANO S.A., 2020. The methodology used was based on the paradigm or quantitative approach, correlational level, basic type, non-experimental design, cross-sectional. The population consisted of all the crew members of the LNG tanker "Castillo de Mérida" of the shipping company ELCANO S.A., 2020. An intentional or directed non-probabilistic sampling was used, evaluating 30 units of analysis, respectively. To measure the variable "X" and "Y", two questionnaires were constructed using a Likert scale. The content validity of the research instrument was achieved through the criteria of expert judges and the coefficient of internal consistency with the reliability statistic "Cronbach's Alpha" with which a value of 0.875 and 0.862 respectively was obtained, considering the instruments of a high degree of reliability. Descriptive statistics were used to determine percentages and frequencies, and inferential statistics to find the correlation coefficient using the non-parametric statistical test "Spearman's Rho". The results established a correlation coefficient equal to 0.675; therefore, the existence of a positive and significant correlation was determined between variable X: Impact of

COVID-19 control measures and variable Y: Work stress; so that the null hypothesis (Ho) is rejected and the alternative hypothesis (Hi) is accepted.

Keywords: Work stress, COVID-19, Crew, LNG Tanker.

INTRODUCCIÓN

La crisis generada por la pandemia del COVID-19 ha afectado la actividad empresarial y las economías, y como consecuencia el comercio internacional se ha visto notablemente disminuido. América latina es una de las regiones más vulnerables, a causa de la fragilidad de sus economías y su tejido social. El comercio se constituye en un instrumento esencial para la reactivación económica, pero esto requiere la disposición de los gobiernos a la cooperación internacional y la integración regional, con el ánimo de impulsar una recuperación con beneficios comunes a todos.

Asimismo, la pandemia del coronavirus (COVID-19) ha desencadenado consecuencias devastadoras para la vida humana y la economía mundial. El transporte marítimo y aéreo son dos actividades esenciales que sustentan el comercio y la movilidad global y son clave para una recuperación socioeconómica sostenible.

Más del 80% del comercio mundial por volumen se mueve por transporte marítimo. La economía mundial depende de los 2 millones de marinos del mundo que operan la flota mundial de buques mercantes. La gente de mar se ha visto gravemente afectada por las restricciones de viaje impuestas durante la pandemia. En enero de 2021, se estimó que unos 400.000 marinos estuvieron varados a bordo de buques comerciales, mucho tiempo después de la expiración de sus contratos y sin poder ser repatriados. Un número similar de gente de mar necesitaba incorporarse urgentemente a los buques para reemplazarlos.

El rubro marítimo, las capacidades del servicio de los transportes y la labor de los marinos mercantes son fundamentales para asegurar el suministro de productos básicos, como suministros vitales relacionados a la medicina y productos primarios del sector agrícola. Las materias primas y la energía también son ejes clave de la cadena de suministro. El estudio comprende análisis de diferentes medidas tomadas por organismos internacionales, así como el impacto económico y social del coronavirus en los sectores marítimos. De tal modo, en función de un estudio bibliográfico, se pretende extraer conclusiones sobre la eficacia de las medidas, el impacto de la pandemia en la gente de mar y una posible hoja de ruta futura, con énfasis en la reciprocidad internacional, la coordinación de los medios de comunicación y de los diferentes medios nacionales y acción conjunta de la organización.

Con respecto a la salud mental y el apoyo psicosocial, contar con recursos y servicios de salud mental y apoyo psicosocial es fundamental para el bienestar de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19. Se sabe que la gente de mar puede pasar largos períodos de tiempo en el mar, lo que puede conducir a mayores

niveles de estrés, depresión, pérdida de conexión con los sistemas de apoyo social y otros efectos psicológicos y psicosociales adversos para la salud. La pandemia de COVID-19 ha exacerbado estos efectos adversos. Cuestiones como la incertidumbre sobre las medidas sanitarias específicas de cada país y el no saber si ciertos países permitirán el desembarco se han sumado a la ya alta presión laboral. Los factores estresantes relacionados con la pandemia pueden crear o exacerbar trastornos de salud mental, como la ansiedad o la depresión.

En consecuencia, el trabajo de la gente de mar se lleva a cabo en un grupo de personas que han estado aisladas de la sociedad por un período de tiempo, es rutinario y multicultural, y según la Asociación Internacional de Saneamiento Marítimo, es uno de los trabajos más demandantes y exigentes físicamente, además del riesgo alto.

El marino tiene un mayor impacto en diferentes factores que afectan su salud mental, debido a que la automatización del bareo permite operar a un menor número de tripulantes, lo que se traduce en un aumento de la jornada laboral del marino y una reducción en la posibilidad de desembarcar al llegar a puerto, sumado al aislamiento social, la falta de descanso, el alto cansancio, el ambiente hostil y el alto nivel de ruido hacen que la gente de mar se enfrente a una mayor presión mental y psicológica.

Se han identificado niveles peligrosos de ansiedad y riesgo de suicidio, según un estudio de la Universidad de Yale sobre la salud mental de los marinos encargado por ITF Seafarers Trust (2019). La muestra del estudio consistió en 1.572 marinos de diferentes rangos y diferentes banderas, y se observó que el 20% de los

marinos tenían pensamientos suicidas, el 25% de los marinos sufría depresión y el 17% de los marinos sufría ansiedad. Además de esto, las extensiones de contrato (hasta 17 meses) han creado más problemas de salud mental debido a la falta de alivio por causa de la pandemia.

La salud mental no es solo la ausencia de trastornos mentales, sino que es parte integral de la salud y es el fundamento de la capacidad colectiva e individual para pensar, transmitir emociones e interactuar con la sociedad. La Organización Mundial de la Salud (OMS) insta que la salud es un estado de completa comodidad física, social y mental, y no sólo la ausencia de afecciones o enfermedades. Sin salud mental, no hay salud.

Este problema de salud mental puede dar lugar a un aumento de los accidentes marítimos que ponen en peligro la vida de la gente de mar. Sin embargo, existen algunas medidas preventivas que pueden mejorar la salud mental. Según un artículo científico del *Journal of Clinical and Health Psychology*, salud mental y hábitos saludables: ¿están relacionados con la actividad física? La actividad física, independientemente de su tipo, tiene efectos beneficiosos sobre la salud mental, reduciendo el estrés y mejorando el estado de ánimo.

En tal sentido, el presente trabajo de investigación busca medir y relacionar las propiedades de las variables en estudio, con el fin de contribuir con información de mucho valor para el control, análisis y reflexión sobre la salud mental, enfocándose directamente en el estrés laboral y el impacto de las medidas de control de la COVID 19. Consecuentemente, la tesis establece los siguientes componentes:

Capítulo I: referente al planteamiento del problema, describiéndose la problemática a través de una realidad objetiva. Después se formula el problema general y los problemas específicos, de igual manera los objetivos, además de las justificaciones, limitación y viabilidad del estudio.

Capítulo II: referente al marco teórico, se realizó una revisión de la literatura referente al eje de estudio, distribuyéndose en subcapítulos concernientes a los antecedentes nacionales e internacionales; aparte de las teorías para las variables de interés, “X” e “Y”.

Capítulo III: referente a las hipótesis, se establecen las hipótesis específicas y la hipótesis general. Asimismo, se expone la variable, dimensiones y sus indicadores correspondientes.

Capítulo IV: se refiere a la metodología efectuada, se hizo uso del enfoque o paradigma cuantitativo, nivel correlacional, tipo básica y diseño no experimental. Además, se construyó un instrumento de investigación, el cual fue autorizado por especialistas el sector marítimo y la confiabilidad a través de la prueba “Alfa de Cronbach” para determinar la consistencia interna.

Capítulo V: se especifican los resultados logrados en función a un análisis estadístico descriptivo e inferencial para contrastar las hipótesis, para luego aceptar o rechazar las hipótesis.

Finalmente, se presentan las discusiones, conclusiones y las recomendaciones, a continuación de las referencias bibliográficas y cibernéticas, los

anexos utilizados en el informe científico, como la matriz de consistencia, glosario de términos, Operacionalización de la variable, etc.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la Realidad Problemática

El comercio marítimo capea la tormenta de la COVID-19, pero enfrenta efectos colaterales de gran alcance. La COVID-19 (nuevo coronavirus) presenta desafíos significativos en todo el mundo y las medidas preventivas están evolucionando rápidamente a medida que todos los niveles de los gobiernos están haciendo un esfuerzo concertado para contener la propagación de esta pandemia a fin de proteger a las personas en riesgo y al sistema de atención médica. Asimismo, la pandemia de la COVID-19 ha tenido repercusiones significativas en el sector del transporte marítimo y en la propia gente de mar, y la OMI está trabajando incansablemente en todos los niveles para encontrar soluciones (Chamber of Shipping, 2021).

Además, el “impacto de la COVID-19 ha dejado al comercio marítimo tocado, pero no hundido. El comercio marítimo internacional ha podido amainar la tempestad provocada por la pandemia del coronavirus, el cual se reflejó en un aumento del 4,3% en 2021” (OMI, 2020, párr.5). Asimismo, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2020) “un nuevo estudio, que también vaticina próximas e importantes subidas de precios para los consumidores y a las importaciones. El embate provocado por la pandemia de COVID-19 sobre el transporte marítimo de mercancías tuvo menos repercusión que la esperada inicialmente” (párr.5). Adicionalmente la UNCTAD (2020) advirtió en su último informe sobre este sector que los efectos secundarios serán de gran alcance y podrían transformar el transporte marítimo.

Sin embargo, la UNCTAD (2021) predijo que el crecimiento anual del comercio marítimo entre 2022 y 2026 se reducirá al 2,4 %, en comparación con el 2,9 % de las últimas dos décadas. El impacto de la pandemia de la COVID-19 en los volúmenes de comercio marítimo en 2020 fue menos severo de lo que se esperaba inicialmente, según la Revisión del Transporte Marítimo 2021 de la UNCTAD, publicada el 18 de noviembre.

De lo anterior, se puede afirmar que nada escapa en los últimos años al impacto de la COVID-19 y el transporte marítimo no es la excepción. La pandemia ha trastocado duramente el mercado generando todo tipo de movimientos imprevistos y dejando unas pérdidas que se cuentan por millones de dólares.

Por otro lado, se destaca un factor sobresaliente durante el período de la COVID-19; los problemas con los cambios de tripulación. No obstante, la UNCTAD (2020) “indica que la pandemia dejó al descubierto e incrementó problemas ya existentes en el sector, como la falta de mano de obra o las carencias en materia de infraestructuras, y otros nuevos como los cambios de tripulación afectados” (párr.6). Además, señala que por los cierres de fronteras y la falta de vuelos internacionales dejaron a cientos de miles de marinos varados en alta mar, sin poder ser reemplazados o repatriados.

Cabe señalar que aproximadamente 100.000 marinos al mes son relevados tras largos periodos de navegación. Los cambios de tripulación periódicos son esenciales para la salud. Solo si los cambios de tripulación se realizan puede ofrecerse la continuidad y la seguridad del transporte marítimo (Alday, 2021).

En adición al párrafo anterior; muchos marinos permanecen a bordo por largos períodos de tiempo, de ahí que para evitar su fatiga las tripulaciones se turnen periódicamente. Ello afecta a alrededor de 100.000 marinos cada mes.

No obstante, a raíz de las restricciones impuestas por la pandemia de la COVID-19, en torno a 90.000 marinos se encontraron confinados en barcos, en ocasiones sin recibir salario alguno. Una cantidad similar de marinos se ha visto obligada a permanecer a bordo (OIT, 2020). Análogamente, en los buques mercantes se extendieron los períodos de tiempo, y fueron muy superiores al estipulado en el contrato. Según se desprende la información proporcionada a la

OIT, muchos marinos que precisaron atención médica en tierra firme con carácter inmediato no recibieron autorización para desembarcar en puertos de numerosos países. Una gran cantidad de marinos que habían previsto volver a la mar perdieron su fuente de ingresos (OIT, 2020).

Se resalta que en el período de crisis, se suscitaron “Cláusulas” que agravaron la dificultad de cambio de tripulación y la seguridad de la navegación. Al respecto; el Secretario General de la OMI, Kitack Lim, se pronunció en contra de las cláusulas “Sin Cambio de Tripulación”, insistiendo en que dichas cláusulas exacerban la grave situación de la gente de mar varada y socavan los esfuerzos realizados para resolver la crisis de cambio de tripulación.

Dichas cláusulas agravan la fatiga mental y física de la gente de mar que ya está exhausta, socavan el cumplimiento de las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, enmendado (MLC, 2006) y ponen aún, más en peligro la seguridad de la navegación. Además, existen cláusulas contractuales alternativas que permitieron cambios de tripulación durante la pandemia y que debieron ser utilizadas (OMI, 2020).

Para solucionar este problema, la UNCTAD hizo un llamado de “atención urgente a los Estados de pabellón, a los rectores de puertos, y a los proveedores de mano de obra. Se insistió en que todos los Estados deberían formar parte de los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes” (Convenio sobre el Trabajo Marítimo [MLC], 2006, p.32).

Por tanto, se deduce que el meollo del problema se centra en el cambio de tripulación, de ahí parten diferentes factores que se interrelacionan conjuntamente con el estrés marítimo. En ese sentido se procede a describir parte de las experiencias a bordo de los investigadores.

El hecho sucedió en el lapso del mes de setiembre del 2020, cuando la empresa naviera hizo un llamado formal para que el personal proceda a embarcar; para descartar, fue necesario sacar una prueba de la COVID-19. Asimismo, en el mes de octubre se indicó que el embarque sería en España; entonces se procedió a sacar una prueba de sangre e hisopado, lo cual se requería para poder salir del país. En el momento en que se obtuvieron los resultados, el cadete dio positivo solo en la prueba del hisopado, además se informó que no se podía embarcar hasta que la prueba del hisopado resulte negativo. Consecuentemente, se procedió a sacar otra prueba COVID-19, y el resultado fue negativo. Entonces, se canceló el embarque para el investigador, mientras que para sus compañeros prevalecía la fecha de embarque fijada, sin embargo en el mes de octubre el puerto de destino no autorizó el cambio de tripulación, y procedieron a embarcarse en el mes de noviembre.

Cabe señalar que en la empresa Elcano S.A. los oficiales “Seniors” ejecutan campañas de 2 meses y medio. En ese contexto, se observó un oficial que tenía una personalidad especial; es decir, prefería realizar la mayoría de trabajos importantes sin delegar labores al personal subalterno; y esto llevó a una sobrecarga de trabajo y se produjo estrés. Eso conllevó que tuviera una mala

actitud con los oficiales de mayor jerarquía, y mucho más con los de rango inferior (tripulantes y cadetes). El efecto del estrés produjo gritos a todos, se fumaba muchos cigarrillos durante el día, comía más de lo normal, sentía que todos estaban en su contra, y que hablaban mal a sus espaldas. Empero, esta situación inició cuando el oficial llevaba 2 meses embarcado, y se fue intensificando hasta los casi 5 meses que estuvo a bordo. Y debido a la pandemia es que estuvo más tiempo de lo normal (2 meses y medio); en consecuencia se estresó y al final fue retirado de la empresa.

Adicionalmente; en la compañía naviera Elcano S.A. los oficiales ETO también embarcan por 2 meses y medio; en una ocasión hubo un marino que era una persona de edad, se medicaba con pastillas para la presión alta y antidepresivos. Tenía conocimiento de la posibilidad de permanecer más tiempo de lo normal, y llevó pastillas para 3 meses y medio. Al estar 4 meses a bordo, y medio mes sin medicarse con las pastillas, solicitó a la empresa ser relevado en el siguiente puerto o que le suministren las pastillas requeridas. Al final no pudieron llegar las pastillas, y así permaneció hasta casi los 5 meses; algunos días con buen estado de ánimo y otros que no, discutía con cualquiera que le contradecía. Se tuvo que evitar decir algo malo para que se mantenga estable.

En la compañía en cuestión, los ratings firman contrato de 8 meses (\pm 1 mes). A raíz de un oficial "Senior" que ya estaba estresado y aplicaba un trato inadecuado, los ratings decidieron pedir su desembarque. Un grupo menor

alegaba estar enfermos, o presentaban dolores en la columna, deseaban desertar del trabajo; y solicitaban un desembarque próximo.

En un contexto distinto, se resaltan los beneficios particulares “que ha traído consigo la pandemia COVID-19 para el sector marítimo. El transporte marítimo del futuro: inteligente, resistente y sostenible. Con relación a las tendencias que próximamente podrán transformar al sector” (UNCTAD, 2021, p.25). Al respecto, la OMI (2021) “apunta que la pandemia ha impulsado la digitalización y la automatización y considera que éstas deberían aportar eficiencia y ahorro de costes” (p.16).

De cara al futuro, la UNCTAD (2021) “afirma que la recuperación socioeconómica mundial dependerá de un transporte marítimo inteligente, resistente y sostenible” (p.4). En suma, “la Conferencia sobre el Comercio y Desarrollo insta a la industria, a los gobiernos y a las organizaciones internacionales a que garanticen que los marinos sean designados como trabajadores clave y sean vacunados con carácter prioritario” (ONU, 2021, párr.3).

El equipo de acción en caso de crisis de la gente de mar (SCAT) de la OMI está trabajando para ayudar a resolver casos individuales, junto con otras organizaciones como la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y la Cámara Naviera Internacional (ICS). El equipo SCAT de la OMI trabaja las 24 horas: se pone en contacto con representantes de gobiernos nacionales, ONG, sindicatos o

asociaciones relevantes, u orienta a la gente de mar hacia la organización adecuada para encontrar soluciones. Hasta la fecha, SCAT se ha ocupado de más de 500 casos que involucran a miles de marinos individuales (OMI, 2020).

Por tanto, el presente estudio se enfoca en desarrollar conceptos, patrones y teorías respecto a las variables de estudio, para luego hallar una correlación estadística a través de una prueba no paramétrica y un coeficiente. La finalidad es dejar establecido resultados que conlleven a la reflexión personal, toma de decisiones y manejo de situaciones a bordo, cuando ocurren fenómenos inesperados, muchas veces incontrolables. Finalmente la tesis tiene como premisa inicial la redacción del problema general y específicos.

1.2. Formulación del Problema

1.2.1. *Problema General*

¿Cuál es la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020?

1.2.2. *Problemas Específicos*

¿Cuál es la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la salud mental en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020?

¿Cuál es la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las consecuencias de la pandemia en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020?

¿Cuál es la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la fatiga en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020?

¿Cuál es la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las circunstancias de riesgo en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020?

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1. *Objetivo General*

Determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

1.3.2. *Objetivos Específicos*

Determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la salud mental en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

Determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las consecuencias de la pandemia en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

Determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la fatiga en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

Determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las circunstancias de riesgo en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

1.4. Justificación de la Investigación

1.4.1. *Justificación Teórica*

La tesis efectuada cobra relevancia teórica en razón de que toma teorías documentadas en el periodo del COVID-19, además se complementa con casos tipo y la experiencia de los investigadores, evidenciando la problemática fundada en los autores internacionales y nacionales. Por otro lado, se destacan las normas legales y medidas que surgieron en base a la necesidad de cubrir puestos a bordo, la gestión de relevos y el estrés generado en la gente de mar que permanecieron hasta 18 meses en el buque debido a las restricciones generadas. El conjunto de conceptos recopilados, el análisis bibliográfico se traduce en un informe científico amplio en aspectos teóricos. Asimismo, según los autores suscitados en los antecedentes, se establecen medidas para cumplir con la responsabilidad de parte de los organismos marítimos y Estados Parte.

1.4.2. *Justificación Metodológica*

Se justifica en función a la elaboración de dos cuestionarios referentes a cada variable de estudio respectivamente, cada dimensión e indicador mide la información correspondiente, sirviendo así a nuevos estudios que aspiren realizar informes relacionados con pandemias o virus que afectan al sector marítimo. No obstante, los instrumentos de investigación fueron validados de forma cualitativa y cuantitativa, cumpliendo con los parámetros metodológicos. Asimismo, el esquema metodológico establecido se posicionará como un antecedente primario para los investigadores marítimos.

1.4.3. *Justificación Práctica*

Los resultados se relacionan con los beneficios prácticos que pueden utilizar los tripulantes del buque en cuestión, así como los cadetes y oficiales egresados. Esto se debe al bienestar de la gente de mar y al cambio de tripulación; el cual se reconoce y resalta la responsabilidad compartida de parte de la gente de mar a bordo para garantizar el cumplimiento de los protocolos ante una crisis de cambio de tripulación. Lo que se fomenta en la investigación es resolver lo antes posible y utilizar los aprendizajes de la crisis como una oportunidad para construir una convivencia más resiliente en la mar. Asimismo, el estudio genera conciencia sobre las experiencias que vivieron muchos marinos mercantes, así como los investigadores, en tal sentido se creó un boletín informativo que contiene recomendaciones para que la gente de mar pueda

sobrellevar las repercusiones del estrés causado durante la pandemia del COVID-19, y en posteriores circunstancias adversas de la misma índole que se puedan presentar mientras se encuentren en el período de embarque.

1.5. Limitaciones de la Investigación

En principio, los investigadores se encontraban a bordo durante el período de la COVID-19, por eso la recolección de información se vio perjudicada, por muchos factores, por ejemplo: la disposición de colaboración de los tripulantes, el estado de ánimo, horarios de trabajo a bordo, etc. Pasado los meses y después de evaluar los efectos de la pandemia, se procedió a estructurar el informe de investigación, aunque el proceso se ralentizó en gran medida.

1.6. Viabilidad de la Investigación

La viabilidad se llevó a cabo gracias a la facilidad y el acceso a la fuente primaria de información los cuales estaban compuestos por un conjunto de revistas científicas, libros académicos, sitios web. Asimismo, los estudios internacionales se asemejan en gran medida a las variables de interés, al momento de citar los organismos especializados. En efecto, se extrajeron teorías, noticias actualizadas por la OMI, OIT, BIMCO, UMM, ITF, etc., los cuales proporcionaron al estudio datos relevantes. Asimismo, se logró la autorización de consentimiento informado de parte de las unidades de análisis y los permisos correspondientes. El apoyo constante de parte de los asesores de la ENAMM,

quienes también contribuyeron en el proceso efectivo, claro y conciso que corresponde la elaboración de una tesis.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación

Entre los antecedentes internacionales se encuentra Alday (2021) con su tesis titulada: “*Respuesta de la Marina Mercante ante la crisis del Coronavirus COVID-19: Experiencia Personal Abordo*”. El objetivo de investigación consistió en describir la experiencia personal a bordo orientado a una respuesta de la Marina Mercante ante la crisis del Coronavirus COVID-19. La metodología ejecutada se basó en el enfoque o paradigma cuantitativo, tipo básica, diseño no experimental, corte transversal, nivel o alcance descriptivo. Los resultados revelaron que la actual crisis sanitaria y económica ha creado una crisis social y humanitaria para la gente de mar, y se ve afectada por duras condiciones en las que se violan sus derechos. Especialmente cuando se trata de cambios de tripulación. Se requiere una respuesta global para garantizar que la seguridad mejorada no sea un

obstáculo, sino un facilitador. Los nuevos procedimientos crearon una situación desfavorable en la que el aumento de la burocracia y la falta de coordinación perjudicaron el desempeño laboral de la gente de mar. De tal manera, se concluyó que se debe disponer el traslado de personas distintas de los tripulantes, así como su trato durante el tránsito de la nave. Se debe prestar especial atención a los protocolos de seguridad a la hora de comer, beber y utilizar las instalaciones públicas. Las compañías navieras deben desarrollar planes de contingencia para mantener seguras a las personas a bordo sin descuidar las tareas necesarias para la navegación segura y el mantenimiento adecuado de la embarcación. Se deben revisar los procedimientos para que cualquier actuación que pueda realizarse por vía electrónica y sin presencia física se realice de esa forma. En cuanto a terminales y equipos de tierra, se debe garantizar la continuidad del negocio. Una de las principales razones de los retrasos y cancelaciones de carga y descarga son las bajas por enfermedad.

En un contexto similar destaca Martínez (2021) con su estudio denominado: *“Inspecciones técnicas con tecnología dron de buques mercantes, de recreo y su impacto COVID-19”*. Estableció como fin principal dar a conocer el ámbito de las inspecciones virtuales en el mundo naval y marítimo, ya que, actualmente, no deja de ser una realidad y cada vez los tiempos avanzan más rápidos. La metodología ejecutada se basó en el enfoque o paradigma cuantitativo, tipo básica, diseño no experimental, corte transversal, nivel o alcance descriptivo. Los resultados indicaron que desde el punto de vista académico, se ha querido dar un enfoque de la inspección hacia el futuro tecnológico; investigando a través de artículos

actuales y dando a conocer las nuevas técnicas que se están empleando y para las aplicaciones que pueden abarcar. En el balance económico estudiado con dos casos prácticos se ha querido dar a conocer la cantidad de ahorro de dinero que ocasiona una inspección virtual contra una física, con unos valores que pueden llegar hasta ahorrarse 1,6M € en todo el proceso. Se concluyó que la nueva alternativa de inspección actualmente es la realidad aumentada y el posicionamiento dinámico, una muy buena idea que puede brindar información práctica del mundo real. Así, abre la puerta a la posibilidad de llevar a cabo inspecciones de clasificación a distancia, evitando los desplazamientos de los profesionales a los buques. Es una situación que mejora la eficiencia de este tipo de trabajos, aportando grandes beneficios a la seguridad, salud y prevención de las personas en estos momentos marcados por el Covid-19.

Además, Touzani (2021) con su tesis titulada: *“Impacto COVID-19 en el tráfico de contenedores”*. El autor enfatizó el objetivo principal, el cual se tradujo en estudiar y analizar el impacto de las pandemias, que es el Covid-19 y el impacto del COVID-19 en el tráfico marítimo de contenedores a nivel mundial. La metodología ejecutada se basó en el enfoque o paradigma cuantitativo, tipo básica, diseño no experimental, corte transversal, nivel o alcance descriptivo. Los resultados señalaron que la pandemia reveló cómo el comercio electrónico se convirtió en una herramienta importante para sostener el consumo durante una crisis. La pandemia y el confinamiento pueden haber impulsado el comercio electrónico, una tendencia que probablemente continúe a medida que evolucionen los patrones de consumo. El potencial de crecimiento es enorme. La UNCTAD

estima que las ventas mundiales de comercio electrónico ascendieron a 25,6 billones de dólares en 2018, un aumento del 8 % con respecto a 2017. En 2018, se estimó que las ventas de comercio electrónico, incluidas las de empresa a empresa y de empresa a consumidor, semejante al 30 % del PIB mundial. Se concluyó que el crecimiento del envío de comercio electrónico ejercerá más presión sobre las capacidades de almacenamiento y distribución a medida que las empresas buscan garantizar la disponibilidad del inventario y las reservas de seguridad. Esto, a su vez, aumentará la demanda de almacenamiento y espacio. La demanda de espacio logístico en Asia continúa superando la oferta, y la demanda de comercio electrónico por parte de los consumidores crece mucho más rápido que la infraestructura logística que lo respalda. Se han invertido más de 4 mil millones de dólares en el Fondo de Desarrollo Logístico de Asia desde principios de 2020. Dados los cambios provocados por las interrupciones provocadas por el COVID-19, también se espera que aumente la demanda de centros de distribución y almacenes.

Olivero (2020) elaboró un informe de investigación titulado: *“Análisis del Impacto del COVID 19 en la Logística Marítima Internacional Periodo Marzo – Mayo 2020”*. La autora enfatizó el objetivo principal, el cual se tradujo en determinar el impacto del COVID-19 en la logística marítima internacional durante el trimestre Marzo – Mayo 2020. El método que se utilizó para el desarrollo del siguiente artículo académico es de carácter empírico-analítico con un diseño no-experimental, por medio de la recolección de datos primarios y secundarios, se analizó cual fue el impacto del covid-19 en la logística marítima internacional. El

tipo de investigación del artículo es exploratoria–descriptiva con un enfoque cuantitativo, permitió recolectar datos primarios en donde se observó de forma directa el funcionamiento de toda la logística marítima internacional y la recolección de información documental que permite analizar los puntos críticos que influyen en la productividad en las operaciones marítimas del comercio internacional. Otra tipología implementada en este estudio es de índole transversal. Los resultados revelaron que durante la etapa del confinamiento se mejoró la seguridad y la bioseguridad en las operaciones logísticas, y la protección a los colaboradores, el uso del teletrabajo simplificó muchos procesos e incentivó a explotar nuevos nichos de mercados con el nacimiento de nuevos emprendimientos direccionado a la logística internacional. Algunos sectores del comercio exterior incrementaron sus ventas como las exportaciones de productos tradicionales e importaciones de insumos médicos. Se concluyó que ahora todos los procesos logísticos internacionales marítimos presentan una importante disminución en sus operaciones, en especial los meses de marzo, abril y mayo; etapa del confinamiento a consecuencia del virus del COVID-19, en comparación a los años anteriores como el 2018 y el 2019 en donde no se presentaba este tipo de variación. Una de las áreas más afectadas en el sector marítimo es la reducción del tráfico internacional de naves que arriban al país, especialmente en el puerto principal en la ciudad de Guayaquil, lugar en donde fue el epicentro de esta emergencia en el Ecuador.

Por último, González (2020) con su tesis titulada: “*Control sanitario en la pandemia del COVID-19 en el transporte marítimo de cabotaje*”. El objetivo

consistió en describir y fundamentar la intervención sanitaria de la pandemia del COVID-19 en el transporte marítimo internacional y de cabotaje español. La metodología ejecutada se basó en el enfoque o paradigma cuantitativo, tipo básica, diseño no experimental, corte transversal, nivel o alcance descriptivo. Los resultados establecieron que es notoria y evidente el potencial de dispersión de los viajes marítimos relacionados con la pandemia, principalmente por el tráfico internacional de buques durante su salida y llegada a los puertos afectados por la pandemia. Cuando surja una crisis sanitaria como la que se está viviendo actualmente con el COVID-19, tendrá importantes implicaciones socio-económicas en todos los sectores. En cuanto al transporte marítimo, trae todo tipo de problemas. En términos de marcos económicos, la pandemia ha creado un gran problema, causando pánico en todo el mundo. El entorno marino es clave para ayudar a detener la propagación de la pandemia. Por la misma razón, todos los barcos están restringidos cuando viajan, limitando el número de viajes y los puertos de entrada disponibles.

Entre los antecedentes nacionales se encuentra Effio & Seclen (2021), quienes elaboraron un estudio denominado: "*Medidas de seguridad ante el covid-19 y la salud mental de los tripulantes de los buques Castillo de Catoira y Monte Sarmiento, 2021*". Establecieron como fin principal establecer la relación entre las medidas de seguridad ante el Covid-19 y la salud mental de los tripulantes de los Buques Castillo de Catoira y Monte Sarmiento, 2021. La metodología utilizada se basó en el tipo básica, enfoque o paradigma cuantitativo, método hipotético-deductivo, diseño no experimental, corte transversal, nivel o alcance correlacional.

La población fue conformada por un total de 50 tripulantes, utilizando una muestra intencional constituida por 45 tripulantes, 23 del Buque Castillo de Catoira y 22 del Buque Monte Sarmiento. La técnica utilizada fue la encuesta y los instrumentos constituyeron dos cuestionarios, los cuales fueron validados a través de jueces expertos. El grado de confiabilidad del instrumento fue establecido mediante la prueba de consistencia interna “Alfa de Cronbach” indicando para el cuestionario Medidas de Seguridad ante el Covid-19 una Elevada confiabilidad (0.902), y el cuestionario Salud Mental indicó una Aceptable confiabilidad (0.898). Asimismo, se aplicó técnicas estadísticas mediante el uso de los programas Microsoft Excel Y SPSS v.25. Los resultados determinaron que el 84.4% (38) de los tripulantes perciben que en los buques se aplican adecuadas medidas de seguridad para prevenir el Covid 19 y el 82.2 % (37) reporta una salud mental positiva, contrastando mediante la prueba “Rho de Spearman” un valor de Sig. 0.000 ($p < 0.05$) y un coeficiente de correlación positivo alto $r = 0.763$, lo cual permitió rechazar la H_0 y aceptar la H_a , concluyendo que Existe relación significativa y directamente proporcional entre las medidas de seguridad ante el Covid-19 y la salud mental de los tripulantes de los Buques Castillo de Catoira y Monte Sarmiento, 2021.

Cerna & Céspedes (2021) con su tesis titulada: “*Gestión de relevos y manifestaciones de estrés durante la pandemia por coronavirus en tripulantes de un buque petrolero de una naviera, año 2021*”. Los autores mencionados tuvieron como objetivo establecer la relación entre la gestión de relevos y las manifestaciones de estrés durante la pandemia por coronavirus en tripulantes de

un Buque Petrolero de una Naviera, año 2021. La metodología empleada fue de tipo básica, enfoque cuantitativo, método hipotético-deductivo, diseño no experimental, corte transversal y nivel correlacional. La población fue conformada por 26 tripulantes del Buque Petrolero, la muestra se constituyó por el mismo número de unidades de análisis. El muestreo fue de tipo censal. Se empleó la técnica de la encuesta mediante la autoadministración de dos cuestionarios de forma digital con enlace a Google Form, los cuales se validaron mediante el juicio de especialistas en el área marítima y psicología. Respecto a la fiabilidad; se obtuvo a través de la prueba de consistencia interna “Alfa de Cronbach” indicando un grado óptimo de confiabilidad (0,831) para el cuestionario Gestión de relevos y (0,877) para el cuestionario Manifestaciones de estrés. Se utilizaron los programas Microsoft Excel y SPSS (v.25) para el proceso de datos estadísticos. Se utilizó la prueba estadística no paramétrica Rho de Spearman, el cual estableció un coeficiente de correlación negativo moderado $r = -0,525$ y un p-valor = 0,026 ($p < 0.05$) que conllevó al rechazo de la hipótesis nula (H_0) y aceptación de la hipótesis general (H_1), concluyendo que la gestión de relevos se relaciona de manera inversa y significativa con las manifestaciones de estrés durante la pandemia por Covid - 19 en tripulantes de un Buque Petrolero de una Naviera; a medida que la gestión de relevos es buena se disminuyen los niveles de estrés en los tripulantes dado que se garantiza su seguridad y bienestar tanto físico como mental.

Efus & Gonzales (2021) con su tesis titulada: *“Uso de protocolos de seguridad y afrontamiento de riesgos ante covid-19 en tripulantes del buque Nasca*

de la empresa naviera Transgas, Año 2020". Los autores mencionados tuvieron como objetivo determinar la relación entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante la pandemia del Covid -19 en los tripulantes del Buque "Nasca" de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020, elaborado bajo una metodología de diseño no experimental, corte transversal y nivel correlacional. La población fue el total de la tripulación, se consideró una muestra censal, los 24 tripulantes del Buque Nasca. Se aplicaron dos cuestionarios, los cuales fueron homologados en función al criterio y discernimiento de seis jueces expertos. En cuanto a la confiabilidad, fue aplicada en una prueba piloto, y se determinaron dos coeficientes para ambos instrumentos (0.890 y 0.877 respectivamente). Según la escala de valores de la prueba estadística de consistencia interna "Alfa de Cronbach" los instrumentos suscitados presentan un alto grado de fiabilidad. Los resultados demostraron que el 91.7% de los tripulantes perciben una adecuada gestión de los protocolos de seguridad ante la Covid-19 en la embarcación, mientras que el 75% refieren buenos niveles para afrontar esta enfermedad, a través de la prueba no paramétrica "Rho de Spearman" se logró obtener un coeficiente de correlación igual a 0.522 y un p-valor = 0.009 < 0.05, que permitió rechazar la hipótesis nula y verificar la hipótesis general. Se concluyó que existe una relación directa y significativa entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante la Covid-19 en los tripulantes del Buque "Nasca" de la Empresa Naviera Transgas, durante el año 2020.

Visurraga (2021) con su tesis titulada: *"La fatiga y la conducta de riesgo en los oficiales a bordo de buques gaseros de la flota naviera Elcano en el contexto*

Covid-19, Malta-2020". Se planteó como objetivo determinar la relación que existe entre la fatiga y la conducta de riesgo de los oficiales a bordo de buques gaseros de la flota naviera ELCANO en el contexto Covid-19, Malta-2020. El estudio utilizó herramientas metodológicas fundadas en el tipo básico, diseño no experimental, nivel descriptivo-correlacional, de enfoque cuantitativo. El agrupamiento de datos se realizó a través de dos cuestionarios respectivamente, las variables de estudio "La Fatiga" y "Conducta de Riesgo" denotaron un alto coeficiente de confiabilidad mediante la prueba estadística "Alfa de Cronbach" (0,72). Para esto, se aplicó una prueba piloto a 10 oficiales de Marina Mercante. La muestra fue aglomerada por todos los oficiales que se encuentran embarcados en buques de tipo gasero de la Empresa Naviera ELCANO S.A. que dan en total 46 (muestra censal). En el análisis estadístico se utilizaron las gráficas de barras y el software SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) v. 27. Para el contraste de hipótesis se utilizó la prueba estadística no paramétrica "Rho de Spearman". Se concluyó que existe una relación positiva entre la fatiga y las conductas de riesgo ($\rho=0,726$). Este proyecto de investigación se llevó a cabo superando las distintas limitaciones producidas por la pandemia del Covid 19.

Por último, Mejía (2020) con su tesis titulada: "*Repercusiones del covid-19 en los oficiales de marina mercante peruanos de la especialidad de puente, embarcados en buques de navieras extranjeras, 2020*". El autor tuvo como objetivo analizar cómo ha repercutido la Covid-19 en los oficiales de marina mercante peruanos de la especialidad de puente, embarcados en buques de navieras extranjeras, 2020. El método general de investigación tuvo sus cimientos

en el paradigma o enfoque cualitativo, nivel exploratorio, tipo básica y diseño fenomenológico. La técnica de recolección de datos utilizada fue la entrevista. La muestra se agrupó en 10 unidades de información, los cuales fueron conformadas por oficiales de puente de nivel gestión y operacional, quienes navegan en buques de navieras extranjeras. La información fue procesada con la ayuda del programa Microsoft Word, Lucidchart y ATLAS.ti. Los resultados demostraron un conjunto de estructuras teóricas derivadas directamente de los datos proporcionados por la unidad de información, que están relacionadas con los efectos psicológicos en los embarcados y los oficiales que no embarcaron exitosamente; también el impacto económico por la situación y el sistema de apoyo a la gente de mar. Se concluyó que el impacto psicológico en los oficiales que iban a bordo estaba relacionado con la preocupación por los familiares en tierra y, en cambio, para los oficiales que no estaban a bordo, estaba relacionado con la incertidumbre que generaba situaciones estresantes, agregando que por falta de embarque, resultó en una baja económica. Asimismo, en términos de apoyo institucional, se entiende que las acciones de los gobiernos y entidades competentes son triviales para la gente de mar.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1. *Impacto de las Medidas de Control de la COVID-19*

En el año 2020, el Secretario General de la OMI, Kitack Lim, enfatizó la necesidad vital de mantener el comercio marítimo y proteger el bienestar de la gente de mar frente al coronavirus porque los servicios de transporte y la gente de mar son vitales para la entrega de bienes, incluidos suministros médicos y alimentos, los cuales han sido fundamentales para responder a la pandemia. También señaló que la gente de mar, sin saberlo, en la primera línea de esta calamidad global, han sido personas, por lo general lejos del hogar y la familia cuya propia salud y bienestar es tan importante como el de cualquier otra persona. En respuesta, instó a un enfoque práctico y pragmático, en dichos tiempos inusuales, para cuestiones como los cambios de tripulación, el reabastecimiento, las reparaciones, la inspección y la certificación y la concesión de licencias a la gente de mar.

Inicialmente, este pragmatismo implicaba aceptar que la COVID-19 era un caso de fuerza mayor fuera del alcance de cualquiera. La OIT aclaró en una nota informativa ampliamente difundida que especificaba bajo qué condiciones las regulaciones del MLC (2006) podrían incumplirse temporalmente, sin infringir el convenio. Es decir, durante la ocurrencia de una fuerza irresistible o de un evento imprevisto, fuera del control del Estado, que imposibilite materialmente dadas las circunstancias el cumplimiento de la obligación.

Asimismo, según Beukelaer (2021) los cierres de fronteras no fue el único obstáculo que mantuvo a la gente de mar varada en el mar. Una vez que se abrieron las fronteras, las compañías navieras se enfrentaron a costosos cambios de tripulación debido a la disponibilidad limitada de vuelos durante gran parte de 2020. Mientras tanto, algunos fletadores recurrieron al uso de cláusulas de no cambio de tripulación, particularmente con graneleros, por temor a que el cambio de tripulación pueda llevar a bordo la COVID-19.

Dada la continua profundización de la crisis de cambio de tripulación, sus preocupaciones eran sensatas. El 5 de mayo de 2020, la OMI aprobó un Marco recomendado de protocolos para garantizar cambios de tripulación y viajes seguros durante la pandemia del coronavirus (COVID-19), elaborado en consulta con la industria del transporte marítimo y los sindicatos de trabajadores marítimos, que se actualizó el 5 de octubre de 2020 (Beukelaer, 2021).

Por tanto, la fuerza mayor inicial causada por los estrictos cierres de fronteras en todo el mundo, que resultó en extensiones de contrato más allá del máximo de 11 meses según el MLC (2006), ya no existe. El cambio de tripulación incluso ahora sigue siendo difícil, ya que puede requerir el cambio de ruta de los barcos, largos arreglos de cuarentena para las tripulaciones entrantes y salientes y vuelos internacionales irregulares a un alto costo. Bajo ese contexto, la cantidad de marinos que quedaron varados constituyó una verdadera crisis humanitaria, porque la prórroga de los contratos no es sólo una cuestión laboral y de seguridad;

corren el riesgo de causar un gran daño a la salud mental y el bienestar de la gente de mar.

2.2.1.1. Cambio de Tripulación. “Los cambios de tripulación son vitales para prevenir la fatiga y proteger la salud, la seguridad y el bienestar de la gente de mar, garantizando así el funcionamiento seguro del comercio marítimo” (OMI, 2020, párr.13). No se pueden posponer indefinidamente. Las personas que trabajan en el sector marítimo y permanecen prolongados lapsos de tiempo en los buques mercantes corren un gran riesgo de transigir consecuencias adversas para la salud, incluidos complicaciones de salud física y mental. Una gran cantidad de la gente de mar varada ha señalado su agotamiento, ansiedad, fatiga y estrés mental. Un marino física y mentalmente fatigado corre un riesgo considerable de verse involucrado en un accidente marítimo.

Para dar más impulso a la acción de los gobiernos, ICS (y la Cámara Marítima del Reino Unido) convencieron al Gobierno del Reino Unido de organizar una cumbre mundial de ministros sobre la crisis del cambio de tripulación el 9 de julio de 2020. Esta reunión de alto nivel, a la que asistieron altos funcionarios representantes políticos de una amplia gama de naciones, así como de la OMI, la OIT, la ICS y la ITF, hicieron una serie de promesas útiles. Pero quedaba mucho más por hacer para convertir estas aspiraciones bien intencionadas en acciones prácticas genuinas al más alto nivel político dentro de los ministerios directamente responsables de las políticas nacionales de salud e inmigración, para abordar una

situación que es cada vez más insostenible (International Chamber of Shipping, 2021).

Marco Normativo. “Los cambios de tripulación son esenciales para cumplir con las regulaciones marítimas de seguridad, empleo, salud y bienestar de la tripulación. El período máximo continuo que un marino debe permanecer a bordo de un buque es de 11 meses” (MLC, 2006). “Este período puede excederse en situaciones de fuerza mayor, pero toda prórroga debe ir acompañada de las salvaguardias adecuadas para evitar cualquier abuso y proteger los derechos de la gente de mar” (OMI, 2020, p.16). Según la OIT, “se exigió a cientos de miles de marinos que permanezcan a bordo más allá del período máximo de 11 meses. En algunos casos, los marinos no pudieron volver a casa durante 18 meses” (OMI, 2020, párr.7).

El “Convenio sobre el Trabajo Marítimo” (2006) es un acuerdo internacional establecido por la “Organización Internacional del Trabajo”, que “consagra los derechos de los marinos en relación con las condiciones de trabajo. El Convenio ya ha sido ratificado por 97 Estados Miembros de la OIT, que representan más del 91% de la flota mercante mundial” (OIT, 2020, p.48).

“Los derechos consagrados por el convenio deben considerarse cuando las autoridades sanitarias portuarias traten de controlar y mitigar los efectos de la pandemia, entre otras cosas, asegurándose de que los marinos dispongan de los debidos equipos de protección personal” (Intertanko, 2022, p.34). Asimismo,

“tengan acceso a la atención médica mientras estén en tierra y, de manera más general, estén protegidos en materia de seguridad, salud y atención médica, lo que incluye el acceso a la atención de la salud mental” (Intertanko, 2022, p.38).

Respecto al “Código Internacional de Gestión de la Seguridad” (IGS); “de conformidad con la OMI y otros instrumentos normativos aplicables, las compañías navieras deben evaluar todos los riesgos identificados para sus buques y su personal y establecer las salvaguardias apropiadas, normalmente documentadas en sus sistemas de gestión de la seguridad” (OMI, 2021, párr.3).

Asimismo, la regla 2.5 del convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) establece que la gente de mar tiene derecho a ser repatriada al final de sus contratos. En virtud del MLC, los Estados del pabellón tienen la responsabilidad respecto del derecho de la gente de mar a ser repatriada y los Estados del puerto tienen la obligación de facilitar dicha repatriación, así como la sustitución de la gente de mar. La OIT ha señalado que estas obligaciones deben ser respetadas durante la pandemia sin perjuicio de la necesidad de tomar medidas para prevenir el contagio (MLC, 2006).

La OMI (2021) “otorga especial importancia a los protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus” (p.16). Las principales recomendaciones de esta circular eran:

- Designar a la gente de mar profesional y al personal marino independientemente de su nacionalidad como “Trabajadores clave” que prestan un servicio esencial. Conceder a la gente de mar y al personal marino las exenciones necesarias y apropiadas con respecto a las restricciones de viajes o de circulación a fin de facilitar su embarque o desembarque para prestar servicio a bordo de los buques.

- Aceptar los documentos oficiales de STCW, los libros de descarga, las cartas de nombramiento del empleador marítimo.

- Permitir a la gente de mar desembarcar de los buques en los puertos correspondientes para poder transitar por cambio de tripulación o repatriación.

- Proporcionar información a los buques y a las tripulaciones sobre las medidas básicas de protección contra la COVID-19, basada en las recomendaciones de la OMS.

Adicionalmente la OMI (2020) estableció un plan para constituir protocolos que cada empresa naviera tuvo que adaptar a sus necesidades. El protocolo se divide en dos sub-protocolos.

Actualmente, mediante la circular MSC1/Circ 1636; se emitió “un comunicado recordando los protocolos e invitando a los Estados miembros y a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales a facilitar su aplicación a raíz de la reunión del comité de seguridad marítima en su periodo de sesiones 102” (Alday, 2021, p.10). Donde se distinguió la relevancia del marco

sugerido de protocolos para avalar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de las embarcaciones mercantes.

La Circular nº 4204/Add.35/Rev. - Coronavirus (COVID-19) – “Designación de la gente de mar como trabajadores esenciales”. Resoluciones para apoyar a la gente de mar durante la pandemia de COVID-19. Se han aprobado las siguientes resoluciones para apoyar a la gente de mar durante la pandemia de COVID-19:

- Resolución de la Asamblea de la OMI (A.1160 (32)) “Medidas generales para abordar las dificultades de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19” (Diciembre de 2021).
- Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas (A/75/L.37) “Cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 para apoyar las cadenas mundiales de suministro” (Diciembre de 2020).
- Resolución del Comité de seguridad marítima de la OMI (MSC.473 (ES.2)) “Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19” (Septiembre de 2020).

Después de un análisis en profundidad del año 2020, la OMI (2021) comparte diversos datos de valor considerados como Generalidades. En ellos destaca que los marinos han sido los héroes anónimos de esta pandemia, ya que el mundo depende de ellos para transportar más del 80 % del comercio por

volumen, incluido alimentos vitales y productos médicos, energía y materias primas, así como productos manufacturados en todo el mundo.

Las dificultades que rodean la repatriación y los cambios de tripulación también tuvieron un gran impacto en la industria del transporte marítimo y se han identificado como un problema prioritario. En ese sentido, la OMI y otras organizaciones instan a los gobiernos a intervenir. El asunto ha sido abordado por el Secretario General de la ONU, quien expresó su preocupación por la creciente crisis humanitaria y de seguridad que enfrenta la gente de mar en todo el mundo (OCIMF, 2020).

Por tanto, las limitaciones en los viajes aplicadas por los gobiernos a nivel mundial crearon inconvenientes importantes para efectuar los cambios de tripulación y la repatriación de la gente de mar, lo que generó una gradual crisis humanitaria y una gran inquietud por la seguridad de la gente de mar y el transporte marítimo. La OMI intervino ágilmente, exhortando a sus estados miembros a designar a los marinos como “trabajadores clave” para que pudieran transitar entre los barcos que conforman su ámbito laboral y su país de residencia.

Si bien la OMI se ha visto confortada por el progreso realizado en muchas naciones para distinguir a los marinos como trabajadores clave y proporcionar la repatriación y los cambios de tripulación, la Organización se vio muy turbada por los muchos países donde todavía existen restricciones para la gente de mar.

Como se acotó en líneas anteriores, la OMI, la “Asamblea General de las Naciones Unidas” y la “Organización Internacional del Trabajo” (OIT) han adoptado resoluciones que instan a los Estados a distinguir a los marinos como trabajadores clave.

Sin embargo, las prohibiciones y cierres concernientes con la COVID-19 obstaculizaron este proceso. La disponibilidad limitada de vuelos comerciales redujo significativamente las opciones de viaje para la gente de mar y dio como resultado precios de boletos más altos para los operadores de barcos y los agentes de dotación, lo que exacerbó aún más los desafíos de realizar cambios de tripulación y repatriar a los marinos. Los cierres de fronteras significaron que algunos no puedan pasar por naciones extranjeras o transitar por el aeropuerto para tomar un vuelo a casa. “La situación se complicó aún más por las dificultades para obtener visas o permisos de viaje a los países de tránsito o incluso para ingresar a sus países de residencia. Los requisitos de cuarentena también obstaculizaron los viajes” (International Chamber of Shipping, 2021, p.69).

De esta manera, la Organización respalda los conceptos teóricos suscitados en la descripción problemática; esta situación ha provocado que cientos de marinos queden varados en barcos sin la idea de la repatriación. Las prórrogas continuas de sus contratos alcanzaron un grado en el cual no puede sostenerse sin consecuencias graves para la salud de la gente de mar y, en consecuencia, para la seguridad de las embarcaciones que operan.

También hay un corolario a menudo olvidado de la crisis del cambio de tripulación, que es el impacto financiero en la gente de mar que está, a todos los efectos, “varada en casa”. Incapaces de trabajar en el mar y con oportunidades limitadas o nulas en tierra, miles de marinos y sus familias experimentaron graves dificultades financieras, ya que las restricciones de viaje en curso y otras políticas relacionadas con COVID-19 les impidieron aceptar nuevos contratos de trabajo para la tripulación (International Chamber of Shipping, 2021).

Respecto a los gobiernos o Estados Parte, la OMI y otras organizaciones han instado repetidamente a los gobiernos a designar “como trabajadores clave a la gente de mar, personal marino, personal de buques pesqueros, personal del sector de energía en alta mar y personal de proveedores de servicios en los puertos, independientemente de su nacionalidad” (ITF, 2020, párr.8).

La Organización instó a los gobiernos a que brinden a este personal el apoyo necesario, como exenciones de viajes nacionales o restricciones de movimiento, para permitirles unirse a los barcos o salir de ellos y “transitar por los territorios nacionales (por ejemplo, a un aeropuerto) para su repatriación. También deben garantizar que este personal tenga acceso a tratamiento médico de emergencia y, si es necesario, facilitar la repatriación de emergencia” (International Chamber of Shipping, 2021, p.46). En adición a la cita textual anterior, la ICS (2021) afirma que “los gobiernos y las autoridades nacionales deben asegurarse de que todos los buques mercantes que visiten sigan teniendo

acceso a los atracaderos en puertos y terminales y hacer todo lo posible para permitir que se produzcan cambios de tripulación” (p.53).

La OMI (2021) enfatiza la designación de trabajador clave, refiere que es esencial para eximir a estos profesionales de las restricciones de viaje específicas relacionadas con la COVID-19, permitiéndoles viajar entre su país de residencia y los barcos, y ser repatriados al final de sus contratos. Esto es vital para permitir que se produzcan los cambios de tripulación. Este concepto reafirma la premisa principal de la investigación; “los cambios de tripulación no solo son esenciales para la salud y el bienestar de los marinos, sino que también son vitales para garantizar que los buques puedan continuar transportando mercancías esenciales de manera segura y sin interrupciones innecesarias” (párr.12).

No obstante, muchos Estados Parte y miembros asociados de la OMI enviaron “comunicaciones a la OMI en las que mencionan específicamente a la gente de mar como trabajadores clave o hicieron comentarios para indicarlo. La OMI difunde dichas comunicaciones por medio de circulares” (OMI, 2021, párr.7).

El 9 de julio de 2020, “13 países firmaron la Declaración conjunta de la Cumbre virtual marítima internacional sobre cambios de tripulación, en la que los gobiernos se comprometieron a facilitar los cambios de tripulación y lograr la designación de trabajadores clave para los marinos” (OMI, 2021, p.24). Se informó que otros han designado a la gente de mar como trabajadores clave. Al 20 de

mayo de 2021, 60 Estados miembros de la OMI y dos miembros asociados designaron a la gente de mar como trabajadores clave.

Empero, la situación continua compleja y aún se reportan problemas. En algunas situaciones, la nominación de trabajador clave solo puede designarse a los nacionales de un país en particular y las restricciones aún se aplican a los marinos de otros países, lo que hace que la tripulación extranjera no pueda transitar por ese país para su repatriación. Es posible que más países hayan designado a la gente de mar como trabajadores clave sin informarlo a la OMI.

Respecto al contexto nacional, el objetivo general de los Protocolos publicados en noviembre del 2020 y en diciembre del 2021 se fundamenta en establecer los protocolos de obligatorio cumplimiento en el servicio de transporte acuático marítimo, fluvial y/o lacustre de pasajeros de ámbito nacional y regional, para asegurar y proteger la salud frente al riesgo de contagio del Coronavirus (COVID-19), basado en medidas preventivas de seguridad y el cambio de tripulación en la navegación (Anexo 18).

Asimismo, se presentan normativas nacionales referentes a las variables de estudio, como el INFORME N° 314 -2022-MTPE/2/14.1, el cual lleva como asunto la Opinión técnica sobre la autorización para el desembarco de tripulantes nacionales a tierra. Las conclusiones fueron el impedimento de desembarque de la tripulación que realiza cabotaje, además no deberá menoscabar los derechos

fundamentales de los trabajadores (tales como la seguridad y salud en el trabajo, descanso, entre otros). Se recomendó que el presente informe sea puesto a consideración de la Dirección General de Trabajo, a fin de que previo visto bueno de la misma, continúe el trámite correspondiente (Anexo 19).

Respecto al Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC, 2006), de la Organización Internacional de Trabajo (OIT), si bien no ha sido ratificado por el Perú, contiene derechos y libertades fundamentales reconocidos para los trabajadores del sector marítimo, que pueden ser tomados como referencia y recomendaciones. De igual manera se encuentra el OFICIO N° 070-2022-GRC/DIRESA/DISE de febrero del 2022, el cual lleva como asunto la Consulta de Autorización de Francos para la tripulación. Por último, encuentra el OFICIO N° 01593/21 de abril del 2020, el cual lleva como asunto los Protocolos de seguridad para embarco y desembarco de las tripulaciones.

Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de la COVID-19. Las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para resguardar la salud y respaldar los servicios esenciales y la disponibilidad de bienes, establecen que los Estados miembros deben proveer el movimiento de residentes de la UE y nacionales de terceros países para su retorno a casa. Las personas con funciones esenciales, aparte de su ciudadanía, deben poder movilizarse y viajar para asegurar la continuidad de la actividad profesional.

Directrices sobre la protección de la salud, la repatriación y los arreglos de viaje para la gente de mar:

- El personal a bordo debería poder efectuar los viajes necesarios. Los residentes de la UE varados en naciones o en alta mar fuera de su nacionalidad o lugar de residencia deberían poder retornar a casa si su salud lo admite.

- Muchos marinos de buques de carga que operan en aguas europeas son nacionales de terceros países. Independientemente de su nacionalidad, deberían poder viajar a los puertos en los que necesiten embarcar y poder desembarcar y regresar a casa, lo que también contribuiría a garantizar que el sector se mantenga operativo a medio y largo plazo, tal y como confirma el comunicado sobre la implantación de los “Green Lanes”. El transporte marítimo puede continuar sin interrupciones solo cuando se puede cambiar la tripulación, protegiendo el mercado interior mediante la distribución de mercancías en toda la UE y permitiendo que las mercancías entren y salgan de los puertos de la UE. Por lo tanto, los estados miembros deben designar puertos que faciliten los cambios de tripulación.

Directrices generales:

1. Los servicios de transporte marítimo continuo tienen una importancia estratégica fundamental para la UE, ya que el 75 % de las mercancías que entran y salen de la UE y el 30 % de las mercancías que circulan en el mercado interior se transportan por mar. Las medidas restrictivas adoptadas para contrarrestar la pandemia de COVID-19 deben afectar lo menos posible a la libre circulación de

mercancías para mantener la actividad económica. Las restricciones no deben causar perturbaciones graves en las cadenas de suministro, los servicios esenciales y las economías de los Estados miembros o de la UE en su conjunto.

2. De conformidad con la Comunicación sobre la implementación de “Green Lanes”, la gente de mar debe poder cruzar fronteras y transitar para asumir sus funciones a bordo de buques de carga y regresar a casa después de que finalicen sus contratos. Cuando los Estados miembros lleven a cabo exámenes de salud, no deberían retrasar significativamente el embarque o la repatriación de la gente de mar.

3. Deben tomarse medidas en los puertos de la UE para proteger al personal de transporte marítimo y a los trabajadores portuarios, así como a la gente de mar y otras personas a bordo mientras embarcan y desembarcan. Para garantizar su salud y seguridad, de conformidad con la legislación de la UE sobre salud y seguridad en el trabajo, se deben evaluar todos los riesgos y se deben implementar las medidas preventivas y de protección adecuadas.

4. La Organización Marítima Internacional (OMI) y la OIT han emitido una guía sobre la extensión de certificados y SEA de la gente de mar.

Respecto a los puertos designados para cambios de tripulación; en consulta con la Comisión, los Estados miembros deben, en coordinación entre ellos, designar varios puertos de la Unión Europea para cambios rápidos de tripulación.

Los puertos deben estar dispersos geográficamente y deben estar conectados con aeropuertos operativos y estaciones de ferrocarril. Los Estados miembros deben contemplar la posibilidad de operaciones aéreas y ferroviarias dedicadas o regulares para garantizar las conexiones de transporte para los cambios de tripulación, lo que permite viajes rápidos y repatriaciones de la gente de mar.

Estos puertos designados deberían tener lugares de alojamiento cercanos donde la gente de mar pueda esperar la llegada del buque en el que deban embarcar o su vuelo, tren o barco si no zarpa el mismo día.

Los puertos deberían contar con servicios médicos accesibles y adecuados a disposición de la gente de mar en el momento del embarque, desembarque y durante los períodos de cuarentena. También deben estar equipados con servicios de bienestar accesibles.

Debido al carácter internacional del sector del transporte marítimo, las dificultades relacionadas con los cambios de tripulación no se limitan a las operaciones en la Unión Europea. En promedio, alrededor de 100 000 marinos llegan al final de sus contratos de trabajo en un mes determinado en todo el mundo. La práctica de designar puertos en los que los cambios de tripulación puedan realizarse de forma segura y sin obstáculos puede compartirse con terceros países para su implementación en todo el mundo.

2.2.1.2. Manejo de las Dificultades Generadas durante la Pandemia. La pandemia de la COVID-19 tuvo repercusiones significativas en el sector del transporte marítimo y en la propia gente de mar, y la OMI ha estado trabajando incansablemente en todos los niveles para encontrar soluciones.

Durante la pandemia de la COVID-19, factores de salud pública adicionales dificultaron la concesión de permisos en tierra. La razón principal fue proteger la salud de la tripulación y garantizar la operación segura del barco. Las altas tasas de casos locales de la COVID-19 en las áreas portuarias representaron riesgos significativos para los barcos que, de otro modo, estarían libres de la COVID-19 y que pueden estar en el mar durante un período prolongado y lejos de la asistencia médica después de una escala en el puerto (ICS, 2020).

El COVID-19 ha intensificado los problemas a los que se enfrenta la gente de mar a la hora de tomar un permiso en tierra. Algunas compañías han considerado necesario suspender la licencia en tierra para evitar la posible introducción del virus a una tripulación sana. Otros lo han dejado a la discreción de los Capitanes. Se alienta a las empresas a realizar evaluaciones de riesgos locales para identificar los puertos donde se ha reducido el número de casos y la transmisión de la COVID-19, las leyes locales no restringen indebidamente el movimiento de la gente de mar y la gente de mar puede desembarcar cuando se siguen los protocolos apropiados.

¿Cómo pueden ayudar las empresas? Muchos factores pueden afectar la salud mental de la gente de mar, como el estrés laboral, las presiones familiares y el permiso limitado para bajar a tierra. Estar lejos en el mar también puede dificultar el acceso al apoyo. Las personas reaccionan de manera diferente a los eventos, y los cambios en los pensamientos, sentimientos y comportamientos varían entre personas y con el tiempo. Un marino debe nutrir su mente y cuerpo y buscar más ayuda si es necesario. Las empresas deben crear una cultura solidaria a bordo para abordar los asuntos de salud mental (INTERTANKO, 2020).

En ese sentido el apoyo de los organismos especializados y Estados se traduce en:

- Ayudar a reducir el estigma que la gente de mar teme experimentar si mencionan su salud mental (incluida la pérdida de empleo). Se considera que la depresión es un importante factor de riesgo de suicidio.

- Algunas empresas tienen sus propias políticas y programas confidenciales de asistencia al marino que debe ser bien publicitado para que la tripulación esté consciente y pueda sentirse confiada para buscar ayuda cuando sea necesario; y no decida acabar con su vida.

- La Red Internacional de Asistencia y Bienestar de la Gente de Mar (ISWAN) desarrolló una variedad de recursos para ayudar a la gente de mar a manejar y hacer frente al bajo estado de ánimo, el estrés y la fatiga, para maximizar el bienestar psicológico.

Asimismo, la pandemia en curso podría plantear desafíos adicionales, la gente de mar puede aburrirse, frustrarse o sentirse sola y sus familias también pueden experimentar dificultades. Alguien que se siente suicida también puede experimentar estos sentimientos más intensamente si bebe alcohol, consume drogas o tiene dificultades crónicas para dormir.

Respecto al Desembarque, debe gestionarse con cuidado para reducir el riesgo de infectarse con el COVID-19 durante el desembarco del barco (incluida la interacción con cualquier personal o infraestructura en el puerto/terminal). La salud de la gente de mar debería ser monitoreada antes del desembarco para garantizar que, en la medida de lo razonablemente posible, estén lo suficientemente saludables para desembarcar y viajar con fines de repatriación. Las medidas para monitorear y evaluar la salud de la gente de mar (y cualquier pasajero) en el momento del desembarco incluyen cuestionarios de detección, escaneo o medición de temperatura y pruebas (INTERTANKO, 2022).

Respecto a las recomendaciones sanitarias y provisiones del buque, todos los marinos (y pasajeros) a bordo deben ser contactados directamente y preguntados sobre enfermedades actuales y recientes. Si alguna persona cumple con los criterios para un caso sospechoso, debe ser aislada y manejada adecuadamente con todos los casos posibles registrados en el libro de registro médico apropiado (IMHA, 2021).

Los marinos deberían acceder a un cuidado médico adecuado lo más parecida posible a la que se proporciona a los obreros en tierra. Deben tener acceso oportuno a medicamentos, información y tratamiento para cualquier condición de salud requerida. El contacto entre la tripulación y los trabajadores portuarios, incluidos los prácticos, debe reducirse al mínimo absoluto para proteger a todos del riesgo de propagación de la COVID-19.

Siempre que todos los tripulantes se encuentren sanos, “el riesgo a bordo del barco es menor que en tierra. Por lo tanto, la concesión de un permiso de tierra debe considerarse cuidadosamente, teniendo en cuenta el bienestar general de los miembros de la tripulación en las circunstancias actuales” (IMHA, 2021, p.46). Los Estados miembros deben asegurarse de que el capitán de un buque busque consejo médico lo antes posible ante “cualquier sospecha de infección por COVID-19 de los miembros de la tripulación. Esto es importante para la seguridad de la tripulación, los pasajeros y la salud pública en el Estado rector del puerto” (IMHA, 2021, p.47).

En caso de que se identifique que un buque lleva a bordo personas con infecciones confirmadas o sospechosas de la COVID-19, el “próximo puerto de escala, o si es necesario, un puerto más cercano, debe asegurarse de que podrá recibirlo. El buque en cuestión no debe ser redirigido sin justificación” (Naciones Unidas, 2021, p.53). En una situación en la que se de preferencia a los variados perfiles de “salud en la región del puerto elegido no permita brindar atención médica adecuada a la gente de mar afectada, el buque debe ser recibido por el

puerto disponible más cercano que pueda brindar la atención y las instalaciones necesarias” (Naciones Unidas [Cepal], 2021, p.54).

Para los marinos sospechosos de infecciones y un síntoma leve, la prueba debe realizarse “en el próximo puerto de escala y todos los miembros de la tripulación deben tener acceso a atención médica adecuada. Como parte de esto, la persona o personas en cuestión deben ser evacuadas y recibir atención médica adecuada” (INTERTANKO, 2021, p.49). “Si se sospecha que una persona a bordo está infectada con COVID-19, todos los miembros de la tripulación deben observar una cuarentena de 14 días, ya sea a bordo o en tierra” (INTERTANKO, 2021, p.50).

Respecto a las Medidas a Bordo para Abordar - Riesgos asociados con la COVID-19; según el Código IGS, los operadores de buques deben evaluar todos los riesgos identificados para sus buques y personal y establecer las salvaguardas adecuadas. Como resultado, las compañías navieras deben desarrollar planes y procedimientos para abordar los riesgos asociados con la pandemia de la COVID-19 para la salud de la gente de mar y la seguridad de las operaciones de sus barcos. Si bien es posible que las medidas de seguridad y salud en el trabajo marítimo a bordo de los buques, incluidos varios planes y procedimientos, ya estén establecidas en su sistema de gestión de la seguridad (SMS), los operadores de buques pueden identificar la necesidad de modificar o revisar ciertas medidas a la luz de la COVID-19 (Naciones Unidas, 2020).

En cuanto a las Medidas para gestionar la interfaz buque/tierra, la pandemia de la COVID-19 ha generado problemas para la interfaz a bordo entre la gente de mar y el personal en tierra durante las escalas en los puertos. Estos problemas a menudo están relacionados con la gente de mar y los trabajadores en tierra, como agentes, inspectores, prácticos, estibadores, inspectores, etc., que siguen diferentes procedimientos para mitigar el riesgo de infección (ICS, 2020).

Según el Código IGS, las compañías navieras están obligadas a evaluar todos los riesgos identificados para sus buques y personal y establecer las medidas de seguridad adecuadas. Como resultado, las compañías navieras deberían haber desarrollado planes y procedimientos para abordar los riesgos asociados con la interfaz de la gente de mar con el personal en tierra como parte de las operaciones del buque. Las visitas al buque deben limitarse a las que sean absolutamente imprescindibles y deben ser realizadas por el mínimo personal posible (INTERTANKO, 2020).

Cabe señalar que antes de que un barco llegue a un puerto, los operadores de barcos deben instruir a sus barcos para que comuniquen sus requisitos y expectativas a todas las entidades o personal anticipado en tierra que puedan subir a bordo del barco, si es necesario a través del agente portuario del barco (ICS, 2020).

En cuanto al abandono de la gente de mar; “deben tomarse medidas en los puertos de la UE para proteger al personal de transporte marítimo y a los

trabajadores portuarios, así como a la gente de mar y otras personas a bordo mientras embarcan y desembarcan” (Olivero, 2020, p.86). Asimismo, “para garantizar su salud y seguridad, de conformidad con la legislación de la UE sobre salud y seguridad en el trabajo, se deben evaluar todos los riesgos y se deben implementar las medidas preventivas y de protección adecuadas” (Olivero, 2020, p.87).

El abandono se produce porque los armadores tienen dificultades financieras o porque pueden obtener más dinero si no pagan los salarios ni las cuentas pendientes. Esto puede ocurrir con mayor frecuencia en los buques más viejos al final de su vida útil. En algunos casos, el valor del buque es inferior al dinero que debe pagarse a la tripulación y a otros deudores (ITF, 2020).

El abandono ocurre cuando el propietario del buque:

- No cubre el costo de la repatriación del marino.
- Ha dejado al marino sin el mantenimiento o apoyo necesarios.
- Ha cortado de manera unilateral los lazos con el marino incluido el

impago del salario contractual por un período de al menos dos meses.

Respecto al apoyo de los organismos especializados y Estados; la mayor parte de los “Estados miembros han tomado medidas para permitir la prórroga de los acuerdos de empleo de la gente de mar (SEA) con arreglo a determinados requisitos. Estos se cumplen cuando se impide la repatriación o los cambios de tripulación” (Olivero, 2020, p.90). Los Estados miembros también están

permitiendo prórrogas de “Documentos de Cumplimiento Laboral Marítimo” vencidos. Asimismo, la prórroga temporal de los certificados esenciales está siendo concedida por los Estados miembros emisores y visadores hasta el final del período de emergencia. La OMI y la OIT han publicado una guía sobre las extensiones de certificados de la gente de mar y SEA. Extender la duración de un SEA, que suele ser de 11 meses, podría aumentar la fatiga y comprometer la salud mental y la seguridad de la gente de mar. “Por lo tanto, los SEA no deben extenderse más allá de lo necesario. La gente de mar debería poder permanecer a bordo si es necesario durante un período razonable más allá de sus períodos de servicio programados” (Olivero, 2020, p.91).

“Los Estados deberían aplicar a este respecto las medidas descritas en las Directrices relativas al ejercicio de la libre circulación de trabajadores durante el brote de COVID-19” (Pérez, Padierna & Osorio, 2020, p.89). En el caso de pasaportes vencidos de marinos que no pueden acceder a los servicios consulares, se debe debilitar la prórroga de los SEA y habilitar la repatriación. Si la repatriación no se efectúa, el Estado del pabellón y el operador deberían, con el consentimiento de la gente de mar, tomar medidas para extender el SEA y poner en marcha arreglos para garantizar la repatriación de la gente de mar lo antes posible (Pérez, Padierna & Osorio).

Respecto a la estrategia de recuperación tras la pandemia de la COVID-19:

a) El propietario/operador del buque debe garantizar que se proporcione un Acuerdo de Empleo de la Gente de Mar (SEA) válido a la gente de mar cuyos contratos se extendieron debido a la pandemia de Covid-19 y debe permanecer en el acuerdo hasta la repatriación (Touzani, 2021).

El SEA debe extenderse o emitirse uno nuevo de acuerdo con la dispensa del Estado del Pabellón y la regulación internacional correspondiente. El propietario/operador del buque debe asegurarse de que el marino sea enviado a casa en la primera oportunidad disponible. Tanto el marino como la compañía deben conservar pruebas que demuestren el motivo por el cual se le pidió al marino que prorrogara su contrato y el SEA (Touzani, 2021).

b) El propietario/operador del barco debe estar en contacto con su proveedor de garantía financiera para confirmar que el seguro u otra garantía financiera está vigente para costos adicionales. Según las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC) relacionadas con la repatriación y la atención médica, el propietario del buque sigue siendo responsable de los costos pendientes de repatriación (por ejemplo, aislamiento), atención médica y cualquier costo o gasto de transferencia de la tripulación para caso sospechosos (Touzani, 2021).

En cuanto al bienestar de la gente de mar; durante estos tiempos sin precedentes en los que la gente de mar se ve obligada a prorrogar sus contratos debido a las restricciones pandémicas impuestas por el Estado con sus familias

aisladas en casa, los pensamientos y sentimientos desagradables pueden surgir rápidamente. Tal tensión emocional puede dificultar que las personas a bordo sigan las rutinas diarias y se concentren en las tareas laborales. Si las personas no tienen la oportunidad de procesar estos pensamientos y sentimientos o no se detectan, pueden volverse abrumadores. Sin buenas estrategias de afrontamiento, aumenta el riesgo de depresión (INTERTANKO, 2020).

El propietario/operador del buque puede considerar desarrollar una estrategia para apoyar a la gente de mar que no ha podido incorporarse a un buque durante un largo período debido a restricciones de viaje y para aquellos que han contraído Covid-19 durante su licencia. Puede haber casos en los que la tripulación y los oficiales subalternos/cadetes hayan tenido cursos de capacitación en tierra cancelados o retrasados debido a la pandemia y, como resultado, no puedan asumir la siguiente asignación y puedan necesitar ayuda. Al apoyar a la gente de mar que está en tierra, las empresas conservan su grupo de gente de mar experimentada (INTERTANKO, 2020).

Respecto a la Estrategia de recuperación tras la pandemia del Covid-19; los gerentes de tripulación deberán realizar cambios de tripulación lo antes posible. Los relevos de los oficiales superiores deben escalonarse cuando sea posible y se debe tener en cuenta la matriz de la tripulación. Sin embargo, se debe dar prioridad a las tripulaciones que se acerquen o hayan excedido el tiempo del contrato según lo acordado en su SEA (ICS, 2020).

El fletador debe estar informado de las decisiones tomadas para garantizar el más alto nivel de eficiencia operativa. Antes de la entrada al puerto, el jefe de tripulación debe asegurarse de que se puedan realizar cambios de tripulación teniendo en cuenta las regulaciones y restricciones locales en ese momento. Al considerar los cambios de tripulación, el gerente debe asegurarse de que los vuelos estén operando, incluidos los tránsitos. Los gerentes de tripulación también deben asegurarse de que la gente de mar tenga las visas adecuadas para todos los tránsitos. Esto puede seguir resultando difícil en algunos países debido al cierre de los consulados. La gente de mar que embarca y desembarca debe llevar consigo documentos que demuestren que son gente de mar para ayudar en su tránsito. Los tripulantes de baja también deben completar un formulario de declaración de salud (ICS, 2020).

Los jefes de tripulación deberían asegurarse de que la gente de mar tenga prueba de su condición de gente de mar, proporcionada por cualquiera de los siguientes documentos:

- Documentos oficiales de identidad de la gente de mar
- Libros de descarga
- Certificados STCW
- Acuerdos de empleo de la gente de mar

2.2.2. Estrés Laboral.

Según Naranjo (2009) el estrés ha sido un tema de interés y preocupación para diversos científicos de la conducta humana, por cuanto sus efectos inciden tanto en la salud física y mental, como en el rendimiento laboral y académico de la persona. Provoca preocupación y angustia y puede conducir a trastornos personales, desórdenes familiares e incluso sociales. Al respecto señalan Martínez y Díaz (2007, como se citó en Naranjo, 2009): “el problema que subyace radica en los requerimientos de la Modernidad, concentrada en la obtención de resultados al margen de sus consecuencias sobre la calidad de vida, y por ende en la salud física y mental de las personas afectadas” (p. 1).

El estrés se caracteriza por una respuesta subjetiva hacia lo que está ocurriendo; para Melgosa (1995, como se citó en Naranjo, 2009) debido a las alteraciones que el estrés provoca en la persona, se puede entender este concepto como: “un conjunto de reacciones fisiológicas y psicológicas que experimenta el organismo cuando se lo so-mete a fuertes demandas” (p.19). Asimismo, se identifica por una reacción subjetiva a lo que está pasando, y en este sentido es un estado mental interno de excitación o tensión. De acuerdo con Folkman et al. (1986 como se citó en Naranjo, 2009), varios eventos de la vida tienen factores que causan estrés que conducen a desequilibrios emocionales. El estrés ocurre cuando las personas identifican una situación o encuentro como amenazante en una magnitud que excede sus propios recursos de afrontamiento, poniendo así en peligro su bienestar.

Desde otra perspectiva, Espinoza, Pernas y González (2018) plantean que el estrés es la respuesta de un organismo a las demandas ambientales o internas o ambas, cualquier evento que agota o excede los recursos adaptativos del sistema social u orgánico de un individuo, mientras se pone gran énfasis en la evaluación del ambiente por parte del sujeto, lo que afectará la intensidad de la respuesta.

Al examinar una situación con carácter estresante, los autores coinciden con Grau, Hernández y Vera (s.f.), cuando refieren que este “no está determinado tan solo por la situación en sí misma, sino por factores propios de la persona a la cual ocurre y, en especial, por la valoración cognitiva que se haga de la situación” (p.64).

Por tanto, se afirma que de acuerdo con la literatura científica, el estrés implica cualquier factor externo o interno que induce a un aumento en el esfuerzo por parte de la persona para mantener un estado de equilibrio dentro de sí misma y en relación con su ambiente.

Eustrés, distrés y nivel óptimo de estrés. Neidhardt, Weinstein y Conry (1989, como se citó en Naranjo, 2009) señalaron que el doctor Hans Selye, quien es considerado un experto en estrés, lo define como un porcentaje del deterioro y agotamiento acumulativo del cuerpo. El estrés excesivo por la sobre estimulación puede provocar ansiedad, es decir, angustia. La armonía entre mente y cuerpo se rompe, lo que impide responder adecuadamente a las situaciones cotidianas. Por

otro lado, el término eustrés se utiliza para definir una situación en la que una buena salud física y mental facilita que todo el cuerpo alcance y desarrolle su máximo potencial.

El estado de eustrés se asocia con claridad mental y condiciones físicas óptimas. Un elevado nivel crónico de agitación mental y tensión corporal, superior al que la capacidad de la persona puede aguantar y que le produce angustia, enfermedades, o una mayor capacidad para superar esas situaciones (eustrés). Adicionalmente, Espinoza, Pernas y González (2018) indican que tres conceptos deben quedar claros de este tema: estrés, distrés y eustrés (Eustress o eutrés). El estrés se puede clasificar según su origen, percepción positiva o negativa, dependiendo de cómo las personas diferencien entre los estímulos externos, las respuestas pueden llevar a experimentar estrés bueno (eustrés) o estrés malo (distrés). El distrés es un estado de estrés mental (malestar, disgusto, tristeza). El eustrés es un estado de tensión psicológica que facilita la activación para actividades que buscan el placer (armonía, satisfacción, éxito, etc.).

Por consiguiente, el estrés es esencial en la vida, es el resultado de las actividades de las personas. Sin embargo, si la dosis de estrés no es la óptima, ya sea por exceso o por deficiencia, puede volverse doloroso, requiriendo adaptaciones especiales por parte del organismo más allá de la norma fisiológica, tanto física como psicológicamente. Cuando una persona funciona por debajo del umbral óptimo para el estrés, el organismo está infravalorado y estresado física, psicológica y biológicamente. Demasiado descanso puede traducirse en ira y

fatiga. Por el contrario, cuando funciona por encima de los niveles óptimos, el cuerpo puede estar sobre estimulado, agotado por la fatiga, sobrecargado de trabajo y sobre adaptado por la necesidad de secretar grandes cantidades de hormonas de adaptación (adrenalina y cortisona), que pueden tener efectos negativos, alteraciones secundarias y metabólicas y orgánicas (Naranjo, 2009, p.173).

Para Espinoza, Pernas y González (2018) los tipos de estrés suelen categorizarse según la fuente del estrés, en este sentido se puede hablar de estrés amoroso y conyugal, estrés sexual, estrés familiar, estrés por duelo, estrés médico, estrés laboral, estrés académico, estrés militar y estrés por tortura y encarcelamiento. También están el estrés laboral, el trabajo de enfermería, el estrés profesional, el estrés psicosocial, el estrés psicofisiológico y el estrés de rol. Otros tipos de estrés son el agudo (el estrés más común) provocado por exigencias impuestas al ser humano, que pueden ser positivas en pequeñas dosis, y el crónico, más desgastante y agotador.

Fases del estrés: Por lo general, el estrés no aparece de repente. El cuerpo humano tiene la capacidad de detectar señales de que está frente al evento que lo produjo. Desde el momento en que emerge hasta su máximo efecto, pasa por tres etapas: alerta, resistencia y agotamiento. (Melgosa, 1995, como se citó en Naranjo, 2009).

Luego viene la fase de fatiga, que es la etapa final del estrés. Se caracteriza por fatiga, ansiedad y depresión, que pueden ocurrir solas o juntas. La fatiga incluye el cansancio que no se recupera del sueño nocturno y suele ir acompañado de nerviosismo, irritabilidad e ira. En cuanto a la ansiedad, la persona la experimenta cuando se enfrenta a una variedad de situaciones, no solo frente a factores estresantes, sino también frente a experiencias que normalmente no ocurrirían. En cuanto a la depresión, la persona carece de motivación para sentirse a gusto con sus actividades, tiene insomnio, tiene pensamientos pesimistas y se siente cada vez más negativa consigo misma. Es importante darse cuenta de que todas las personas tienen limitaciones y, si se respetan, tendrán la oportunidad de mejorar su calidad y esperanza de vida (Naranjo, 2009).

Causas del estrés: Cualquier situación que alguien piense que es exigente o amenazante o que necesita cambiar rápidamente puede crear estrés. Sin embargo, hay que recordar que no todas las situaciones y factores estresantes son negativos. Por ejemplo, sacar buenas notas en un examen académico o conseguir un ascenso en el trabajo puede generar estrés de forma positiva. Además, varios factores estresantes afectan a las personas de manera diferente dependiendo de cómo se perciban.

En general, se puede decir que existen dos grandes fuentes fundamentales de estrés. Primero, los factores provienen del entorno externo, como de la familia, el trabajo, el estudio, etc. En segundo lugar, es la presión que generan las propias personas, es decir, las características propias de las personas y sus formas

especiales de afrontar y resolver los problemas. La ansiedad, el miedo y la obsesión son causas de estrés. Sus orígenes son a menudo inconscientes y relacionados con antiguos traumas físicos o psico emocionales. Los trastornos mentales, la depresión y la neurosis son fuentes de estrés y el resultado de condiciones que causan estrés, que pueden ser conscientes o, a menudo, inconscientes, y se remontan a la niñez. Otras causas, como la frustración, el enfoque constante en los problemas, el miedo, la duda, la insatisfacción, la falta de motivación y sentido de la vida, a menudo son inconscientes y contribuyen a la tensión psicológica persistente (Naranjo, 2009).

Además, en cuanto a las causas del estrés, Melgosa (1995, como se citó en Naranjo, 2009) hace referencia a experiencias traumáticas, las molestias cotidianas, el ambiente físico y social, las elecciones conflictivas y algunas circunstancias estresantes típicas que se presentan a lo largo de la vida. Las experiencias traumáticas, tanto si provienen de catástrofes naturales como terremotos o huracanes, así como si son provocadas por humanos, tales como accidentes o agresiones, aportan una cantidad considerable de estrés durante y después del acontecimiento. Las personas víctimas de experiencias traumáticas pasan por un periodo de estrés que sigue tres pasos: el primero es una ausencia de respuesta, la persona parece ida, como ajena a lo ocurrido; el segundo paso se evidencia por la incapacidad para iniciar una tarea por simple que sea; en el tercer paso, finalmente, la persona entra en una etapa de ansiedad y aprehensión en la que revive las escenas mediante fantasías o pesadillas.

Según la Comisión Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo, el estrés laboral se define como una respuesta física y emocional nociva que se produce cuando las exigencias del trabajo no coinciden con las capacidades, los recursos o las necesidades del trabajador. En general, según el modelo de Karasek y Theorel, el equilibrio entre los niveles de demanda y control generará un grado de estrés en un momento dado. La falta de un proceso de recuperación después de un período de estrés, y su naturaleza acumulativa, puede conducir al estrés crónico. Lazarus y Folkman definen el estrés crónico como una relación específica que se establece entre el sujeto y el entorno, que este último valora como amenazador y agobiante. Es el segundo aspecto que describe el síndrome de burnout, cuando una persona se siente completamente agotada y abrumada debido al proceso de burnout (Rodríguez & Rivas, 2011).

Respecto al sector marítimo, las reacciones se presentan de distintas maneras ante situaciones estresantes. Estas podrían ser las reacciones físicas y emocionales ante el estrés:

- Temor y preocupación por su salud y la salud de sus seres queridos, su situación financiera o laboral, o la pérdida de servicios de apoyo de los que depende.
- Cambios en los patrones de sueño o alimentación.
- Dificultades para dormir o concentrarse.
- Agravamiento de problemas de salud crónicos.
- Agravamiento de problemas de salud mental.

2.2.2.1. Salud Mental. La International Seafarer's Welfare and Assistance Network (2020) publicó una “guía sobre salud mental” destinada a los “marinos y materiales de formación disponibles en línea. Estos recursos ofrecen un amplio panorama de los riesgos mentales y psicosociales inherentes a la vida de los marinos y detallan una serie de herramientas útiles para reconocer y gestionar esos riesgos” (p.56).

De igual manera; International Chamber of Shipping (2020) elaboró “una guía que formula estrategias susceptibles de mejorar la salud mental y el bienestar de los marinos. Esta guía señala varias medidas y las relaciona con situaciones particulares que pueden (o no) darse a bordo de un determinado buque” (p.26). Siguiendo ese orden de recomendaciones, la OMS elaboró “una serie de mensajes generales y otras directrices que se pueden aplicar para mejorar la salud mental y el bienestar psicosocial” (p.42).

Respecto a la atención de la salud y psicológica de los marinos, el escenario de actuación más común es el de la gente de mar que permanecen durante largos períodos de tiempo a bordo sin fecha final prevista para el relevo o embarque, lo que se traduce en una situación replegada de tensión y riesgos en cuestiones de seguridad. “El protocolo de la OMI en estos casos comenzaba con contactar las autoridades marítimas del Estado de Abanderamiento, así como los Estados rectores de los puertos implicados” (Alday, 2021, p.7). Como resultado, se informó a la gente de mar sobre el acuerdo para proteger sus puestos de trabajo de prórrogas de contrato abusivas por parte de sus empleadores. Miles de

marinos pudieron regresar a sus hogares y reunirse con sus familias una vez que se acordaron con las autoridades un puerto de desembarque tras confirmarse el derecho de los afectados a ser repatriados sin repercusiones negativas dentro de la empresa a la que prestan servicios.

Por otra parte, “la OMI hace especial hincapié en la protección de la salud mental de la gente de mar, ofreciendo apoyo a través del servicio radio médico y facilitando la repatriación en caso de que se considere necesario” (Alday, 2021, p.8). Al mismo tiempo, se ha dado prioridad a la repatriación de los marinos que “tenían a su cargo familiares enfermos o vulnerables ante la crisis sanitaria. En todos los casos se ha tratado de garantizar la evacuación médica urgente de cualquier tripulante independientemente de las medidas y restricciones que mantenga el puerto más cercano” (Alday, 2021, p.9).

Figura 1

Parte de la tripulación del “Catalunya Spirit”

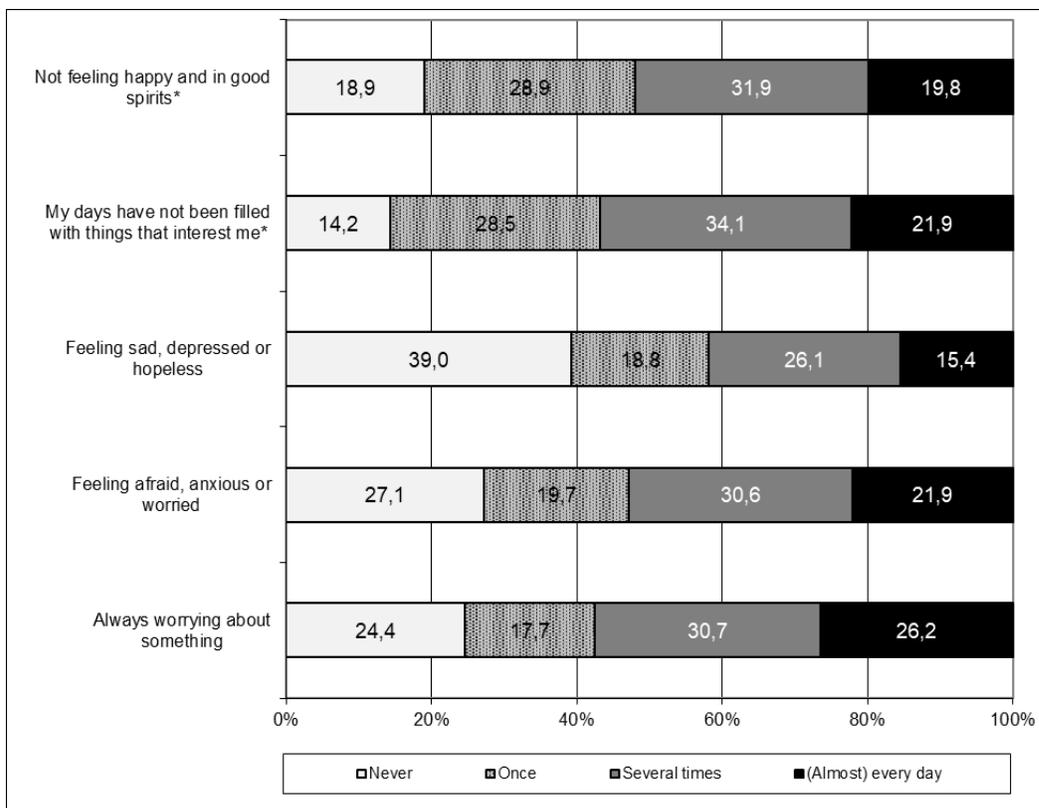


Fuente: Alday (2021).

En virtud de la salud mental, la Universidad Marítima Mundial (UMM, 2020) aplicó una encuesta que incluía cinco preguntas sobre salud mental y pedía a los encuestados que indicaran con qué frecuencia habían experimentado cada uno de los cinco síntomas durante los últimos siete días. Las respuestas demostraron que el 41,5 % de los encuestados indicó “sentirse triste, deprimido o sin esperanza” varias veces, casi todos los días o todos los días en los últimos siete días. Más de la mitad (52,5 % y 56,9 %) indicó “sentirse asustado, ansioso o preocupado” y “siempre preocupado por algo”, respectivamente, varias veces, casi todos los días o todos los días durante los últimos siete días.

Figura 2

Salud mental durante los últimos siete días



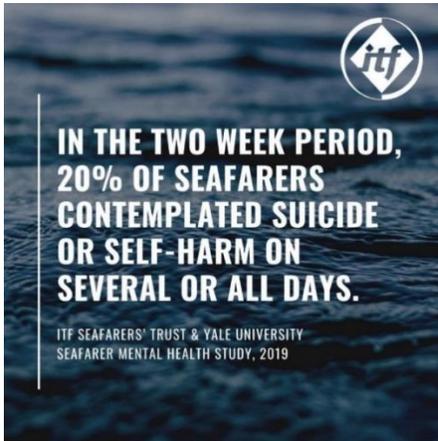
Fuente: UMM (2020).

En otro contexto, se consideran las teorías de Mija (2021), respecto a la “*salud mental de la gente de mar y la actividad física*”. Según el Reporte Final de la ITF “Seafarer Trust” (2019), “sobre la salud mental de la gente de mar se identificaron niveles peligrosos de ansiedad y riesgo de suicidio; el 20% de los marinos tuvieron ideas suicidas, el 25% depresión, y el 17% ansiedad” (p.6). Según “International Maritime Health Association” (2020) esto es comprensible debido a que “el trabajo de un marino se desarrolla entre un grupo de personas aisladas de la sociedad por un determinado tiempo; se caracteriza por ser rutinario y multicultural, es una de las profesiones de mayor exigencia física y de alto riesgo” (párr.5).

Además, los marinos se ven afectados por diferentes factores que afectan su salud mental, y más aún, debido a la automatización de los barcos, que permite operar a un menor número de tripulantes, lo que se traduce en un aumento de las horas de trabajo y disminuye las “posibilidades de salir del barco cuando este llega a puerto, sumado a esto, el aislamiento social, un descanso inadecuado, alta fatiga, un entorno hostil y de alto ruido, ha provocado que el marino presente un mayor estrés mental y psicológico” (ITF “Seafarers Trust”, 2019, p.36). Por añadidura, se identificaron niveles peligrosos de ansiedad y riesgo de suicidio según un estudio de la Universidad de Yale sobre la salud mental de los marinos encargado por ITF “Seafarers Trust” (2019).

Figura 3

Niveles de ansiedad y riesgo de suicidio



Fuente: ITF “Seafarers Trust” (2019).

Para este estudio la muestra “fue de 1572 marinos de distintos rangos y buques de distinta bandera y se observó que el 20% de los marinos tuvieron ideas suicidas, el 25% depresión, y el 17% ansiedad” (ITF “Seafarers Trust”, 2019, p.37). Sumado a esto, la prolongación de los contratos (hasta 17 meses) por la falta de relevos por la pandemia indica que más marinos tienen problemas de salud mental. Asimismo, es importante señalar que la salud mental no es sólo la ausencia de trastornos mentales, sino que es parte integral de la salud, fundamento de la capacidad colectiva e individual para pensar, transmitir emociones e interactuar con la sociedad.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) establece que la salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no sólo la ausencia de afecciones o enfermedades. Sin salud mental, no hay salud. Este problema de

salud mental puede dar lugar a un aumento de los accidentes marítimos que ponen en peligro la vida de la gente de mar. Sin embargo, existen algunas medidas preventivas que pueden mejorar la salud mental. Según un artículo científico sobre salud mental y hábitos saludables en la revista *Psicología Clínica y de la Salud* (2020): ¿Tienen relación con la actividad física? La actividad física, independientemente del tipo, tiene efectos beneficiosos sobre la salud mental, reduce el estrés y mejora el estado de ánimo.

2.2.2.2. Consecuencias de la Pandemia. El impacto de la pandemia de la COVID-19 ha exacerbado algunos de los desafíos preexistentes, al tiempo que plantea nuevos desafíos para la industria marítima. Por ejemplo, las medidas implementadas para reducir la propagación del virus, como el cierre de fronteras y las restricciones de viaje, han afectado los cambios de tripulación y han contribuido a que el tiempo de la gente de mar a bordo se alargue aún más, a veces más allá del tiempo máximo permitido legalmente. El permiso para bajar a tierra se restringió aún más o no se permitió en absoluto en muchos puertos. Esto dificultó la obtención de asistencia y suministros médicos o la realización de trabajos de reparación y mantenimiento (Andrei, 2022).

Asimismo, Grech (2022) define que los desafíos adicionales incluyeron el miedo a la infección, la incertidumbre, la inseguridad laboral y las preocupaciones sobre el bienestar de la familia y los amigos en el hogar. La evidencia de otros sectores sugiere que los desafíos adicionales que trajo la pandemia tienen consecuencias negativas para la capacidad de los marinos para hacer frente y

contribuyen a aumentar las tasas de problemas de salud mental como la ansiedad, la depresión y el estrés postraumático. Si bien muchos de estos estudios se relacionan con empleados del sector de la salud o la población en general, hay algunas pruebas emergentes de que la gente de mar también experimentó altos niveles de angustia psicológica, depresión y ansiedad durante la pandemia de COVID-19.

Trabajo/vida a bordo. Para dicho indicador la UMM (2020) cuestionó a la gente de mar, de cómo la pandemia de COVID-19 afectó los diferentes aspectos del trabajo y la vida a bordo, su familia y su empleo. En general, las respuestas sugirieron impactos graves de la pandemia, con más del 20 % de los encuestados informando un impacto muy alto o alto en cada una de estas áreas. De lejos, el área más afectada gravemente, según las respuestas de la encuesta, fueron los cambios de tripulación, seguidos de las interacciones barco-tierra (ver anexos de la UMM).

Carga de trabajo a bordo. El estudio también incluyó preguntas sobre la carga de trabajo actual de los encuestados y la tripulación en general, en comparación con la carga de trabajo antes de la pandemia. Los hallazgos incluyeron solo las respuestas de la gente de mar que había estado a bordo antes del comienzo de la pandemia.

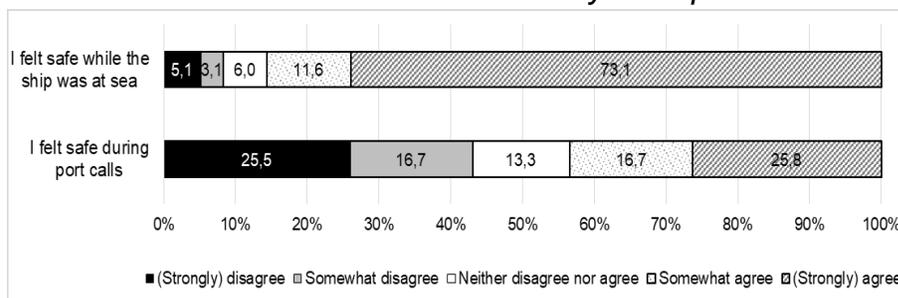
Alrededor de la mitad de los encuestados informaron un aumento en su carga de trabajo (47,8 %) y la de su tripulación (48,2 %). Alrededor de la mitad

informó que su carga de trabajo se había mantenido “más o menos igual” desde el comienzo de la pandemia. Un pequeño grupo de encuestados indicó que experimentaron una disminución en su carga de trabajo (5,2 %) o la de su tripulación (6,6 %).

Seguridad Personal a Bordo. Aunque la mayoría de los encuestados informaron que no sabían que alguien a bordo hubiera estado enfermo o infectado con COVID-19, el riesgo de infección era una preocupación para muchos. Las respuestas sugirieron que casi la mitad de los encuestados (42,2 %) no se sentían seguros durante las escalas en los puertos. En cambio, el 84,7 % estuvo de acuerdo en que se sentían seguros mientras el barco estaba en el mar.

Figura 4

Sentirse a salvo del COVID-19 en el mar y en el puerto



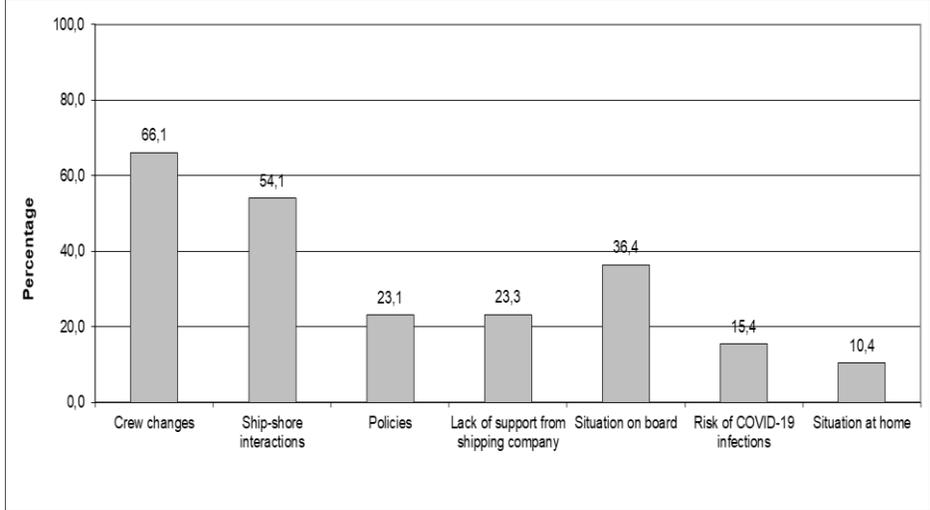
Fuente: UMM (2020).

Dificultades y Desafíos Percibidos. Para comprender mejor los desafíos que enfrenta la gente de mar a bordo, se pidió a los encuestados que nombraran las tres principales dificultades o desafíos relacionados con COVID-19 que habían

enfrentado en los últimos siete días. La Figura 4 proporciona una descripción general de los tipos de desafíos mencionados por los encuestados, agrupados en categorías amplias (UMM, 2020).

Figura 5

Dificultades o desafíos de COVID-19 enfrentados durante los últimos siete días



Fuente: UMM (2020).

De igual manera los hallazgos preliminares en cada categoría incluyeron:

- Cambios de tripulación: Los encuestados destacaron las limitaciones, cancelaciones, demoras o dificultades con los cambios de tripulación como un desafío importante. Algunas respuestas fueron más detalladas y señalaron, por ejemplo, la incertidumbre en torno a los cambios de tripulación (especialmente con respecto a las fechas de cambio de tripulación) y las dificultades relacionadas con viajar hacia/desde el barco debido a restricciones de visa, cierres de fronteras, requisitos de

cuarentena, cancelaciones de vuelos, diversidad de reglas (en algunos casos incluso dentro del mismo país), y cambiando las reglas.

– Interacciones barco-tierra: Más de la mitad de los encuestados mencionaron desafíos relacionados con las interacciones entre barcos y tierra. Esto incluía no poder desembarcar (mencionado por el 34,5 %), por ejemplo, para atención médica, para comprar artículos y suministros personales o con fines recreativos.

– Falta de apoyo de la naviera: Casi una cuarta parte de los encuestados (23,3 %) mencionaron desafíos relacionados con la falta de apoyo percibida por parte de la empresa naviera, como falta de información, información contradictoria, falta de comunicación o altas demandas y presión. Además, muchos encuestados mencionaron desafíos relacionados con contratos vencidos o prorrogados (12,5 %) o desafíos relacionados con problemas financieros e inseguridad laboral (7,1 %). Debido a la dificultad de los cambios de tripulación, algunos señalaron que sus empresas extendieron los contratos en lugar de ofrecer cambios de tripulación oportunos.

– Desafíos relacionados con la situación a bordo fueron mencionados por el 36,6 %. Esto incluyó mayores cargas de trabajo (a menudo debido a tareas adicionales y papeleo en relación con las regulaciones y requisitos

de COVID-19), fatiga debido a la gran carga de trabajo y contratos extendidos, y lidiar con el estrés y las emociones negativas como el miedo, la ansiedad, la incertidumbre, sentirse bloqueado a bordo, así como tensiones y agresiones entre la tripulación. Los capitanes y los oficiales superiores también notaron desafíos con respecto a transmitir noticias desagradables y explicar la situación a la tripulación.

– Situación en casa: Las preocupaciones sobre la situación en el hogar fueron mencionadas como un desafío clave por el 10,4 %. Esto incluía preocupaciones sobre asuntos familiares, la salud o la situación financiera de su familia, así como la situación en su país de origen. También se mencionó la comunicación limitada o difícil con amigos y familiares en el hogar. Para algunos, un desafío clave fue que Internet u otros medios de comunicación eran costosos, lentos o casi inexistentes.

2.2.2.3. Fatiga. La fatiga laboral es un aspecto que se encuentra presente en cualquier situación de trabajo. Sin embargo, cuando ésta es excesiva o no se presenta un nivel adecuado de descanso que permita controlarla, pueden originarse algunas situaciones que podrían afectar el bienestar de los trabajadores, como es el caso de la ocurrencia de accidentes e incidentes laborales. Este aspecto se encuentra sustentado en algunas investigaciones relacionadas con el tema, donde se ha demostrado la relación que existe entre la fatiga y los accidentes e incidentes laborales.

Además, los autores del estudio del factor humano llamado fatiga laboral han considerado muchas definiciones. La definición más importante es la de Mengel (1999, como se citó en Neisa y Rojas, 2009) quien considera la fatiga como una queja subjetiva que puede indicar cansancio, debilidad, falta de energía, fuertes deseos de dormir, falta de concentración, debilidad muscular, e incluso dificultad para respirar. Además, afirma que las personas pueden tener diferentes umbrales de fatiga según la cantidad de tiempo que dedican a actividades como el trabajo, el estudio, el sueño, el ocio, etc.

Asimismo, Muchinsky (2002, como se citó en Neisa y Rojas, 2009) define la fatiga laboral como el conjunto de cambios que experimenta el organismo cuando se encuentra sometido a condiciones extremas de sobre entrenamiento, o bien cuando no se está habituado a un tipo de trabajo con una intensidad concreta y se intenta superar el propio límite de esfuerzo. Por su parte, De Arquer (2003, como se citó en Neisa y Rojas, 2009) define la fatiga como el producto de la interacción persona-trabajo que engloba las tareas a realizar y las condiciones del desempeño. No obstante, la Universidad Complutense de Madrid (2013, como se citó en Velásquez, 2017) afirma que la fatiga es una sensación de debilidad y agotamiento acompañada de molestias, incluso dolor e incapacidad para relajarse.

De acuerdo con los conceptos planteados, las particularidades de la fatiga laboral se pueden sintetizar en cuatro puntos: primero, la fatiga se manifiesta generalmente como una disminución de la capacidad de respuesta o acción de las personas; segundo, es un fenómeno multi causal, aunque se puede encontrar que,

en su origen, hay una gran contribución de un factor específico; en tercer lugar, el cansancio afecta a todo el organismo en mayor o menor grado (tanto físico como mental); se percibe de forma individual, por lo que se encuentran diferencias interpersonales e intrapersonales en cuanto a su expresión e intensidad de los sentimientos. Asimismo, la fatiga varía con los factores ambientales y las características individuales; cuarto, la fatiga es un mecanismo regulador del cuerpo y tiene un gran valor adaptativo porque se considera un indicador de que el cuerpo necesita descansar.

Del mismo modo, Martínez, Méndez y Barrientos (2004, como se citó en Neisa y Rojas, 2009) destacan que la fatiga es una emoción compleja que consta de síntomas físicos y psicológicos. Además, el sentimiento pone a la persona que lo percibe en un continuo, desde sentirse bien hasta agotarse. Asimismo, la fatiga puede constituir un sistema de evaluación de la integridad individual y es un determinante de la disposición a realizar tareas. En conclusión, se puede considerar que la fatiga es un fenómeno extremadamente complejo de analizar debido a los múltiples factores que influyen en su existencia, bajo este término se marcan estados de diferente intensidad (desde muy leve hasta agotamiento total), por lo que es difícil encontrar uno. Una definición única y aceptable.

Al revisar las variadas definiciones del término “fatiga laboral”, es necesario comprender cómo los autores categorizan la fatiga en diferentes tipos según el estilo de trabajo o las características externas e internas de los trabajadores. De esta forma, se pueden detectar diferentes tipos de fatiga, entre ellos:

1. Fatiga muscular o física. Se presenta cuando existe esfuerzo físico y puede darse por el movimiento excesivo o en su defecto al poco o nulo movimiento realizado.

2. Fatiga sensorial o perceptiva. Se da por esfuerzo sensorial, dentro de estos se encuentra la fatiga visual y auditiva, y puede producir reacciones tardías debido a la fatiga en el sistema nervioso.

3. Fatiga mental o psicológica. Producido por los esfuerzos y tensiones psicológicas, por ejemplo al prestar excesiva atención de manera prolongada.

Useche (1992, como se citó en Velásquez, 2017) citando la clasificación de menciona que existen dos tipos de fatiga:

- Fatiga aguda: Es la que se da después de una actividad física pero que puede eliminarse mediante reposo.

- Fatiga crónica: Es la que persiste aún después de haber descansado y puede ocasionar problemas psicológicos y fisiológicos, como ansiedad o hasta infarto del miocardio, por lo cual es importante considerar que si la fatiga se mantiene persistente y no se la elimina fácilmente con descanso se debe acudir a un médico.

Características de la fatiga: La Universidad Complutense de Madrid (2013, como se citó en Velásquez, 2017) menciona ciertas características en común en los diferentes tipos de fatiga:

- Generalmente se traduce en una disminución de la capacidad de respuesta o de acción de la persona.

- Es un fenómeno multi causal, aunque se pueda encontrar que en su origen pese más un factor concreto.
- Afecta al organismo como un todo (físico y psíquico) y en grado diverso, dado que se percibe de manera personal.
- Sus elevados aspectos subjetivos y psicosomáticos.
- Su dificultad reparadora.
- Su tendencia para hacerse crónica y persistente.
- Es un mecanismo regulador del organismo, de gran valor adaptativo, por cuanto indica cuándo es necesario parar para descansar.

Desde una perspectiva general, se presentan teorías y conceptos acerca de la fatiga, mediante un proceso deductivo se desarrolla en un plano específico, el meollo de la presente dimensión; es decir, la fatiga y sus componentes en el ámbito marítimo, el cual fue respaldado por un proceso empírico, observado por los investigadores.

La fatiga, definida como un impulso biológico para el descanso reparador, ha sido reconocida durante mucho tiempo como una preocupación clave en la industria marítima. En el sector marítimo también se observan síntomas de la fatiga crónica, es decir, la fatiga que se acumula con el tiempo cuando la recuperación es insuficiente. Estudios anteriores han avanzado nuestro conocimiento sobre la fatiga de la gente de mar y han comenzado a examinar los problemas de salud mental. Sin embargo, se sabe poco sobre las formas en que la

fatiga y los problemas de salud mental de la gente de mar se ven afectados por crisis como la pandemia de COVID-19 (Paukstat et al., 2022).

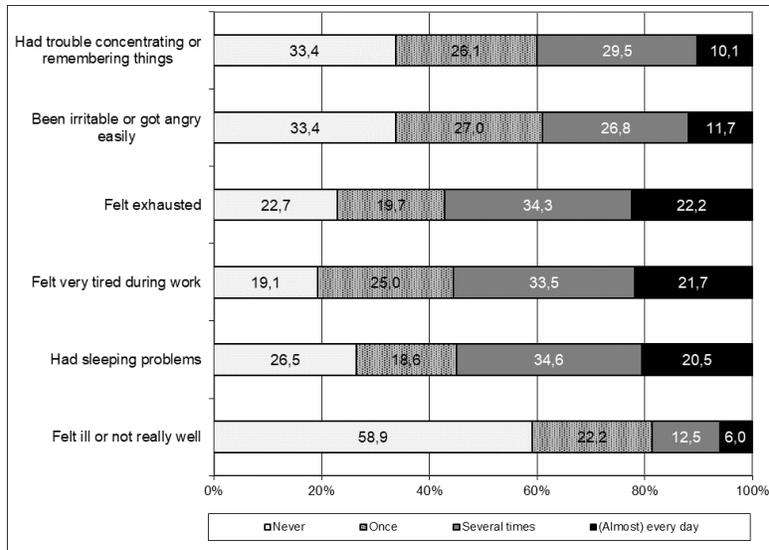
Además, estudios previos sobre la fatiga de la gente de mar se centraron en los factores estresantes, pero prestaron menos atención a los factores atenuantes. Esto a pesar de que estudios en otros contextos laborales sugieren que los factores mitigantes como el apoyo social juegan un papel importante. En un contexto marítimo, la investigación indica que el apoyo de los compañeros a bordo puede tener efectos beneficiosos para la salud mental y la fatiga de la gente de mar.

En tal sentido, se destaca la investigación realizada por la UMM (2020) el cual incluyó seis preguntas sobre los síntomas de fatiga experimentados por la gente de mar durante la pandemia. En promedio, los encuestados habían experimentado cada uno de estos entre “una” y “varias veces” en la última semana. Pero las respuestas variaron considerablemente. Por un lado, el 7,2 % informó que “nunca” había experimentado ninguno de estos durante los últimos siete días.

Por otro lado, el 11,9 % los había experimentado todos en promedio “casi todos los días” o “todos los días”. Sentirse exhausto, sentirse cansado y tener problemas para dormir fueron los más comunes. Además, un tercio de los encuestados los había experimentado “varias veces” durante los últimos siete días, y el 20 % los había experimentado “casi todos los días” o “todos los días”.

Figura 6

Fatiga durante los últimos siete días



Fuente: UMM (2020).

2.2.2.4. Circunstancias de Riesgo. Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT); estos son algunos de los factores de estrés ligados a la pandemia que afectaron de manera exclusiva a los marinos.

- Los marinos procedentes de países con niveles elevados de COVID-19 se vieron en la imposibilidad de comunicarse con sus familias durante largos períodos.
- Los marinos se vieron obligados a prorrogar sus contratos y permanecer a bordo más tiempo del previsto debido a las restricciones de viaje establecidas por algunos gobiernos, que impiden los cambios de tripulación.
- En algunos casos, se denegó el acceso a centros médicos o a asistencia médica en tierra, tanto en relación con la COVID-19 como con otras

afecciones, lo que ha provocado un incremento notable de los niveles de estrés de los marinos, que no sabían cuando recibirían la atención médica necesaria.

- Los permisos de bajar a tierra son un componente necesario de la salud mental de los marinos. Durante la pandemia, los marinos han tenido que soportar la frustración y el estrés generado por la denegación de esos permisos.

- Algunos marinos se vieron en apuros económicos, al no poder embarcar ni percibir sus salarios como consecuencia de la entrada en vigor de nuevas normas que afectaron los cambios de tripulación.

- Los marinos suelen proceder de diferentes países y pueden tener diferencias culturales o lingüísticas que reduzcan las posibilidades de ofrecer o recibir apoyo en momentos difíciles.

- Las culturas menos proclives a fomentar conductas de búsqueda de ayuda, que pueden ser características del entorno laboral de los marinos, pueden demorar la detección de problemas de salud mental y la prestación de asistencia psicológica. La identificación y el tratamiento tempranos son intervenciones esenciales para prevenir el suicidio. Entre los factores de riesgo que afectan específicamente a la salud mental de los marinos y que no guardan relación con la pandemia pero pueden agravar los factores de estrés inherentes a la COVID-19 y elevar los riesgos de depresión, ansiedad y autolesiones figuran:

1. La falta de formación sobre el plan de contingencia contra la COVID-19 del buque.

2. Un entorno laboral poco saludable.
3. La exposición a situaciones de violencia o amenazas de violencia.
4. Las afecciones médicas coexistentes.
5. El mal estado de salud.
6. Un escaso nivel de satisfacción laboral. Se debe tener en cuenta que al margen de los factores estresantes específicamente relacionados con la COVID-19 que afectan en exclusiva a los marinos, hay otros factores estresantes comunes que también desempeñan un papel, como el miedo a contraer la enfermedad o a contagiarla a terceros, el miedo a morir o a sufrir la muerte de familiares.

2.3. Marco Conceptual

Impacto de las Medidas de Control de la COVID-19: La fuerza mayor inicial causada por los estrictos cierres de fronteras en todo el mundo, que resultó en extensiones de contrato más allá del máximo de 11 meses según el MLC (2006), ya no existe. El cambio de tripulación incluso ahora sigue siendo difícil, ya que puede requerir el cambio de ruta de los barcos, largos arreglos de cuarentena para las tripulaciones entrantes y salientes y vuelos internacionales irregulares a un alto costo. La cantidad de marinos que quedaron varados constituyó una verdadera crisis humanitaria, porque la prórroga de los contratos no es sólo una cuestión laboral y de seguridad; corren el riesgo de causar un gran daño a la salud mental y el bienestar de la gente de mar.

Cambio de Tripulación: Los cambios de tripulación son vitales para prevenir la fatiga y proteger la salud, la seguridad y el bienestar de la gente de mar, garantizando así el funcionamiento seguro del comercio marítimo (OMI, 2020).

Manejo de las Dificultades Generadas durante la Pandemia: Durante la pandemia de la COVID-19, factores de salud pública adicionales dificultaron la concesión de permisos en tierra. La razón principal fue proteger la salud de la tripulación y garantizar la operación segura del barco. Las altas tasas de casos locales de la COVID-19 en las áreas portuarias representaron riesgos significativos para los barcos que, de otro modo, estarían libres de la COVID-19 y

que pueden estar en el mar durante un período prolongado y lejos de la asistencia médica después de una escala en el puerto (ICS, 2020).

Estrés Laboral: Según Naranjo (2009) el estrés ha sido un tema de interés y preocupación para diversos científicos de la conducta humana, por cuanto sus efectos inciden tanto en la salud física y mental, como en el rendimiento laboral y académico de la persona. Provoca preocupación y angustia y puede conducir a trastornos personales, desórdenes familiares e incluso sociales.

Salud Mental: Respecto a la atención de la salud y psicológica de los marinos, el escenario de actuación más común es el de la gente de mar que permanecen durante largos períodos de tiempo a bordo sin fecha final prevista para el relevo o embarque, lo que se traduce en una situación replegada de tensión y riesgos en cuestiones de seguridad.

Consecuencias de la Pandemia: El impacto de la pandemia de la COVID-19 ha exacerbado algunos de los desafíos preexistentes, al tiempo que plantea nuevos desafíos para la industria marítima. Por ejemplo, las medidas implementadas para reducir la propagación del virus, como el cierre de fronteras y las restricciones de viaje, han afectado los cambios de tripulación y han contribuido a que el tiempo de la gente de mar a bordo se alargue aún más, a veces más allá del tiempo máximo permitido legalmente.

Fatiga: La fatiga es un aspecto que se encuentra presente en cualquier situación de trabajo. Sin embargo, cuando ésta es excesiva o no se presenta un nivel adecuado de descanso que permita controlarla, pueden originarse algunas situaciones que podrían afectar el bienestar de los trabajadores, como es el caso de la ocurrencia de accidentes e incidentes laborales.

Circunstancias de Riesgo: Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT); estos son algunos de los factores más relevantes de estrés ligados a la pandemia que afectaron de manera exclusiva a los marinos.

- Los marinos se vieron obligados a prorrogar sus contratos y permanecer a bordo más tiempo del previsto debido a las restricciones de viaje establecidas por algunos gobiernos, que impiden los cambios de tripulación.

- Los permisos de bajar a tierra son un componente necesario de la salud mental de los marinos. Durante la pandemia, los marinos han tenido que soportar la frustración y el estrés generado por la denegación de esos permisos.

CAPÍTULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1. Formulación de la Hipótesis

3.1.1. *Hipótesis General*

H_i . Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

H_0 . No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

3.1.2. Hipótesis Específicas

- Hipótesis específica 1

H₁. Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la salud mental en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

H₀. No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la salud mental en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

- Hipótesis específica 2

H₂. Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las consecuencias de la pandemia en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

H₀. No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las consecuencias de la pandemia en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

- Hipótesis específica 3

H₃. Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la fatiga en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

H₀. No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la fatiga en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

- Hipótesis específica 4

H₄. Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las circunstancias de riesgo en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

H₀. No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las circunstancias de riesgo en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

3.1.3. Variable

3.1.3.1. Variable “X”:

Impacto de las medidas de control de la COVID-19

Dimensiones:

- Cambio de tripulación
- Manejo de las dificultades generadas durante la pandemia

3.1.3.2. Variable “Y”:

Estrés laboral

Dimensiones:

- Salud mental
- Consecuencias de la pandemia
- Fatiga
- Circunstancias de riesgo

CAPÍTULO IV: DISEÑO METODOLÓGICO

4.1. Diseño de la Investigación

De acuerdo con los diferentes estudios del subdesarrollo, “para salir de la crisis y proyectar a estos países en el actual escenario mundial de la nueva sociedad del conocimiento se requiere de una nueva clase gobernante, de una nueva dirigencia empresarial y de una nueva comunidad académica” (Bernal, 2016, p.56). No obstante, el autor enfatiza “que concuerde con una transformación humana y científica. Se busca formar una sociedad que aprecie a la comunidad científica como uno de sus actores centrales para que la oriente hacia la construcción de su propio destino” (Bernal, 2016, p.57).

En base a las ideas generales que presenta el autor, se deduce que los índices de inversión en investigación científica y tecnológica en los países propios revelan serias deficiencias. Al mismo tiempo, la escasez de formación del

potencial humano, contribuye a formar el cuadro de retos para el desarrollo armónico, equilibrado y sostenido de las sociedades (Bernal, 2016).

En complemento del párrafo anterior, sin duda, si los llamados países subdesarrollados quieren jugar un papel activo y protagónico en el nuevo orden mundial, necesitan generar sus propias teorías, percepciones de la realidad para enfrentar los desafíos, demandas de la sociedad actual y el nuevo orden mundial. Para ellos, la investigación y la educación son estrategias primordiales, basadas en la realización de los talentos y potencialidades de las personas, como las estrategias competitivas de estas sociedades.

Por otra parte, respecto a la metodología de la investigación científica, Morán y Alvarado (2010) señalan que es una forma de “conocimiento superior y especial. Las normas del juego que se llaman ciencia o investigación, se reducen a la racionalidad, la objetividad y la verdad. El conocimiento científico es un conocimiento objetivo y racional de la naturaleza y sus fenómenos” (p.83).

Desde la perspectiva de los autores suscitados se infiere que los métodos científicos no tiene puntos definidos, puesto que el concepto que desprende cada uno de ellos tiene cierta disimilitud y no sigue una línea definida, tal y como lo señalan Toro y Parra (2010); “una de las restricciones más grandes de los manuales de metodología de la investigación es asumir que la metodología de la investigación y la misma investigación consisten en seguir unos pasos, obedeciendo a unos esquemas determinados” (p.56).

En tal sentido, la presente pesquisa científica se basó en los temas establecidos por Valderrama (2019). Respecto al paradigma cuantitativo de investigación, dichos autores señalan que trabajan con hechos reales que pretenden medir, describir, explicar y predecir las variables de estudio. Para cumplir con este objetivo emplean métodos y técnicas específicas con la finalidad de recolectar datos de tipo numérico, los cuales son procesados mediante los procedimientos estadísticos. Esto permitirá realizar el análisis e interpretación de los resultados que fundamentarán la prueba de las hipótesis (p.20).

De igual manera Dieterich (2011) señala que la investigación cuantitativa es el uso de los números para medir y expresar las propiedades del universo social y natural en forma cuantitativa precisa, es decir, mediante una combinación de dígitos de 0 a 9 y el uso de la matemática (p.73).

Considerando el concepto del párrafo anterior, la tesis es cuantitativa porque se basa en cálculos numéricos, haciendo uso de la estadística descriptiva e inferencial, para ejecutar el análisis de datos e interpretación. Del mismo modo, se buscó medir de forma cuantitativa las variables de estudio; impacto de las medidas de control de la COVID 19 y el estrés laboral, con el fin de obtener resultados en función de porcentajes, frecuencias e índices de correlación.

Referente al tipo de investigación, Vieytes (2004) argumenta que se llama investigación básica a aquella que es fundamento para otras investigaciones y pretende conocer, explicar y comprender los fenómenos. La investigación básica

sirve de base teórica de otras investigaciones y tiene por finalidad conocer, explicar y comprender las alteraciones, problemas o fenómenos encontrados (p.35).

De igual manera Valderrama (2019) señala que la investigación básica, teórica, pura o fundamental está destinada en aportar un cuerpo organizado de conocimientos científicos y no produce necesariamente resultados de utilidad práctica inmediata. Se preocupa por recoger información de la realidad para enriquecer el conocimiento teórico-científico, orientado al descubrimiento de principios y leyes (p.164).

De acuerdo a las teorías descritas, la presente pesquisa científica se caracteriza por ser de tipo básica debido a que los resultados no tienen ningún fin práctico ni solucionan un problema de manera inmediata, sino busca establecer una relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID 19 y el estrés laboral en los tripulantes de un buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera Elcano S.A., 2020.

Respecto al nivel de investigación Toro y Parra. (2010) señalan que dicho tipo de estudio tiene como propósito medir el grado de relación entre dos o más conceptos o variables (en un contexto particular) (p.247). También señalan que la utilidad y el propósito principal de los estudios correlacionales consisten en saber cómo se puede comportar un concepto o variable conociendo el comportamiento de otra u otras variables relacionadas (p.248).

Por otro lado, Ñaupas et al. (2018) indica que en el nivel de investigación correlacional lo que se busca es establecer el grado de intensidad en que se encuentran asociadas las variables del estudio (p.415).

Acorde con lo mencionado por los autores el presente estudio pertenece al nivel correlacional, porque estuvo orientado en evaluar el grado de asociación entre dos o más variables (X e Y) miden cada una de ellas (presuntamente relacionadas) y después, cuantifican y analizan la relación. Tales correlaciones se sustentan en hipótesis sometidas a prueba.

Respecto al diseño de investigación, Valderrama (2019) señala que la investigación no experimental es una investigación sistemática y empírica, en la que las variables independientes no se manipulan, porque ya están dadas. Las inferencias sobre las relaciones entre variables se realizan sin intervención o influencia directa, y dichas relaciones se observan tal y como se han dado en su contexto natural (p.67).

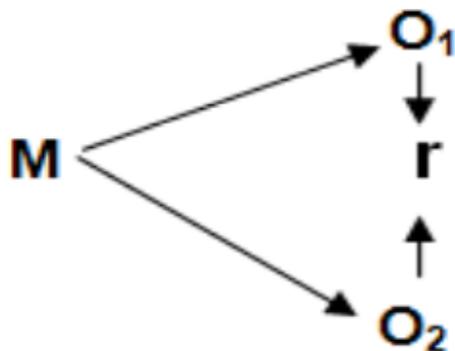
Asimismo, Hernández–Sampieri y Mendoza (2018) sostienen que los diseños no experimentales de corte transeccionales o transversales recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito normalmente es evaluar una situación, comunidad, evento, fenómeno o contexto en un punto del tiempo (p.176).

Teniendo en cuenta lo que mencionan los autores, el presente estudio pertenece al diseño no experimental; corte transversal en razón de que no se manipuló ninguna variable independiente para ver sus efectos en la variable dependiente, y la recolección de datos se realizó en un mismo tiempo.

Cabe señalar que el método utilizado fue el método hipotético- deductivo. Respecto a dicho método, Toro y Parra (2010) sostienen que se pasa de lo general, partiendo de unos enunciados de carácter universal y utilizando instrumentos científicos se infieren enunciados particulares (p.286). Asimismo, asevera que puede ser hipotético-deductivo, si las premisas de partida son hipótesis contrastables (p. 287).

Figura 7

Simbología de un estudio correlacional



Donde:

M = Muestra

O1 = Observación de la V.1.

O2 = Observación de la V.2.

r = Correlación entre dichas variables

4.2. Población y Muestra

Una unidad de observación es una entidad en la que los investigadores pueden obtener información relacionada con sus variables o categorías de análisis. Se habla de entidades porque estas unidades pueden ser elementos, personas, instituciones sociales, grupos o colectivos, objetos culturales, documentos escritos, etc.

4.2.1. Población

Según Vieytes (2004) una población es un conjunto de elementos finito o no finito, definido por una o más características (p.395). También indica que las poblaciones deben definirse, aparte de sus características, en un cierto contexto (p.395). En ese sentido, la población fue agrupada por todos los tripulantes de un buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera Elcano S.A., 2020.

4.2.2. Muestra

Debido a la pequeña proporción de la población, la técnica de muestreo fue de tipo no probabilística dirigida, por criterio o intencional; ya que todos los integrantes de la muestra son tripulantes del buque en cuestión. Tal y como lo

señala Ander-Egg (citado por Ñaupas et al, 2018), el autor sostiene que la muestra es la parte o fracción representativa de una población, universo o colectivo, que ha sido obtenida con el fin de investigar ciertas características del mismo (p.334).

En consecuencia, la muestra estuvo conformada por 30 tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera Elcano S.A., 2020; quienes actualmente se encuentran en el ejercicio de sus labores a bordo.

4.3. Operacionalización de la Variable

Anexo 3.

Tabla 1

Baremación de la variable “X”

Variable X	Impacto de las medidas de control de la COVID 19
Respuestas	Rangos
Nunca	15-26
Al menos una vez	27-38
Algunas Veces	39-50
Varias Veces	51-62
(Casi) Siempre	63-75

Tabla 2*Baremación de la variable "Y"*

Variable Y	Estrés Laboral
Respuestas	Rangos
Nunca	15-26
Al menos una vez	27-38
Algunas Veces	39-50
Varias Veces	51-62
(Casi) Siempre	63-75

4.4. Técnicas para la Recolección de Datos

Las técnicas de recopilación de información exponen a los investigadores a un proceso de toma de decisiones para elegir el método más adecuado para fines de investigación. Al respecto Hurtado (2010, citado por Valderrama y Jaimes, 2019) sostiene que las técnicas de recolección de datos son los procedimientos y actividades que le permiten al investigador obtener la información necesaria para dar cumplimiento a su objetivo de investigación (p.260).

Asimismo, Valderrama y Jaimes (2019) afirman: Las técnicas de recolección de datos son los distintos procedimientos que realiza el investigador para obtener los datos que, luego de ser procesados, se convierten en información (p.261).

4.4.1. Técnica

Para la utilización de una técnica, los investigadores pueden confiar en su amplia adaptabilidad y diversas herramientas para obtener información. La técnica empleada para la agrupación de información fue la encuesta.

4.4.2. Instrumento

Un instrumento es un dispositivo o mecanismo que utilizan los investigadores para crear información. Estas herramientas pueden ser de naturaleza mecánica, formato de cuestionario, etc. En algunas situaciones, los instrumentos extienden la percepción del investigador, en otros casos receptionan estímulos o reactivos utilizados para generar información, y otros instrumentos ayudan a registrar eventos.

Instrumento de medición para la variable “X” Impacto de las medidas de control de la COVID-19: Se utilizó un cuestionario tipo politómico (15 ítems) con alternativas de respuesta 1) Nunca 2) Al menos una vez 3) Algunas veces 4) Varias Veces 5) (Casi) Siempre. Para establecer gráficos descriptivos referentes a la percepción y experiencias de la muestra de estudio. La formulación de las preguntas se relaciona con los indicadores y estos, al mismo tiempo, con las dimensiones de la variable “X” (Anexo 4).

FICHA TÉCNICA DEL INSTRUMENTO DE MEDICIÓN

Nombre	Cuestionario de la variable "X": Impacto de las medidas de control de la COVID-19
Autores	TIRADO ROQUE, PATRICIA DEL ROCÍO MALLMA FARROÑAN, EDGAR DANIEL
Año	2022
Objetivo	Determinar la correlación entre las variables "X" e "Y".
Administración	Individual
Muestreo	30 tripulantes y el muestreo empleado fue de tipo no probabilística por criterio o intencional.
Nivel de confianza	Nivel de confianza del 95% y error +/- 5% para el análisis global de las dimensiones e indicadores respectivamente (estadística).
Dimensiones	Número de dimensiones: Dimensión 1: 2 indicadores Dimensión 2: 5 indicadores Total = 7 indicadores
Material	Medios físicos.

La confiabilidad y la validez son las cualidades básicas que deben tener todas las pruebas o herramientas de recolección de información. Si el instrumento cumple con estos requisitos, los resultados alcanzados en la investigación están garantizados, por lo que las conclusiones son creíbles.

La validez está relacionada con la racionalidad, o más exactamente, con el enlace entre el modelo teórico establecido en la investigación y la realidad empírica. El instrumento suscitado anteriormente se conforma por 15 preguntas cerradas. Referente a la validez interna, fue homologado por 5 especialistas en el tema investigativo (Anexo 5). Referente a la fiabilidad, para aplicar la prueba de confiabilidad, se emplearon los corolarios de la prueba piloto aplicada a 5 elementos de análisis con características similares de la muestra, mediante el estadístico de consistencia interna Alfa de Cronbach para reactivos politómicos lo cual indicó un valor de 0.875 en concordancia con los corolarios del análisis de consistencia interna que pertenece a la variable "X"; y según los niveles establecidos en la tabla de valores (Alfa de Cronbach), se estableció que el instrumento de investigación es de elevada consistencia interna.

Tabla 3

Estadístico de fiabilidad Alfa de Cronbach del instrumento de medición sobre la variable "X"

Estadístico de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,875	15

Tabla 4

Tabla de valores de Alfa de Cronbach

Coeficiente	Relación
0.00 a +/- 0.20	Despreciable
0.20 a 0.40	Baja o ligera
0.40 a 0.60	Moderada
0.60 a 0.80	Marcada
0.80 a 1.00	Muy Alta

Instrumento de medición para la variable “Y” Estrés laboral: Se utilizó un cuestionario tipo politómico (15 ítems) con alternativas de respuesta 1) Nunca 2) Al menos una vez 3) Algunas veces 4) Varias Veces 5) (Casi) Siempre. Para establecer gráficos descriptivos referentes a la percepción y experiencias de la muestra de estudio. La formulación de las preguntas se relaciona con los indicadores y estos, al mismo tiempo, con las dimensiones de la variable “Y” (Anexo 4).

FICHA TÉCNICA DEL INSTRUMENTO DE MEDICIÓN

Nombre	Cuestionario de la variable “Y”: Estrés laboral
Autores	TIRADO ROQUE, PATRICIA DEL ROCÍO MALLMA FARROÑAN, EDGAR DANIEL
Año	2022
Objetivo	Determinar la correlación entre las variables “X” e “Y”.
Administración	Individual

Muestreo	30 tripulantes y el muestreo empleado fue de tipo no probabilística por criterio o intencional.
Nivel de confianza	Nivel de confianza del 95% y error +/- 5% para el análisis global de las dimensiones e indicadores respectivamente (estadística).
Dimensiones	Número de dimensiones: Dimensión 1: 4 indicadores Dimensión 2: 4 indicadores Dimensión 3: 3 indicadores Dimensión 4: 4 indicadores Total = 15 indicadores
Material	Medios físicos.

El instrumento suscitado anteriormente se conforma por 15 preguntas cerradas. Referente a la validez interna, fue homologado por 5 especialistas en el tema investigativo (Anexo 5). Referente a la fiabilidad, para aplicar la prueba de confiabilidad, se emplearon los corolarios de la prueba piloto aplicada a 5 elementos de análisis con características similares de la muestra, mediante el estadístico de consistencia interna Alfa de Cronbach para reactivos politómicos lo cual indicó un valor de 0.862 en concordancia con los corolarios del análisis de consistencia interna que pertenece a la variable “Y”; y según los niveles establecidos en la tabla de valores (Alfa de Cronbach), se estableció que el instrumento de investigación es de elevada consistencia interna.

Tabla 5

Estadístico de fiabilidad Alfa de Cronbach del instrumento de medición sobre la variable “Y”

Estadístico de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,862	15

4.5. Técnicas para el Procesamiento y Análisis de los Datos

Se construyó una matriz de base de datos para la variable en estudio. Depositando los valores numéricos obtenidos por medio de la aplicación del instrumento de medición, con la finalidad de ser usado en el análisis descriptivo e inferencial a través de los programas “*Statistical Package for the Social Sciences*” (SPSS), versión 27 y Excel (V.18).

Para la exhibición de los resultados finales de investigación, se construyeron tablas de frecuencia con el fin de resumir información de las variables en estudio; mediante esas tablas, se ha podido proyectar figuras estadísticas con el propósito de permitir un rápido análisis visual y ofrecer mayor información. La prueba de hipótesis se realizó mediante el estadístico inferencial no paramétrico “Rho de Spearman”, para comprobar si existe una relación significativa.

4.6. Aspectos Éticos

Con base en la ética de la investigación, las identidades de quienes forman parte de la muestra de investigación son ocultadas y mantenidas como información privada de propiedad exclusiva de los autores. Asimismo, para llevar a cabo la aplicación del cuestionario es necesario generar un documento de consentimiento informado de la unidad de análisis (Anexo 6). Al firmar los documentos anteriores, las personas que constituyen la muestra indican que conocen la investigación científica, el procesamiento de los datos proporcionados, su difusión y la información relacionada, los participantes pueden tomar la decisión correcta de participar en el trabajo de investigación y dan su consentimiento voluntario por escrito para participar. También se les informó que podían retirarse en cualquier momento durante la aplicación del cuestionario si consideraban que la investigación no satisfacía sus intereses o no estaba de acuerdo con sus preferencias. Finalmente, los resultados se publicarán y, si corresponde, se enviarán por correo electrónico en persona.

CAPÍTULO V: RESULTADOS

5.1. Procedimiento Estadístico para la Comprobación de Hipótesis

Para fines de la presente pesquisa se hizo uso de la estadística descriptiva e inferencial, para conocer de forma gráfica los distintos niveles establecidos referentes al impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral. Para definir la distribución de los datos se aplicó la prueba de normalidad a través de la estadística inferencial. Se demostró que los datos no proceden de una distribución normal. Para lo cual se eligió la prueba estadística no paramétrica “Rho de Spearman”.

5.2. Descripción de los Resultados

5.2.1. Variable “X”: Impacto de las Medidas de Control de la COVID-19

En cuanto a la variable Impacto de las Medidas de Control de la COVID-19, los datos logrados en la Tabla 6, permiten visualizar los porcentajes y frecuencias del cual un 10,0 % se sitúa en la escala “Nunca”; un 20 % se sitúa en la escala “Al menos una vez”; un 36,7 % se sitúa en la escala “Algunas veces”; un 23,3 % se sitúa en la escala “Varias veces”; un 10 % se sitúa en la escala “(Casi) siempre”. Los resultados señalan que el mayor porcentaje de los reactivos se sitúa en la escala “Algunas veces”.

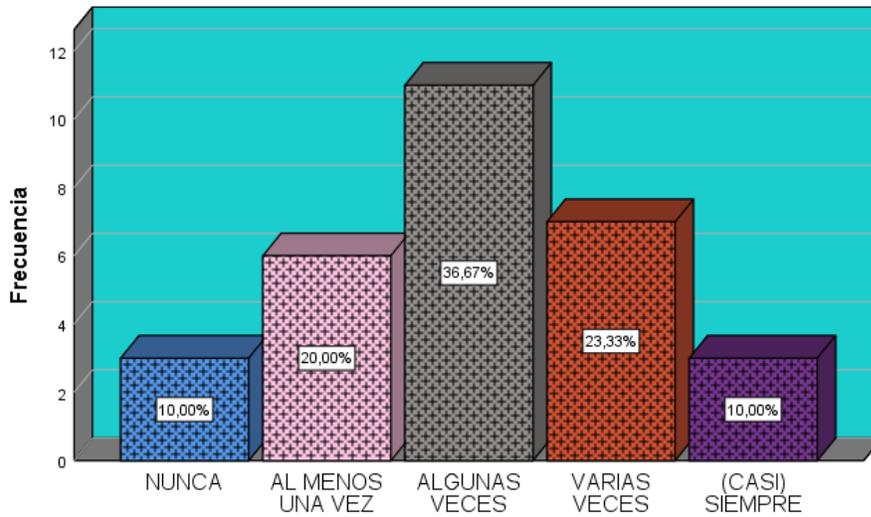
Tabla 6

Variable “X”

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	3	10,0	10,0	10,0
	AL MENOS UNA VEZ	6	20,0	20,0	30,0
	ALGUNAS VECES	11	36,7	36,7	66,7
	VARIAS VECES	7	23,3	23,3	90,0
	(CASI) SIEMPRE	3	10,0	10,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Figura 8

Descripción de la variable "X"



5.2.1.1. Dimensión 1: Cambio de Tripulación. En cuanto a la dimensión 1 Cambio de tripulación, los datos logrados en la Tabla 7, permiten visualizar los porcentajes y frecuencias del cual un 16,7 % se sitúa en la escala “Nunca”; un 26,7 % se sitúa en la escala “Al menos una vez”; un 23,3 % se sitúa en la escala “Algunas veces”; un 23,3 % se sitúa en la escala “Varias veces”; un 10 % se sitúa en la escala “(Casi) siempre”. Los resultados señalan que el mayor porcentaje de los reactivos se sitúa en la escala “Algunas veces y Varias veces”.

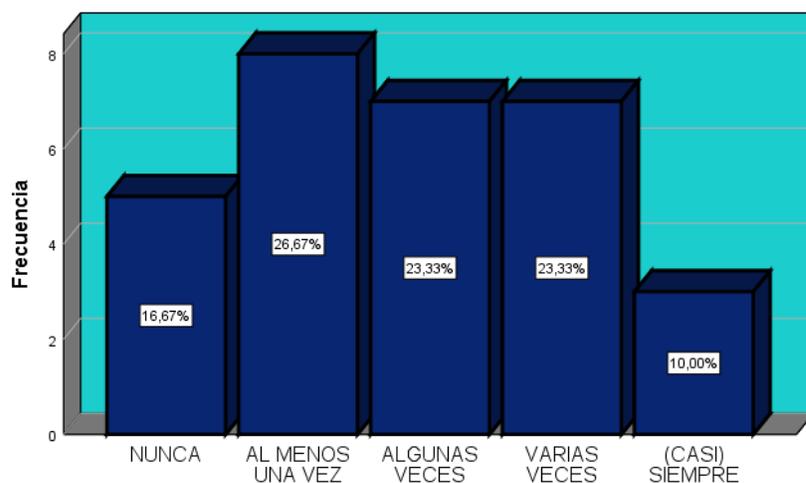
Tabla 7

Resultados obtenidos de la dimensión 1

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	5	16,7	16,7	16,7
	AL MENOS UNA VEZ	8	26,7	26,7	43,3
	ALGUNAS VECES	7	23,3	23,3	66,7
	VARIAS VECES	7	23,3	23,3	90,0
	(CASI) SIEMPRE	3	10,0	10,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Figura 9

Descripción de la dimensión 1



5.2.1.2. Dimensión 2: Manejo de las Dificultades Generadas durante la Pandemia. En cuanto a la dimensión 2 Manejo de las Dificultades Generadas durante la Pandemia, los datos logrados en la Tabla 8, permiten visualizar los porcentajes y frecuencias del cual un 13,3 % se sitúa en la escala “Nunca”; un 30 % se sitúa en la escala “Al menos una vez”; un 26,7 % se sitúa en la escala

“Algunas veces”; un 20 % se sitúa en la escala “Varias veces”; un 10 % se sitúa en la escala “(Casi) siempre”. Los resultados señalan que el mayor porcentaje de los reactivos se sitúa en la escala “Al menos una vez”.

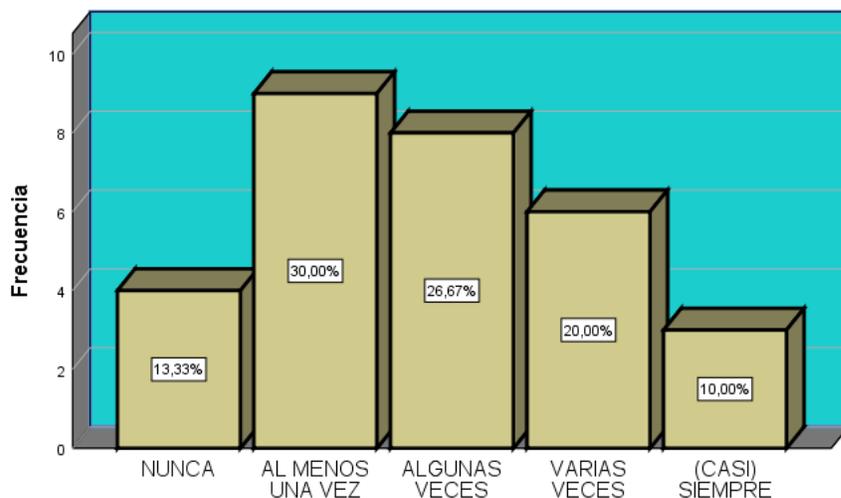
Tabla 8

Resultados obtenidos de la dimensión 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido NUNCA	4	13,3	13,3	13,3
AL MENOS UNA VEZ	9	30,0	30,0	43,3
ALGUNAS VECES	8	26,7	26,7	70,0
VARIAS VECES	6	20,0	20,0	90,0
(CASI) SIEMPRE	3	10,0	10,0	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 10

Descripción de la dimensión 2



5.2.2. Variable “Y”: Estrés Laboral

En cuanto a la variable Estrés laboral, los datos logrados en la Tabla 9, permiten visualizar los porcentajes y frecuencias del cual un 10,0 % se sitúa en la escala “Nunca”; un 23,3 % se sitúa en la escala “Al menos una vez”; un 36,7 % se sitúa en la escala “Algunas veces”; un 13,3 % se sitúa en la escala “Varias veces”; un 16,7 % se sitúa en la escala “(Casi) siempre”. Los resultados señalan que el mayor porcentaje de los reactivos se sitúa en la escala “Algunas veces”.

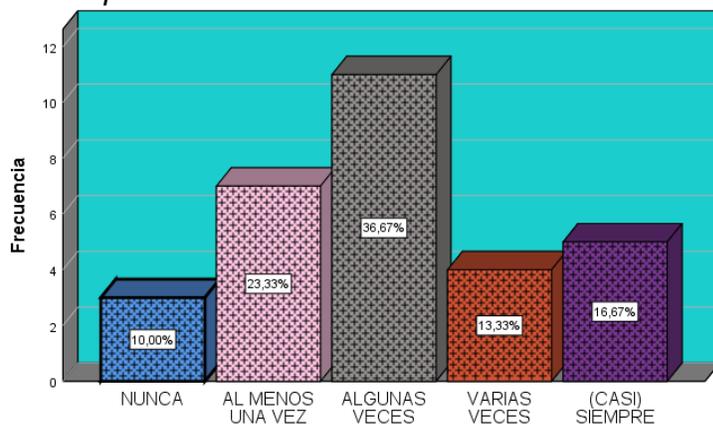
Tabla 9

Variable “Y”

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	3	10,0	10,0	10,0
	AL MENOS UNA VEZ	7	23,3	23,3	33,3
	ALGUNAS VECES	11	36,7	36,7	70,0
	VARIAS VECES	4	13,3	13,3	83,3
	(CASI) SIEMPRE	5	16,7	16,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Figura 11

Descripción de la variable “Y”



5.2.2.1. Dimensión 1: Salud Mental. En cuanto a la dimensión 1 Salud mental, los datos logrados en la Tabla 10, permiten visualizar los porcentajes y frecuencias del cual un 10,0 % se sitúa en la escala “Nunca”; un 23,3 % se sitúa en la escala “Al menos una vez”; un 26,7 % se sitúa en la escala “Algunas veces”; un 23,3 % se sitúa en la escala “Varias veces”; un 16,7 % se sitúa en la escala “(Casi) siempre”. Los resultados señalan que el mayor porcentaje de los reactivos se sitúa en la escala “Algunas veces”.

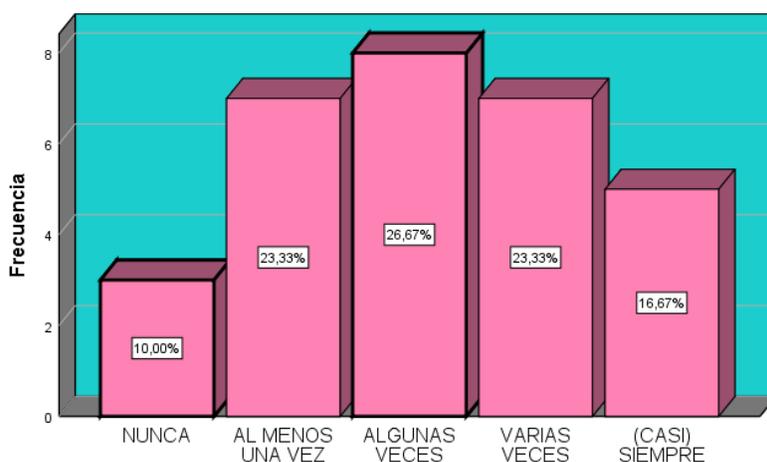
Tabla 10

Resultados obtenidos de la dimensión 1

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido NUNCA	3	10,0	10,0	10,0
AL MENOS UNA VEZ	7	23,3	23,3	33,3
ALGUNAS VECES	8	26,7	26,7	60,0
VARIAS VECES	7	23,3	23,3	83,3
(CASI) SIEMPRE	5	16,7	16,7	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 12

Descripción de la dimensión 1



5.2.2.2. Dimensión 2: Consecuencias de la Pandemia. En cuanto a la dimensión 2 Consecuencias de la Pandemia, los datos logrados en la Tabla 11, permiten visualizar los porcentajes y frecuencias del cual un 6,7 % se sitúa en la escala “Nunca”; un 26,7 % se sitúa en la escala “Al menos una vez”; un 33,3 % se sitúa en la escala “Algunas veces”; un 23,3 % se sitúa en la escala “Varias veces”; un 10 % se sitúa en la escala “(Casi) siempre”. Los resultados señalan que el mayor porcentaje de los reactivos se sitúa en la escala “Algunas veces”.

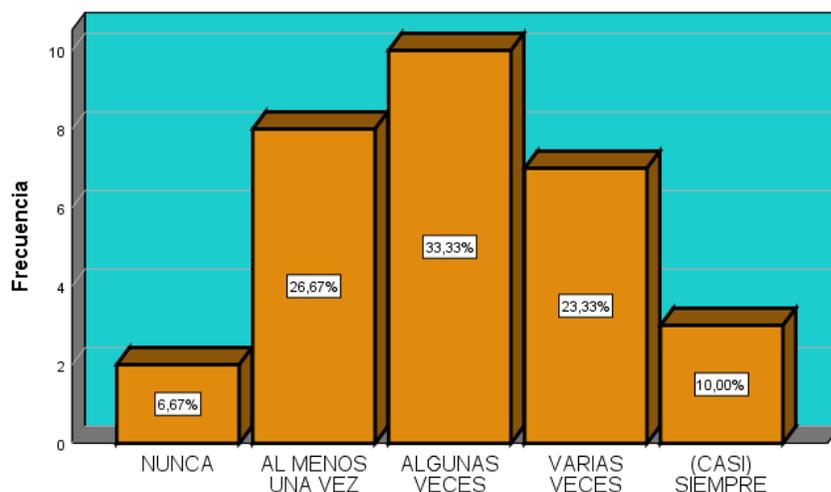
Tabla 11

Resultados obtenidos de la dimensión 2

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	2	6,7	6,7	6,7
	AL MENOS UNA VEZ	8	26,7	26,7	33,3
	ALGUNAS VECES	10	33,3	33,3	66,7
	VARIAS VECES	7	23,3	23,3	90,0
	(CASI) SIEMPRE	3	10,0	10,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Figura 13

Descripción de la dimensión 2



5.2.2.3. Dimensión 3: Fatiga. En cuanto a la dimensión 3 Fatiga, los datos logrados en la Tabla 12, permiten visualizar los porcentajes y frecuencias del cual un 20 % se sitúa en la escala “Nunca”; un 30 % se sitúa en la escala “Al menos una vez”; un 20 % se sitúa en la escala “Algunas veces”; un 20 % se sitúa en la escala “Varias veces”; un 10 % se sitúa en la escala “(Casi) siempre”. Los resultados señalan que el mayor porcentaje de los reactivos se sitúa en la escala “Al menos una vez”.

Tabla 12

Resultados obtenidos de la dimensión 3

		Frecuencia	Porcentaje		Porcentaje acumulado
Válido			Porcentaje válido		
	NUNCA	6	20,0	20,0	20,0
	AL MENOS UNA VEZ	9	30,0	30,0	50,0
	ALGUNAS VECES	6	20,0	20,0	70,0
	VARIAS VECES	6	20,0	20,0	90,0
	(CASI) SIEMPRE	3	10,0	10,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Figura 14

Descripción de la dimensión 3



5.2.2.4. Dimensión 4: Circunstancias de Riesgo. En cuanto a la dimensión 4 Circunstancias de Riesgo, los datos logrados en la Tabla 13, permiten visualizar los porcentajes y frecuencias del cual un 6,7 % se sitúa en la escala “Nunca”; un 36,7 % se sitúa en la escala “Al menos una vez”; un 33,3 % se sitúa en la escala “Algunas veces”; un 13,3 % se sitúa en la escala “Varias veces”; un 10 % se sitúa en la escala “(Casi) siempre”. Los resultados señalan que el mayor porcentaje de los reactivos se sitúa en la escala “Al menos una vez”.

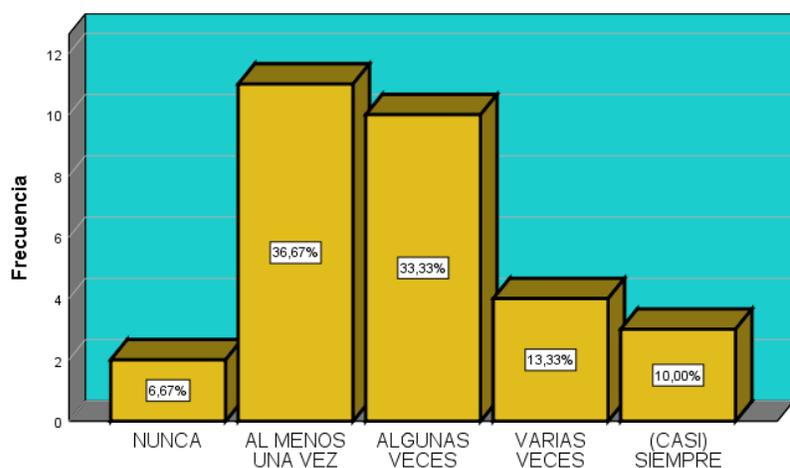
Tabla 13

Resultados obtenidos de la dimensión 4

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	2	6,7	6,7	6,7
	AL MENOS UNA VEZ	11	36,7	36,7	43,3
	ALGUNAS VECES	10	33,3	33,3	76,7
	VARIAS VECES	4	13,3	13,3	90,0
	(CASI) SIEMPRE	3	10,0	10,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Figura 15

Descripción de la dimensión 4



5.3. Prueba de Hipótesis

-Se asume el nivel de confianza = 95 %

-Nivel de significancia = $\alpha = 5\%$ (0.05)

-Regla de decisión

- P-valor $> \alpha$ = Acepta H_0 y se rechaza la hipótesis alternativa
- P-valor $< \alpha$ = Rechaza H_0 y se acepta la hipótesis alternativa

Respecto a la prueba de normalidad se usan criterios denominados: Kolmogorov-Smirnov: muestras grandes (>50 personas); y Shapiro-Wilk: muestras pequeñas (< 50 individuos).

Regla de decisión para determinar la normalidad:

- P-valor $\Rightarrow \alpha$ = Los datos provienen de una distribución normal
- P-valor $< \alpha$ = Los datos NO provienen de una distribución normal

Tabla 14

Pruebas de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Variable_Y	,187	30	,000	,906	30	,001
Variable_X	,287	30	,000	,817	30	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Interpretación:

Debido a que la muestra es de menor cantidad, la prueba de normalidad se realizó con Shapiro-Wilk; así se evidencia que el p-valor es menor (0,001) que el nivel de significancia (0.05). Por lo tanto, los datos de ambas variables no tienen distribución normal, asimismo, considerando estos resultados, la prueba de hipótesis del estudio se realiza mediante el uso de la estadística no paramétrica, para ello se calcula el coeficiente de correlación de Rho de Spearman.

Hi. Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

Ho. No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

Tabla 15

Prueba de Hipótesis General

		Variable_X	Variable_Y
Rho de Spearman	Variable_X	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,675**
		N	,000
	Variable_Y	Coeficiente de correlación	30
		Sig. (bilateral)	,675**
		N	,000

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Decisión Estadística:

El resultado del coeficiente de correlación de Rho de Spearman es igual a 0.675; por tanto, se determina que existe una correlación positiva y significativa entre la variable X: Impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la variable Y: Estrés laboral. Asimismo, se evidencia que el p-valor (sig=0.000) es menor que el nivel de significancia 0.05; de modo que se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_i).

5.3.1. Prueba de Hipótesis Específica 1

H_1 . Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la salud mental en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

H_0 . No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la salud mental en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

Tabla 16

Prueba de Hipótesis Específica 1

		Variable_X	Dimensión_1	
Rho de Spearman	Variable_X	Coeficiente de correlación	1,000	,709**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30

Dimensión_1	Coeficiente de correlación	,709**	1,000
	Sig. (bilateral)	,000	.
	N	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Decisión Estadística:

El resultado del coeficiente de correlación de Rho de Spearman es igual a 0.709; por tanto, se determina que existe una correlación positiva y significativa entre la Dimensión 1: Salud mental y la variable “X”: Impacto de las medidas de control de la COVID-19. Asimismo, se evidencia que el p-valor (sig=0.000) es menor que el nivel de significancia 0.05; de modo que se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_1).

5.3.2. Prueba de Hipótesis Específica 2

H_2 . Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las consecuencias de la pandemia en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

H_0 . No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las consecuencias de la pandemia en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

Tabla 17*Prueba de Hipótesis Específica 2*

		Variable_X	Dimensión_2
Rho de Spearman	Variable_X	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	.
		N	30
	Dimensión_2	Coeficiente de correlación	,657**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Decisión Estadística:

El resultado del coeficiente de correlación de Rho de Spearman es igual a 0.657; por tanto, se determina que existe una correlación positiva y significativa entre la Dimensión 2: Consecuencias de la pandemia y la variable “X”: Impacto de las medidas de control de la COVID-19. Asimismo, se evidencia que el p-valor (sig=0.000) es menor que el nivel de significancia 0.05; de modo que se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_2).

5.3.3. Prueba de Hipótesis Específica 3

H_3 . Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la fatiga en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

H₀. No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la fatiga en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

Tabla 18

Prueba de Hipótesis Específica 3

		Variable_X	Dimensión_3
Rho de Spearman	Variable_X	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	.
		N	30
Dimensión_3	Variable_X	Coeficiente de correlación	,737**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Decisión Estadística:

El resultado del coeficiente de correlación de Rho de Spearman es igual a 0.737; por tanto, se determina que existe una correlación positiva y significativa entre la Dimensión 3: Fatiga y la variable “X”: Impacto de las medidas de control de la COVID-19. Asimismo, se evidencia que el p-valor (sig=0.000) es menor que el nivel de significancia 0.05; de modo que se rechaza la hipótesis nula (H₀) y se acepta la hipótesis alterna (H₃).

5.3.4. Prueba de Hipótesis Específica 4

H₄. Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las circunstancias de riesgo en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

H₀. No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las circunstancias de riesgo en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

Tabla 19

Prueba de Hipótesis Específica 4

		Variable_X	Dimensión_4
Rho de Spearman	Variable_X	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	.
		N	30
	Dimensión_4	Coeficiente de correlación	,710**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Decisión Estadística:

El resultado del coeficiente de correlación de Rho de Spearman es igual a 0.710; por tanto, se determina que existe una correlación positiva y significativa entre la Dimensión 4: Circunstancias de riesgo y la variable “X”: Impacto de las

medidas de control de la COVID-19. Asimismo, se evidencia que el p-valor (sig=0.000) es menor que el nivel de significancia 0.05; de modo que se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_4).

CAPÍTULO VI: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Discusión

El estudio se asemeja a los resultados obtenidos por Alday (2021); el autor enfatiza que la actual crisis económica y sanitaria ha creado una crisis social y humanitaria para la gente de mar, y se ve afectada por duras condiciones en las que se violan sus derechos. Especialmente cuando se trata de cambios de tripulación. Se requiere una respuesta global para garantizar que la seguridad mejorada no sea un obstáculo, sino un facilitador; dichas líneas son coherentes con los conceptos suscitados en la presente investigación. De igual manera, la metodología cuantitativa se considera semejante debido al tipo y diseño ejecutado.

Por el contrario, el estudio de Martínez (2021) refiere a inspecciones técnicas con tecnología dron de buques mercantes, de recreo y su impacto COVID-19. De la investigación solo se obtuvo información de valor sobre el impacto y repercusiones del COVID-19, lo cual constituye una dimensión. Se destaca que dicho método de inspección abre la puerta a la posibilidad de llevar a cabo inspecciones de clasificación a distancia, evitando los desplazamientos de los profesionales a los buques. Es una situación que mejora la eficiencia de este tipo de trabajos, aportando grandes beneficios a la seguridad, salud y prevención de las personas en estos momentos marcados por el COVID-19. La metodología ejecutada se basó en el enfoque o paradigma cuantitativo, tipo básica, diseño no experimental, corte transversal, nivel o alcance descriptivo, por tanto se considera equivalente.

De igual modo, Touzani (2021) conserva rasgos metodológicos similares al presente estudio. En cuanto a características temáticas, los resultados señalaron que la pandemia reveló cómo el comercio electrónico se convirtió en un instrumento significativo para conservar el consumo en la crisis. El autor estimó el aumento de la demanda de focos de comercialización y depósitos, dados los cambios incitados por los obstáculos inducidos por COVID-19. La naturaleza del estudio está basado en buques portacontenedores; sin embargo se coinciden en sus conclusiones generales.

Olivero (2020) afirmó que durante la etapa del confinamiento se mejoró la seguridad y la bioseguridad en las operaciones logísticas, y la protección a los

colaboradores, el uso del teletrabajo simplificó muchos procesos e incentivó a explotar nuevos nichos de mercados con el nacimiento de nuevos emprendimientos direccionado a la logística internacional. Algunos sectores del comercio exterior incrementaron sus ventas como las exportaciones de productos tradicionales e importaciones de insumos médicos. Estos resultados fueron revelados desde una perspectiva de la Logística Marítima Internacional Período Marzo – Mayo 2020. Sin embargo, el autor también realizó un análisis sobre el contexto de la pandemia direccionado al ámbito marítimo. Por tanto, se resalta y respalda dicha recopilación de información. El método utilizado se aleja en gran medida al utilizado en la tesis.

Los resultados de González (2020) se favorece, debido a que es notoria y evidente el inevitable potencial dispersión de los viajes marítimos relacionados con la pandemia, principalmente por el tráfico internacional de buques durante su salida y llegada a los puertos afectados por la pandemia. Cuando surja una crisis sanitaria como la que se está viviendo actualmente con el COVID-19, tendrá importantes implicaciones socio económicas en todos los sectores. La metodología ejecutada en ambos estudios es equivalente.

Respecto al estudio de Effio & Seclen (2021), la metodología de ambos estudios son homólogos, por compartir el mismo diseño y características metodológicas. Los resultados están basados en coeficientes estadísticos y porcentajes. Se avala la existencia de una relación significativa y directamente

proporcional entre las medidas de seguridad ante el COVID-19 y la salud mental de los tripulantes de los Buques Castillo de Catoira y Monte Sarmiento, 2021.

Cerna & Céspedes (2021) elaboró una tesis con un diseño metodológico semejante al suscitado en la presente tesis. Los autores afirman que la gestión de relevos se relaciona de manera inversa y significativa con las manifestaciones de estrés durante la pandemia por COVID - 19 en tripulantes de un Buque Petrolero de una Naviera; a medida que la gestión de relevos es buena se disminuyen los niveles de estrés en los tripulantes dado que se garantiza su seguridad y bienestar tanto físico como mental, lo cual guarda concordancia con los resultados presentados.

Respecto al estudio de Efus & Gonzales (2021), la metodología de ambos estudios son homólogos, por compartir el mismo diseño y características metodológicas. Los resultados están basados en coeficientes estadísticos y porcentajes. Se avala la existencia de una relación significativa entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante la COVID-19 en los tripulantes del Buque "Nasca" de la Empresa Naviera Transgas, durante el año 2020.

Visurraga (2021) elaboró una tesis con un diseño metodológico semejante al suscitado en la presente tesis. El autor afirma que existe una relación positiva entre la fatiga y las conductas de riesgo ($\rho=0,726$). Este proyecto de investigación se llevó a cabo superando las distintas limitaciones producidas por la

pandemia del COVID 19; lo cual guarda concordancia con los resultados presentados.

Por último, los resultados de Mejía (2020) evidenciaron un conjunto de estructuras teóricas derivadas directamente de los datos proporcionados por la unidad de información, que están relacionadas con los efectos psicológicos en los embarcados y los oficiales que no embarcaron exitosamente; también el impacto económico por la situación y el sistema de apoyo a la gente de mar. Asimismo, que el impacto psicológico en los oficiales que iban a bordo estaba relacionado con la preocupación por los familiares en tierra y, en cambio, para los oficiales que no estaban a bordo, estaba relacionado con la incertidumbre que generaba situaciones estresantes, agregando que por falta de embarque, resultó en una baja económica. Por todo esto, se afirma que ambos estudios se encuentran en el mismo eje temático. Respecto a la metodología, difiere debido a sus propiedades cualitativas.

6.2. Conclusiones

Primera. Se determina que existe una relación positiva y significativa de 0.675 puntos y un p-valor de $0.000 < 0.05$ entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020. Por lo tanto se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula.

De acuerdo a la conclusión general; se destacan los hallazgos preliminares de un estudio sobre las experiencias de la gente de mar durante la pandemia de la COVID-19, así como los efectos en la salud mental de la gente de mar y el nivel de apoyo que recibieron. Los hallazgos sugieren que el contexto del virus ha expuesto y amplificado aún más los problemas y vulnerabilidades que ya se habían observado en estudios previos sobre la salud, el bienestar y la seguridad de la gente de mar.

Segunda. Se determina que existe una relación positiva y significativa de 0.709 puntos y un p-valor de $0.000 < 0.05$ entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la salud mental en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020. Por lo tanto se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula.

De acuerdo a la conclusión específica 1; se agrega que, los efectos de la pandemia, tal como se entienden desde la perspectiva del sector marítimo en este

estudio, revelan una serie de deficiencias y desafíos experimentados por la gente de mar a bordo de buques comerciales internacionales. En particular, las respuestas a varias preguntas (es decir, premisas sobre los efectos de la pandemia, los principales desafíos y la necesidad de más apoyo) destacaron los cambios de tripulación como un desafío clave. En sus comentarios, los encuestados se refirieron a cancelaciones de cambios de tripulación, incertidumbre (especialmente en torno a las fechas de cambio de tripulación), así como dificultades relacionadas con el viaje hacia y desde el barco debido, entre otras cosas, a cancelaciones de vuelos, cierres de fronteras, visas y cuarentena.

Tercera. Se determina que existe una relación positiva y significativa de 0.657 puntos y un p-valor de $0.000 < 0.05$ entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las consecuencias de la pandemia en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020. Por lo tanto se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula.

De acuerdo a la conclusión específica 2; se resaltan las cancelaciones y los retrasos en los cambios de tripulación, los cuales dieron lugar a un tiempo prolongado (en algunos casos de hasta 18 meses) a bordo. Otros desafíos incluyeron las interacciones buque-tierra, la obtención de suministros, la situación social y laboral a bordo, los desafíos relacionados con el empleo (salario, contratos, inseguridad laboral), así como preocupaciones sobre la salud y la situación financiera de las familias de la gente de mar en casa. Además, alrededor

de la mitad de los encuestados experimentó un aumento en la carga de trabajo en comparación con la carga de trabajo anterior a la pandemia.

Cuarta. Se determina que existe una relación positiva y significativa de 0.737 puntos y un p-valor de $0.000 < 0.05$ entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la fatiga en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020. Por lo tanto se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula.

De acuerdo a la conclusión específica 3; los encuestados también identificaron la falta de políticas y procedimientos claros y consistentes, y la falta de una comprensión compartida de las mejores prácticas como un desafío, tanto en relación con las políticas nacionales que afectaron los cambios de tripulación, como en relación con las medidas de precaución de COVID-19 durante escalas en puerto.

Quinta. Se determina que existe una relación positiva y significativa de 0.710 puntos y un p-valor de $0.000 < 0.05$ entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las circunstancias de riesgo en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020. Por lo tanto se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula.

Para complementar la conclusión específica 4; la gente de mar también percibió una falta de cumplimiento de las precauciones de COVID-19 (usar EPP,

observar las reglas de distanciamiento social) por parte del personal portuario y otras personas con las que debían interactuar, y les preocupaba estar expuestos a infecciones. Quizás reflejando tales preocupaciones, menos de la mitad de los encuestados informaron que se sentían seguros durante las escalas en los puertos.

6.3. Recomendaciones

Primera. En situaciones estresantes, todos reaccionan de manera diferente. Una opción importante y saludable para la dotación de un buque mercante es cuidar la salud física y emocional con el fin de manejar el estrés. Asimismo, se sugiere leer “Bienestar Psicológico en el Mar”; es un documento que hace parte de la serie de Guías de Buena Salud Mental de ISWAN para marinos. Su objetivo es explicar en qué consisten la salud mental positiva y el bienestar psicológico. Igualmente, pretende asistir a los marinos en el reconocimiento de los riesgos que pueden enfrentar y consecuentemente afectar su bienestar.

Segunda. Otro elemento de gran importancia en el manejo del estrés, es el de hacer una pausa, descansar, dejar de lado las noticias, incluyendo las redes sociales. El hecho de tener presente cualquier tema relacionado a la pandemia u otros problemas pueden afectar el estado emocional. Se recomienda realizar ejercicios de respiración profunda, estiramientos o meditación para relajarse y reducir el estrés. También:

- Tratar de comer alimentos saludables y comidas bien balanceadas.
- Dormir bien.
- Tomar un tiempo para relajarse.
- Conectarse con los demás. Hablar con las personas de confianza sobre las preocupaciones y cómo se está sintiendo.
- Conectarse con la comunidad marítima.

Tercera. Para las navieras o gestión de los buques mercantes, implementar medidas de protección efectivas y garantizar la provisión de atención médica (Anexo 18 y 19). Asegurar que se implementen planes de repatriación viables. Proporcionar internet gratuito, rápido y fiable a bordo para uso personal de la gente de mar. Garantizar que la gente de mar tenga acceso a suministros esenciales y apoyo cuando sea necesario, incluida la atención médica, apoyo de salud mental, bienes esenciales, así como posibilidades de licencia en tierra. Garantizar que existe un sistema de gestión de riesgos de fatiga.

Cuarta. De igual modo, a los Estados Miembros que aún no han reconocido a la gente de mar como trabajadores clave, así como facilitar los cambios de tripulación, admitir permisos y brindar acceso a los servicios en tierra. Garantizar el cumplimiento continuo de las leyes y reglamentos internacionales por parte de los buques, como el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC, 2006) y el Convenio sobre la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

Quinta. Para las compañías navieras, establecer e implementar protocolos de salud estándar basados en las mejores prácticas existentes. En efecto, revisar la última versión de los Protocolos, actualizada por última vez el 22 de abril de 2021: MSC.1-Circ.1636. De esta manera generar confianza en que los cambios de tripulación se pueden realizar de manera segura y garantizar que las medidas tomadas puedan ser aceptadas universalmente. Asimismo, leer, analizar y difundir el aporte elaborado por los investigadores, el cual incluye tendencias tecnológicas actualizadas.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Referencias Bibliográficas

- Alday, B. (2021). *Respuesta de la Marina Mercante ante la crisis del Coronavirus COVID-19: Experiencia Personal Abordo*. [Tesis de Licenciatura]. Universidad de La Laguna.
- ANAVE. (2020). *Las navieras, preparadas para el transporte de pasaje post COVID-19*. Publicación mensual del sector naviero y marítimo: número 619.
- Bernal, C. (2016). *Metodología de la Investigación. Administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (4^{ta} ed.). PEARSON.
- Cánovas, B. (2020). *El transporte marítimo internacional entre el cambio climático y el coronavirus*. Documento de Opinión.
- Carrasco, S. (2008). *Metodología de la Investigación Científica. Pautas para diseñar y elaborar el proyecto de investigación* (2^{da} ed.). Editorial San Marcos.
- CEPAL. (2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Informe Especial N° 6.
- CEPAL. (2021). *Informe Portuario 2020: el impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y throughput de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe*. Boletín 386. Facilitación, comercio y logística en América Latina y El Caribe.

- Cerna, J. & Céspedes, K. (2021). *Gestión de relevos y manifestaciones de estrés durante la pandemia por coronavirus en tripulantes de un buque petrolero de una naviera, año 2021*. [Tesis de Licenciatura]. ENAMM.
- Comisión Europea. (2020). *Directrices sobre la protección de la salud, la repatriación y los arreglos de viaje para la gente de mar, los pasajeros y otras personas a bordo de los buques*. Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades.
- Comisión Europea. (2020). *Directrices sobre la protección de la salud, la repatriación y los arreglos de viaje para la gente de mar, los pasajeros y otras personas a bordo de los buques*. *Árbitro*. Ares (2020)2202940.
- De Rojas, F. (2020). *Estudio de la incidencia de la COVID-19 sobre el sector marítimo recreativo de la Comunitat Valenciana: verano, 2020*. Direcció General d'Economia Sostenible.
- Dieterich, H. (2011). *Nueva guía para la investigación científica* (1^{era} ed.). Grupo Editor Orfila Valentini.
- Effio, C. & Seclen, H. (2021). *Medidas de seguridad ante el covid-19 y la salud mental de los tripulantes de los buques Castillo de Catoira y Monte Sarmiento, 2021*. [Tesis de Licenciatura]. ENAMM.
- Efus, J. & Gonzáles, K. (2021). *Uso de protocolos de seguridad y afrontamiento de riesgos ante covid-19 en tripulantes del buque Nasca de la empresa naviera Transgas, Año 2020*. [Tesis de Licenciatura]. ENAMM.
- González, Y. (2020). *Control sanitario en la pandemia del COVID-19 en el transporte marítimo de cabotaje*. [Tesis de Licenciatura]. Universidad de La Laguna.

- Hernández, R. y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación* (1^{era} ed.). Editorial Mc Graw Hill.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (6^{ta} ed.). Editorial McGraw Hill.
- ICS. (2021). *Coronavirus (COVID-19): Principios del permiso para bajar a tierra de la gente de mar*. Publicaciones Marisec.
- ICS. (2021). *Manejo de una crisis o emergencia de salud mental y detección del comportamiento suicida en la gente de mar*. Publicaciones Marisec.
- ICS. (2021). *Orientación para operadores de buques para la Protección de la salud de la gente de mar*. Publicaciones Marisec.
- IMHA. (2020). *Reducing the Risk of Infection from 2019 new Coronavirus (2019-nCoV) Information to shipping companies*. International Maritime Health Association. Italiëlei 51 - B-2000.
- INTERTANKO. (2020). *Covid-19 Tanker Recovery Management Plan*.
- INTERTANKO. (2020). *Crew Change Management Plan*.
- INTERTANKO. (2020). *Outbreak Management Plan: Covid-19*.
- Martínez, R. (2021). *Inspecciones técnicas con tecnología dron de buques mercantes, de recreo y su impacto COVID-19*. [Tesis de Licenciatura]. Universidad Politécnica de Catalunya.
- Mejía, J. (2020). *Repercusiones del covid-19 en los oficiales de marina mercante peruanos de la especialidad de puente, embarcados en buques de navieras extranjeras, 2020*. [Tesis de Licenciatura]. ENAMM.
- Montenegro, A. (2020). *El comercio internacional y la crisis del covid-19: una mirada a Latinoamérica internacional*. Universidad El Bosque.

- Morán, G. y Alvarado, D. (2010). *Métodos de investigación* (1^{era} ed.). PEARSON EDUCACIÓN.
- Naciones Unidas. (2020). *Cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 para apoyar las cadenas mundiales de suministro*. Asamblea General. A/75/L.37.
- Naciones Unidas. (2021). *El factor humano en la cadena global de suministro: COVID-19, los trabajadores portuarios frente a la pandemia*. Publicación de las Naciones Unidas, Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.
- Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J. y Romero, H. (2018). *Metodología de la investigación* (5^{ta} ed.). Ediciones de la U.
- OCIMF. (2020). *Temporary Covid-19 Precautions During an Inspection*.
- OIT. (2020). *Resolution concerning maritime labour issues and the COVID-19 pandemic*. GB.340/Resolution (Rev.2).
- Olivero, O. (2020). *Análisis del Impacto del COVID19 en la Logística Marítima Internacional Periodo Marzo – Mayo 2020*. [Tesis de Licenciatura]. Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil.
- OMS. (2020). *COVID-19 diagnostic testing in the context of international travel*. Scientific brief.
- OMS. (2020). *La promoción de medidas de salud pública en respuesta a la COVID-19 en buques de carga y pesqueros*. Orientaciones provisionales.
- Palencia, M. (s.f.). *Metodología de la Investigación*. Universidad Nacional Abierta y a Distancia.

- Paukstat, B., Grech, M., Kitada, M. & Jensen, R. (2020). *Experiencias de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19*. [Informes]. Universidad Marítima Mundial.
- Pérez, A., Padierna, M. & Osorio, W. (2020). *Impacto del Covid-19 en la Logística internacional*. Especialización en Logística Internacional.
- Rodríguez, E. (2018). *Impacto COVID-19 en el tráfico de contenedores*. [Tesis de Licenciatura]. Universidad de Oviedo.
- Sierra, R. (2009). *Técnicas de Investigación Social, teoría y ejercicios*. Decimocuarta edición. España, Editorial Thomson.
- Suárez, Á. (2013). Adaptación de la Escala de estrés Laboral de la OIT-OMS en trabajadores de 25 a 35 años de edad de un Contact Center de Lima. *Revista PsiqueMag*, 2(1), 33 -50.
- The Neptune Declaration. (s.f.). *Overcoming the Seafarer Crisis: Enabling Crew Changes and Repatriation*. On Seafarer Wellbeing and Crew Change.
- Toro, I. y Parra, R. (2010). *Fundamentos epistemológicos de la investigación y la metodología de la investigación* (1^{era} ed.). Fondo Editorial Universidad EAFIT.
- Touzani, Z. (2021). *Impacto COVID-19 en el tráfico de Contenedores*. [Tesis de Licenciatura]. Universidad Politécnica de Catalunya.
- UMM. (2020). Seafarers' experiences during the COVID-19 pandemic.
- Valderrama, S. (2019). *El desarrollo de la tesis descriptiva-comparativa, correlacional y cuasiexperimental* (1^{ra} ed.). Editorial San Marcos.
- Vara, A. (2009). *7 Pasos para elaborar una TESIS*. Macro EIRL.

- Vieytes, R. (2004). *Metodología de la Investigación en organizaciones, mercado y sociedad*. Editorial de las Ciencias.
- Visurraga, L. (2021). *La fatiga y la conducta de riesgo en los oficiales a bordo de buques gaseros de la flota naviera Elcano en el contexto Covid-19, Malta-2020*. [Tesis de Licenciatura]. ENAMM.
- Yuni, J. y Urbano, C. (2006). *Recursos Metodológicos para la Preparación de Proyectos de Investigación*. Técnicas para investigar, Volumen 2. Editorial Brujas.

Referencias Electrónicas

- BIMCO. (2022). *INFORME SEMANAL BIMCO COVID 19 DEL 20 DE MAYO DE 2022*. <https://www.bimco.org/news/ports/20220520-bimco-covid-19-weekly-report>
- CDC. (2020). *Bienestar de la tripulación de barcos durante el COVID-19*. <https://www.cdc.gov/quarantine/cruise/crew-well-being-espanol.html>
- Chamber of Shipping. (2021). *Actualizaciones de la industria marina sobre COVID-19*. <https://shippingmatters.ca/blog/covid-19/>
- De Beukelaer, C. (2021). *THE COVID-19 SEAFARER CRISIS*. <https://pursuit.unimelb.edu.au/articles/the-covid-19-seafarer-crisis>
- Espinoza, A., Pernas, I. & González, R. (2018). *Consideraciones teórico metodológicas y prácticas acerca del estrés*. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1727-81202018000300697
- GARRIGUES. (2020). *Los desafíos legales para el sector marítimo ante el COVID 19: la fuerza mayor y la doctrina 'rebus sic stantibus'*. https://www.garrigues.com/es_ES/noticia/desafios-legales-sector-maritimo-covid-19-fuerza-mayor-doctrina-rebus-sic-stantibus
- Imagen del Golfo. (2021). *Aislamiento por pandemia orilla a marinos mercantes al suicidio*. <https://imagendelgolfo.mx/veracruz/aislamiento-por-pandemia-orilla-a-marinos-mercantes-al-suicidio/50133934>
- International Chamber of Shipping. (2020). *La pandemia de COVID-19: La crisis del cambio de tripulación*. <https://www.ics-shipping.org/current-issue/the-covid-19-pandemic-the-crew-change-crisis/>

ITF. (2020). *ITF and Marlow battle to get crew changed as crisis hits eight months.*

<https://www.itfglobal.org/en/news/itf-and-marlow-battle-get-crew-changed-crisis-hits-eight-months>

ITF. (2020). *Mental stress levels at sea dangerously high, study finds.*

<https://www.itfglobal.org/en/news/mental-stress-levels-sea-dangerously-high-study-finds>

Marine and Naval Engineering. (2021). *Salud mental de la gente de mar y la*

actividad física. <https://marineandnavalengineering.com/articulos/salud-mental-gente-de-mar-actividad-fisica/>

Marine Insight. (2020). *ITF And Marlow Battle To Get Crew Changed As Crisis Hits*

Eight Months. <https://www.marineinsight.com/shipping-news/itf-and-marlow-battle-to-get-crew-changed-as-crisis-hits-eight-months/>

Montenegro, Y. (2020). *El comercio internacional y la crisis del covid-19: una*

mirada a Latinoamérica International. <https://revistas.unbosque.edu.co/index.php/HEB/article/view/3007/2901>

Naciones Unidas. (2021). *El impacto de la COVID-19 ha dejado al comercio*

marítimo tocado, pero no hundido. <https://news.un.org/es/story/2021/11/1500122>

Naranjo, M. (2009). *Una revisión teórica sobre el estrés y algunos aspectos*

relevantes de éste en el ámbito educativo. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/educacion/article/view/511>

Neisa, C. & Rojas, Y. (2009). *Fatiga laboral, accidentes e incidentes laborales en*

los conductores de carga pesada de una empresa transportista de la ciudad de Yopal.

https://www.researchgate.net/publication/313875531_Fatiga_laboral_accidentes_e_incidentes_laborales_en_conductores_de_carga_pesada_de_una_empresa_transportista_de_la_ciudad_de_Yopal

New Zealand Customs Service. (2021). *NZ Maritime border controls*.

<https://www.customs.govt.nz/covid-19/maritime-border/nz-maritime-border-controls/>

OIT. (2020). *Gente de mar y pescadores: Prestación de servicios vitales durante la pandemia del COVID-19*. https://www.ilo.org/global/about-theilo/newsroom/news/WCMS_743441/lang

OMI. (2020). *Cambios de tripulación y repatriación de la gente de mar - una cuestión clave explicada*.

<https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-change>

OMI. (2020). *El Secretario General de la OMI denuncia las cláusulas sin cambio de tripulación*.

<https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/pages/46-no-crew-change-clause-.aspx>

OMI. (2020). *La OMI apoya a los Marineros en la primera línea de la pandemia COVID-19*. <https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/paginas/support-for-seafarers-during-covid-19.aspx>

OMI. (2020). *La ONU pide designar "trabajadores esenciales" a la gente de mar*.

<https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/pages/44-seafarers-UNGA-resolution.aspx>

OMI. (2021). *Abordar las dificultades de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19.*

<https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/pages/A32Outcome.asp>

OMI. (2021). *Preguntas frecuentes sobre cómo COVID-19 está afectando a la gente de mar.* <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>

Pauksztat, B., Grech, M., Kitada, M., & Jensen, R. B. (2020). *Seafarers' experiences during the COVID-19 pandemic.* DOI: <http://dx.doi.org/10.21677/wmu20201213>

Prosertek. (2021). *Las cifras de un sector marítimo en pandemia.* <https://prosertek.com/es/blog/impacto-covid-transporte-maritimo/>

Rivas, S. & Rodríguez, R. (2011). *Los procesos de estrés laboral y desgaste profesional (burnout): diferenciación, actualización y líneas de intervención.* <https://scielo.isciii.es/pdf/mesetra/v57s1/actualizacion4.pdf>

UMM. (2020). *Understanding the effects of covid-19 on seafarers.* <https://www.wmu.se/news/understanding-the-effects-of-covid-19-on-seafarers-wmu-webinar>

UNCTAD. (2021). *Maritime trade weathers COVID-19 storm but faces far-reaching knock-on effects.* <https://unctad.org/news/maritime-trade-weathers-covid-19-storm-faces-far-reaching-knock-effects>

Velásquez, F. (2017). *La fatiga y el Índice de Expresión de Ira de los taxistas profesionales de la Cooperativa N° 58 "San Gabriel".* <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/14036/1/T-UCE-0007-PIO31-2017.pdf>

ANEXOS

ANEXO 1

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TITULO: IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE CONTROL DE LA COVID 19 Y EL ESTRÉS LABORAL EN LOS TRIPULANTES DEL BUQUE TANQUE LNG “CASTILLO DE MÉRIDA” DE LA EMPRESA NAVIERA ELCANO S.A., 2020.

AUTORES: Bachiller en Ciencias Marítimas TIRADO ROQUE, PATRICIA DEL ROCÍO – Bachiller en Ciencias Marítimas MALLMA FARROÑAN, EDGAR DANIEL

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPOTESIS GENERAL	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
¿Cuál es la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020?	Determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.	<p>Hi Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020</p> <p>Ho No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p>	VARIABLE “X”	<ul style="list-style-type: none"> • Cambio de tripulación 	<ul style="list-style-type: none"> • Marco Normativo • Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de la COVID-19
<p style="text-align: center;"><u>PROBLEMAS ESPECIFICOS</u></p> <p>¿Cuál es la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la salud mental en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020?</p>	<p style="text-align: center;"><u>OBJETIVOS ESPECIFICOS</u></p> <p>Determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la salud mental en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p>	<p style="text-align: center;"><u>HIPOTESIS ESPECIFICAS</u></p> <p>H₁ Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la salud mental en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p> <p>H₀ No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la salud mental en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p>			

<p>¿Cuál es la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las consecuencias de la pandemia en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020?</p> <p>¿Cuál es la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la fatiga en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020?</p> <p>¿Cuál es la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las circunstancias de riesgo en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020?</p>	<p>Determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las consecuencias de la pandemia en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p> <p>Determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la fatiga en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p> <p>Determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las circunstancias de riesgo en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p>	<p>H₂ Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las consecuencias de la pandemia en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p> <p>H₀ No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las consecuencias de la pandemia en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p> <p>H₃ Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la fatiga en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p> <p>H₀ No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y la fatiga en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p> <p>H₄ Existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las circunstancias de riesgo en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p> <p>H₀ No existe una relación positiva y significativa entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y las circunstancias de riesgo en los tripulantes del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.</p>	<p style="text-align: center;"><u>VARIABLE “Y”</u></p> <p>Estrés laboral</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Salud mental • Consecuencias de la pandemia • Fatiga • Circunstancias de riesgo 	<p>especializados y Estados</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aislamiento social • Entorno hostil • Ansiedad • Estrés Postraumático en la gente de mar • Trabajo/vida a bordo • Carga de trabajo a bordo • Seguridad personal a bordo • Dificultades y desafíos percibidos • Descanso inadecuado • Alto nivel de fatiga • Irritabilidad y problemas de concentración • Imposibilidad de comunicación • Extensión de contratos • Acceso restringido a asistencia médica • Exposición a situaciones de violencia
---	---	--	---	--	--

ENFOQUE	TIPO	NIVEL	MÉTODO	DISEÑO	POBLACIÓN	MUESTRA	ANÁLISIS DE DATOS	TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS	INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS
CUANTITATIVO	BÁSICA	CORRELACIONAL	HIPOTETICO-DEDUCTIVO	NO EXPERIMENTAL	TRIPULANTES DEL BUQUE TANQUE LNG "CASTILLO DE MÉRIDA" DE LA EMPRESA NAVIERA ELCANO S.A., 2020.	30 TRIPULANTES DEL BUQUE TANQUE LNG "CASTILLO DE MÉRIDA" DE LA EMPRESA NAVIERA ELCANO S.A., 2020.	SOFTWARE SPSS VERSION 27. ESTADISTICA DESCRIPTIVA E INFERENCIAL. TABLA DE FRECUENCIAS Y PORCENTAJES. GRAFICOS DE BARRAS.	ENCUESTA	CUESTIONARIO

ANEXO 2

GLOSARIO

Asistencia a bordo para certificación y fines estatutarios: Puede ser un reto importante, especialmente en el caso de la certificación, ya que puede haber problemas relacionados con el transporte de personal (por ejemplo, superintendentes, inspectores, oficiales de investigación, inspectores de clase/clubes que visitan los buques, etc.). Se debe programar un arreglo adecuado para todas las actividades afectadas (cambio de tripulación, auditorías, inspecciones, etc.). Cuando sea necesario, se debe mantener una discusión adecuada con la clase, la bandera y otras partes involucradas.

Buque: Toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio acuático, incluidos los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD.

Código Internacional de Gestión de la Seguridad: De conformidad con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad de la OMI y otros instrumentos normativos aplicables, las compañías navieras deben evaluar todos los riesgos identificados para sus buques y su personal y establecer las salvaguardias apropiadas, normalmente documentadas en sus sistemas de gestión de la seguridad.

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006): Es un acuerdo internacional establecido por la Organización Internacional del Trabajo, que consagra los derechos de los marinos en relación con las condiciones de trabajo. El Convenio ya ha sido ratificado por 97 Estados Miembros de la OIT, que representan más del 91% de la flota mercante mundial.

Estrés Laboral: Se puede definir como las situaciones en que la persona percibe a su ambiente de trabajo como amenazador para sus necesidades de realización personal o profesional o para su salud física o mental, lo que perjudica su integración en su ámbito de trabajo.

Reglamento Sanitario Internacional (2005): La finalidad del RSI (2005) es prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos para la salud pública y evitando al mismo

tiempo las interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacionales.

Repatriación de la gente de mar: La mayoría de las restricciones mencionadas son aplicables también a esta cuestión. Pueden surgir dificultades en caso de que un marino, después de desembarcar para su repatriación, sea puesto en cuarentena en el aeropuerto por cualquier motivo. Los agentes locales deberían prestar plena asistencia para garantizar que estos marinos salgan finalmente hacia su destino final.

Retrasos debido a la escasez de pilotos o a la negativa a embarcar: Hay dos aspectos de esta cuestión. Uno es el reducido número de pilotos disponibles debido a la infección por el virus y el otro es la negativa del piloto a subir a bordo del buque debido a su anterior horario portuario (visitando puertos de los países afectados). Ambas cuestiones son importantes y pueden causar retrasos o cambios en el horario del buque.

Retrasos en los cambios de tripulación: Los cambios de tripulación pueden sufrir retrasos considerables debido a las restricciones de viaje en los diferentes países. Pueden surgir problemas no sólo para la gente de mar que viaja desde determinados países de origen (por ejemplo, una ciudad de origen en un encierro), sino también para toda la gente de mar que utiliza como países de tránsito zonas que se han visto afectadas por el virus y que también pueden enfrentarse a una posible cuarentena a su llegada.

Tratamiento médico de los casos sospechosos a bordo: Este es uno de los problemas más difíciles de enfrentar. Los casos sospechosos a bordo deben ser tratados de acuerdo con un plan de contingencia eficaz covid-19. Las asistencias médicas a bordo deben ser enriquecidas con cantidades adicionales de artículos médicos relacionados (medicamentos para la fiebre y el dolor, solución de lactato de sodio, frotador de manos a base de alcohol, cloro, máscaras faciales, guantes de mano, etc.).

ANEXO 3

OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE “Y” ESTRÉS LABORAL

Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones/Indicadores				Escala de medición
<p>El estrés laboral es cualquier cosa que tenga el potencial de alterar nuestro bienestar y equilibrio. El estrés laboral se refiere a la respuesta inicial que surge inmediatamente después de un evento traumático, mientras que el TEPT se refiere a las consecuencias a largo plazo de esa experiencia traumática. El trastorno de estrés postraumático podría ser el resultado de vivir eventos peligrosos o traumáticos, lastimarse, ver a otra persona herida o muerta, trauma asociado con niños,</p>	<p>Se elaboró un cuestionario tipo politómico con 15 preguntas. Cada uno de los indicadores están relacionados con las dimensiones: Salud mental, Consecuencias de la pandemia, Fatiga, Circunstancias de riesgo.</p>	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Niveles y rangos	ORDINAL
		Salud mental	Aislamiento social	1	Nunca 15-26	
			Entorno hostil	2		
			Ansiedad	3		
			Estrés Postraumático en la gente de mar	4		
		Consecuencias de la pandemia	Trabajo/vida a bordo	5	Al menos una vez 27-38	
			Carga de trabajo a bordo	6		
			Seguridad personal a bordo	7		
			Dificultades y desafíos percibidos	8		
		Fatiga	Descanso inadecuado	9	Algunas Veces 39-50	
			Alto nivel de fatiga	10		
			Irritabilidad y problemas de concentración	11		
		Circunstancias de riesgo	Imposibilidad de comunicación	12	Varias Veces 51-62	
Extensión de contratos	13					

tener poco o ningún apoyo social, abuso de sustancias, enfermedades mentales.			Acceso restringido a asistencia médica	14	(Casi) Siempre 63-75	
			Exposición a situaciones de violencia	15		

OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE “X” IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE CONTROL DE LA COVID-19

Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones/Indicadores				Escala de medición
		Dimensiones	Indicadores	Ítems	Niveles y rangos	
La incidencia de la pandemia de la COVID-19 provocó un descenso del comercio marítimo mundial del -3,6 % interanual en 2020, un índice similar a la caída del PIB mundial. La perturbación de la economía mundial debida a la pandemia provocó que el PIB	Se elaboró un cuestionario tipo politómico con 15 preguntas. Cada uno de los indicadores están relacionados con las dimensiones: Cambio de tripulación, Manejo de las dificultades generadas durante la pandemia.	Cambio de tripulación	Marco Normativo	1,2	Nunca 15-26 Al menos una vez 27-38	ORDINAL
			Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19	3,4,5		
			Abandono de la gente de mar	6,7	Algunas Veces 39-50	
			Aspecto económico	8,9		
			Retrasos debido a la escasez	10,11		

mundial cayese un 3,5 % durante todo el año 2020 (Fuente: FMI, enero de 2021).		Manejo de las dificultades generadas durante la pandemia	de pilotos o a la negativa a embarcar		Varias Veces 51-62 (Casi) Siempre 63-75	
			Tratamiento médico de los casos sospechosos a bordo	12,13		
			Apoyo de los organismos especializados y Estados	14,15		

ANEXO 4

CUESTIONARIO DE LA VARIABLE “X” e “Y”

INTRODUCCIÓN

El presente instrumento pretende medir el nivel de estrés laboral en los tripulantes de un buque tanque LNG “CASTILLO DE MERIDA” de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

AUTORES: Bachiller en Ciencias Marítimas Tirado Roque, Patricia del Rocío

Bachiller en Ciencias Marítimas Mallma Farroñan, Edgar Daniel

INSTRUCCIONES:

- Desarrollar todos los reactivos.
- Por favor desarrolle el instrumento con la sinceridad que a usted la caracteriza.
- Para desarrollar este cuestionario, usted dispone como máximo 30 minutos.
- Para calificar cada reactivo, utilice la siguiente leyenda:

NUNCA	AL MENOS UNA VEZ	ALGUNAS VECES	VARIAS VECES	(CASI) SIEMPRE
1	2	3	4	5

N.º	SALUD MENTAL	RESPUESTA				
		1	2	3	4	5
1	Se ha sentido solo (aislado) durante los últimos meses de embarque					
2	Siente que su salud mental se ha visto afectada por el entorno hostil (alto ruido, vibraciones, balance o rolling, etc)					
3	Ha experimentado síntomas de ansiedad durante los últimos meses					
4	Experimenta sensaciones o emociones que le recuerdan algún episodio difícil que haya vivido a bordo en los últimos meses					

N.º	CONSECUENCIAS DE LA PANDEMIA	RESPUESTA				
		1	2	3	4	5
5	Ha sentido que la pandemia ha afectado de manera significativa su desempeño laboral y vida a bordo					
6	Siente que la carga laboral ha incrementado debido a la pandemia en los últimos meses					
7	Siente que el riesgo a su salud y seguridad personal ha aumentado debido a la pandemia					
8	Se ha visto afectado por las dificultades y desafíos que surgieron durante la pandemia (cambios de tripulación, falta de apoyo de la naviera, etc.)					

N.º	FATIGA	RESPUESTA				
		1	2	3	4	5
9	Percibe usted que su descanso no es el adecuado debido a diversos factores					
10	Se ha sentido exhausto o muy cansado durante sus horas de trabajo					
11	Ha presentado situaciones en las que se irrita con facilidad por sentirse estresado/abrumado					

N.º	CIRCUNSTANCIAS DE RIESGO	RESPUESTA				
		1	2	3	4	5
12	Ha tenido dificultades para comunicarse con sus familiares durante la pandemia					
13	En alguna ocasión ha sentido que las repetidas prorrogas de contratos han afectado su salud					
14	Ha experimentado un estado de incertidumbre por no recibir atención médica necesaria debido a las restricciones de la pandemia					
15	Debido a la difícil situación existente, ha sentido algún impulso de violencia hacia usted o hacia otros					

Muchas gracias

INTRODUCCIÓN

El presente instrumento pretende medir el nivel de impacto de las medidas de control de la COVID-19 en los tripulantes del buque tanque LNG "CASTILLO DE MÉRIDA" de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020.

AUTORES: Bachiller en Ciencias Marítimas Tirado Roque, Patricia del Rocío

Bachiller en Ciencias Marítimas Mallma Farroñan, Edgar Daniel

INSTRUCCIONES:

- Desarrollar todos los reactivos.
- Por favor desarrolle el instrumento con la sinceridad que a usted la caracteriza.
- Para desarrollar este cuestionario, usted dispone como máximo 30 minutos.
- Para calificar cada reactivo, utilice la siguiente leyenda:

NUNCA	AL MENOS UNA VEZ	ALGUNAS VECES	VARIAS VECES	(CASI) SIEMPRE
1	2	3	4	5

N.º	CAMBIO DE TRIPULACION	RESPUESTA				
		1	2	3	4	5
1	Siente que las normas estipuladas referentes al tiempo máximo de permanencia abordo no han sido acatadas correctamente					
2	Se ha sentido vulnerado en salud mental debido a esta infracción a sus derechos por parte de las navieras y organizaciones internacionales					
3	Siente que su designación como trabajador clave, para facilitar su tránsito, reembarco y repatriación, no se ha visto reflejado en la practica					
4	Considera usted que su empresa atiende satisfactoriamente a las necesidades de su dotación respecto a la gestión de cambio de tripulación					

N.º	MANEJO DE LAS DIFICULTADES GENERADAS DURANTE LA PANDEMIA	RESPUESTA				
		1	2	3	4	5
5	Ha sentido que el armador de su buque ha prestado el apoyo necesario mientras permanece abordo, durante su repatriación, y estando en casa.					
6	Ha sufrido algún inconveniente respecto a pagos de salarios por parte de su empresa					
7	Ha experimentado dificultades debido al incumplimiento de contrato por parte de su empresa					

8	Se ha sentido en situación de abandono por parte del propietario del buque					
9	Se ha encontrado en una situación de incertidumbre debido a los retrasos causados por la escasez de relevos					
10	Se ha visto afectado por las restricciones generadas a causa de la pandemia relacionadas con la negativa de algunos puertos al cambio de tripulación					
11	A su parecer el plan de contingencia respecto al tratamiento de casos sospechosos de covid-19 a bordo es el adecuado					
12	Considera que las medidas implementadas a raíz de la pandemia para apoyar a la gente de mar, han resuelto de manera efectiva los inconvenientes generados					
13	Respecto a la designación de la gente de mar como trabajadores claves por parte de la OMI, ha notado algún cambio favorable durante la pandemia					
14	Ha notado el apoyo constante de los organismos especializados (ITF, ICS, Estados de Bandera, OMI, ONU, etc.) durante la pandemia					
15	Considera que los estados miembros de la OMI han facilitado la repatriación de tripulantes (reinicio de vuelos, desembarque en los puertos, libre tránsito en su territorio)					

Muchas gracias

ANEXO 5

VALIDACIONES A CRITERIO DE JUECES EXPERTOS

1)

DATOS DEL EXPERTO

Nombre completo : RAMON A. MUTIOZABAL

Profesión : CAPITAN DE LA MARINA MERCANTE

Grado académico : LICENCIADO EN NAUTICA Y TRANSPORTE MARITIMO
MASTER EN LOGISTICA Y COMERCION INTERNACIONAL
CAPITAN DE LA MARINA MERCANTE

Características que lo determinan como experto:

Me avalan mis 16 años de experiencia en la mar navegando en buques Gaseros;

-Naftomar Shipping Company, LPG Tanker Gaz Imperial, Deck Cadet 2006

-Knutsen OAS Shipping, Several LNG Tankers, Cadet, 3rd. Officer and 2nd. Officer 2007-2016

-Empresa Naviera Elcano, Several LNG Tankers, Chief Officer, New Building Site Inspector and Master. 2016-Actually


Firma



DNI: 16.081.325-R

Fecha: 15/07/2021

Autores del instrumento evaluado: Bachiller en Ciencias Marítimas: Tirado Roque, Patricia Del Rocío
Bachiller en Ciencias Marítimas: Mallma Farroñan, Edgar Daniel

FICHA DE EVALUACIÓN POR ITEMS

Estimado Especialista:

Indique si cada uno de los ítems que conforman el instrumento cumple con los criterios que se señalan. Para aquellos que no cumplen, especifique el por qué en la parte de comentarios.

CUESTIONARIO DEL IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE CONTROL DE LA COVID-19 Y EL ESTRÉS LABORAL

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR / ITEMS	CRITERIOS					COMENTARIO
			Está bien redactado o	Mide la variable de estudio	Está expresado de manera que pueda ser medible	Está redactado para el público al que se dirige	Mide el indicador (variable que dice medir)	
VARIABLE "X"	1. Cambio de tripulación	1.1. Marco Normativo	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.2. Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19	✓	✓	✓	✓	✓	
VARIABLE "Y"	2. Manejo de las dificultades generadas durante la pandemia	2.1. Abandono de la gente de mar	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.2. Aspecto económico	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.3. Retrasos debido a la escasez de oficiales o a la negativa a embarcar	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.4. Tratamiento médico de los casos sospechosos a bordo	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.5 Designación como trabajadores esenciales	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.6 Apoyo de los organismos especializados y Estados	✓	✓	✓	✓	✓	
1. Salud Mental		1.1 Aislamiento social	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.2 Entorno hostil	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.3 Ansiedad	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.4 Estrés postraumático en la gente de mar	✓	✓	✓	✓	✓	
2. Consecuencias de la pandemia		2.1 Trabajo/vida a bordo	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.2 Carga de trabajo a bordo	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.3 Seguridad personal a bordo	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.4 Dificultades y desafíos percibidos	✓	✓	✓	✓	✓	
3. Fatiga		3.1 Descanso inadecuado	✓	✓	✓	✓	✓	
		3.2 Alto nivel de fatiga	✓	✓	✓	✓	✓	

	3.3 Irritabilidad y problemas de concentración	✓	✓	✓	✓	✓
4. Circunstancias de riesgo	4.1 Imposibilidad de comunicación	✓	✓	✓	✓	✓
	4.2 Extensión de contratos	✓	✓	✓	✓	✓
	4.3 Acceso restringido a asistencia médica	✓	✓	✓	✓	✓
	4.4 Exposición a situaciones de violencia	✓	✓	✓	✓	✓

FICHA DE EVALUACIÓN GLOBAL DEL INSTRUMENTO

Estimado Especialista:

Agradecemos que responda si el instrumento de investigación, que se encuentra evaluando como juez, cumple con los siguientes requisitos abajo descritos. Si su respuesta fuera negativa hacia uno de ellos, especifique el por qué en comentarios.

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

Nota: Sus respuestas estarán en función a como esté conformado el instrumento de investigación.

NOMBRE DEL JUEZ (A)

EMPRESA DONDE LABORA

FIRMA

DNI

Ramon A. Mutozabal

Empresa Naviera Elcano, S.A.

16.081.325-R



2)

DATOS DEL EXPERTO

Nombre completo : Lisset Cinthya Sahoma Bendezu Ortiz

Profesión : Oficial de Maquinas de la Marina Mercante

Grado académico : Titulo de Oficial en Ciencias Náuticas

Características que lo determinan como experto:

- Graduado de la Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau”
- 17 años navegando como oficial de máquinas en todo el mundo a bordo de Buques Bulk Carriers, Petroleros y Gaseros en la Empresa Naviera Elcano S.A, Transoceánica, Petrotankers, Tramarsa, V Ship, y en la actualidad en la empresa Transgas Shipping Line S.A. como primer oficial de máquinas.



Firma

DNI: 42184917

Fecha: 28/07/2021

Autores del instrumento evaluado: Bachiller en Ciencias Marítimas: Tirado Roque, Patricia Del Rocío
Bachiller en Ciencias Marítimas: Mallma Farroñan, Edgar Daniel

FICHA DE EVALUACIÓN POR ITEMS

Estimado Especialista:

Indique si cada uno de los ítems que conforman el instrumento cumple con los criterios que se señalan. Para aquellos que no cumplan, especifique el por qué en la parte de comentarios.

CUESTIONARIO DEL IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE CONTROL DE LA COVID-19 Y EL ESTRÉS LABORAL

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR / ITEMS	CRITERIOS					COMENTARIO
			Está bien redactado o	Mide la variable de estudio	Está expresado de manera que pueda ser medible	Está redactado para el público al que se dirige	Mide el indicador (variable que dice medir)	
VARIABLE "X"	1. Cambio de tripulación	1.1. Marco Normativo	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.2. Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19	✓	✓	✓	✓	✓	
	2. Manejo de las dificultades generadas durante la pandemia	2.1. Abandono de la gente de mar	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.2. Aspecto económico	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.3. Retrasos debido a la escasez de oficiales o a la negativa a embarcar	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.4. Tratamiento médico de los casos sospechosos a bordo	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.5 Designación como trabajadores esenciales	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.6 Apoyo de los organismos especializados y Estados	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.1 Aislamiento social	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.2 Entorno hostil	✓	✓	✓	✓	✓	
VARIABLE "Y"	1. Salud Mental	1.3 Ansiedad	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.4 Estrés posttraumático en la gente de mar	✓	✓	✓	✓	✓	
	2. Consecuencias de la pandemia	2.1 Trabajo/vida a bordo	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.2 Carga de trabajo a bordo	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.3 Seguridad personal a bordo	✓	✓	✓	✓	✓	
	3. Fatiga	2.4 Dificultades y desafíos percibidos	✓	✓	✓	✓	✓	
		3.1 Descanso inadecuado	✓	✓	✓	✓	✓	
		3.2 Alto nivel de fatiga	✓	✓	✓	✓	✓	

	3.3 Irritabilidad y problemas de concentración	✓	✓	✓	✓	✓
4. Circunstancias de riesgo	4.1 Imposibilidad de comunicación	✓	✓	✓	✓	✓
	4.2 Extensión de contratos	✓	✓	✓	✓	✓
	4.3 Acceso restringido a asistencia médica	✓	✓	✓	✓	✓
	4.4 Exposición a situaciones de violencia	✓	✓	✓	✓	✓

FICHA DE EVALUACIÓN GLOBAL DEL INSTRUMENTO

Estimado Especialista:

Agradecemos que responda si el instrumento de investigación, que se encuentra evaluando como juez, cumple con los siguientes requisitos abajo descritos. Si su respuesta fuera negativa hacia uno de ellos, especifique el por qué en comentarios.

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

Nota: Sus respuestas estarán en función a como esté conformado el instrumento de investigación.

NOMBRE DEL JUEZ (A) **EMPRESA DONDE LABORA**

Lisset Benderu O. Transgas Shipping Line

FIRMA

DNI

42184917

3)

EXPERT'S DATA

Full name : Kazennov, Maxim
Profession : Chief Engineer of marine vessels
Academic degree : Master of Marine Engineering

Characteristics that determine you as an expert:

Sea service experience as an officer 14 years on the Multi-purpose, Bulk Carriers, Heavy lift, Container vessels.
At present time serving on the Container vessel as Chief Engineer.



Signature



ID/ Passport: 76 3757898

Date: 27-June-2021

Authors of the instrument evaluated: Bachelor in Maritime Sciences: Tirado Roque, Patricia Del Rocio
Bachelor in Maritime Sciences: Mallma Farroñan, Edgar Daniel

EVALUATION SHEET BY ITEMS

Dear Specialist:

Indicate whether each of the items that make up the instrument meets the criteria indicated. For those that do not meet the criteria, specify why in the comments section.

CUESTIONARIO DEL IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE CONTROL DE LA COVID-19 Y EL ESTRÉS LABORAL

VARIABLE	DIMENSION	INDICATOR / ITEMS	CRITERIA					COMMENTS
			It is well written	Measures the study variable	It is expressed in a way that it can be measurable	It is written for the target audience	Measures the indicator (variable it claims to measure)	
VARIABLE "X"	1. Crew change	1.1. Regulatory Framework	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.2. Recommended measures to facilitate crew changes, access to medical care, and repatriation flights of the seafarers during the COVID-19 pandemic.	✓	✓	✓	✓	✓	
	2. Management of the difficulties generated during the pandemic.	2.1. Abandonment of seafarers	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.2. Economic aspect	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.3. Delays due to officers shortage or refusal to embark	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.4. Medical treatment of suspicious cases on board	✓	✓	✓	✓	✓	
VARIABLE "Y"	1. Mental health	2.5. Designation of seafarers as key workers	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.6. Support from Specialized Organizations and States.	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.1. Social isolation	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.2. Hostile environment	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.3. Anxiety	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.4 Post-traumatic stress in seafarers	✓	✓	✓	✓	✓	
	2. Pandemic consequences	2.1. Work/Life on board	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.2. Workload on board	✓	✓	✓	✓	✓	
	3. Fatigue	2.3. Personal security on board	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.4. Perceived Difficulties and Challenges	✓	✓	✓	✓	✓	
		3.1. Inadequate rest	✓	✓	✓	✓	✓	
		3.2. High level of fatigue	✓	✓	✓	✓	✓	
		3.3. Irritability and concentration problems	✓	✓	✓	✓	✓	
		4.1. Impossibility of communication	✓	✓	✓	✓	✓	

4. Risk circumstances	4.2. Extension of contracts	✓	✓	✓	✓	✓
	4.3. Restricted access to medical assistance	✓	✓	✓	✓	✓
	4.4. Exposure to situations of violence	✓	✓	✓	✓	✓

GLOBAL EVALUATION SHEET OF THE INSTRUMENT

Dear Specialist:
Please answer if the research instrument, which you are evaluating as a judge, meets the following requirements described below. If your answer is negative to one of them, please specify why in comments.

CRITERIA	YES	NO	COMMENTS
1. Whether the instrument contributes to achieving the research objective.	✓		
2. If the instructions are easy.	✓		
3. If the instrument is logically organized.	✓		
4. Whether the language used is appropriate for the target audience.	✓		
5. If there is coherence between variables, indicators and items.	✓		
6. If the answer alternatives are appropriate.	✓		
7. If the scores assigned to the answers are appropriate.	✓		
8. If you consider the items are sufficient to measure the indicator.	✓		
9. If you consider that the indicators are sufficient to measure the variable to be investigated.	✓		
10. If you consider that the items are sufficient to measure the variable.	✓		

Note: Your answers will depend on how the research instrument is designed.

NAME OF THE JUDGE Kazennov, Maxim **COMPANY WHERE HE/SHE WORKS** Wilhelmsen Ahrenkiel Ship Management **SIGNATURE**  **ID/PASSPORT:** 76 3757898



4)

DATOS DEL EXPERTO

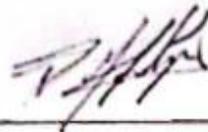
Nombre completo : Deric Montoya Domínguez

Profesión : 1º Oficial de Máquinas

Grado académico : Universitario

Características que lo determinan como experto:

- Graduado de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau"
- 10 años navegando como oficial de máquinas en buques containereros, buques tanque petroleros y gaseros en las empresas Ahrenkiel, Transgas, y desde el 2018 en Empresa Naviera ELCANO.



Firma

DNI: 46753621

Fecha: 06/07/2021

Autores del instrumento evaluado: Bachiller en Ciencias Marítimas: Tirado Roque, Patricia Del Rocio
Bachiller en Ciencias Marítimas: Malina Farroñan, Edgar Daniel

FICHA DE EVALUACIÓN POR ITEMS

Estimado Especialista:

Indique si cada uno de los ítems que conforman el instrumento cumple con los criterios que se señalan. Para aquellos que no cumplen, especifique el por qué en la parte de comentarios.

CUESTIONARIO DEL IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE CONTROL DE LA COVID-19 Y EL ESTRÉS LABORAL

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR / ITEMS	CRITERIOS					COMENTARIO
			Está bien redactado o	Mide la variable de estudio	Está expresado de manera que pueda ser medible	Está redactado para el público al que se dirige	Mide el indicador (variable que dice medir)	
VARIABLE "X" Impacto de la COVID-19	1. Cambio de tripulación	1.1. Marco Normativo	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.2. Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19	✓	✓	✓	✓	✓	
	2. Manejo de las dificultades generadas durante la pandemia	2.1. Abandono de la gente de mar	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.2. Aspecto económico	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.3. Retrasos debido a la escasez de oficiales o a la negativa a embarcar	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.4. Tratamiento médico de los casos sospechosos a bordo	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.5. Designación como trabajadores esenciales	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.6. Apoyo de los organismos especializados y Estados	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.1. Aislamiento social	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.2. Entorno hostil	✓	✓	✓	✓	✓	
1. Salud Mental	1.3. Ansiedad	✓	✓	✓	✓	✓		
	1.4. Estrés posttraumático en la gente de mar	✓	✓	✓	✓	✓		
	2.1 Trabajo/vida a bordo	✓	✓	✓	✓	✓		
	2.2 Carga de trabajo a bordo	✓	✓	✓	✓	✓		
2. Consecuencias de la pandemia	2.3 Seguridad personal a bordo	✓	✓	✓	✓	✓		
	2.4 Dificultades y desafíos percibidos	✓	✓	✓	✓	✓		
3. Fatiga	3.1 Descanso inadecuado	✓	✓	✓	✓	✓		
	3.2 Alto nivel de fatiga	✓	✓	✓	✓	✓		
VARIABLE "Y" Estrés								

	3.3 Irritabilidad y problemas de concentración	✓	✓	✓	✓
4. Circunstancias de riesgo	4.1 Imposibilidad de comunicación	✓	✓	✓	✓
	4.2 Extensión de contratos	✓	✓	✓	✓
	4.3 Acceso restringido a asistencia médica	✓	✓	✓	✓
	4.4 Exposición a situaciones de violencia	✓	✓	✓	✓

FICHA DE EVALUACIÓN GLOBAL DEL INSTRUMENTO

Estimado Especialista:

Agradecemos que responda si el instrumento de investigación, que se encuentra evaluando como juez, cumple con los siguientes requisitos abajo descritos. Si su respuesta fuera negativa hacia uno de ellos, especifique el por qué en comentarios.

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

Nota: Sus respuestas estarán en función a como esté conformado el instrumento de investigación.

NOMBRE DEL JUEZ (A)

EMPRESA DONDE LABORA

FIRMA

DNI

Deric Montoya Dominguez

Empresa Naviera Elcano, S.A.



46753621

5)

EXPERT'S DATA

Full name : ROSALES, RON RANDEL
Profession : SEAFARER - CHIEF OFFICER
Academic degree : BACHELOR OF SCIENCE IN MARINE TRANSPORTATION

Characteristics that determine you as an expert:

I started my Seafaring career on 2012 as Deck Cadet for 1 year, 1 contract as Ordinary Seaman, 2 contracts as Third Officer, 5 contracts as Second Officer and recently completed my first contract as Chief Officer with total of 10 years in the Industry. All my previous vessels are Container Vessels and trading on International Waters.



Signature

ID/ Passport: P0106499B

Date: 25/08/2021

Authors of the instrument evaluated: Bachelor in Maritime Sciences: Tirado Roque, Patricia Del Rocio
Bachelor in Maritime Sciences: Mallma Farroñan, Edgar Daniel

FICHA DE EVALUACIÓN POR ITEMS

Estimado Especialista:

Indique si cada uno de los ítems que conforman el instrumento cumple con los criterios que se señalan. Para aquellos que no cumplen, especifique el por qué en la parte de comentarios.

CUESTIONARIO DEL IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE CONTROL DE LA COVID-19 Y EL ESTRÉS LABORAL

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR / ITEMS	CRITERIOS					COMENTARIO
			Está bien redactado o	Mide la variable de estudio	Está expresado de manera que pueda ser medible	Está redactado para el público al que se dirige	Mide el indicador (variable que dice medir)	
VARIABLE "X" Impacto de la COVID-19	1. Cambio de tripulación	1.1. Marco Normativo	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.2. Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19	✓	✓	✓	✓	✓	
	2. Manejo de las dificultades generadas durante la pandemia	2.1. Abandono de la gente de mar	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.2. Aspecto económico	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.3. Retrasos debido a la escasez de oficiales o a la negativa a embarcar	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.4. Tratamiento médico de los casos sospechosos a bordo	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.5 Designación como trabajadores esenciales	✓	✓	✓	✓	✓	
		2.6 Apoyo de los organismos especializados y Estados	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.1 Aislamiento social	✓	✓	✓	✓	✓	
		1.2 Entorno hostil	✓	✓	✓	✓	✓	
1. Salud Mental	1.3 Ansiedad	✓	✓	✓	✓	✓		
	1.4 Estrés postraumático en la gente de mar	✓	✓	✓	✓	✓		
	2.1 Trabajo/vida a bordo	✓	✓	✓	✓	✓		
	2.2 Carga de trabajo a bordo	✓	✓	✓	✓	✓		
2. Consecuencias de la pandemia	2.3 Seguridad personal a bordo	✓	✓	✓	✓	✓		
	2.4 Dificultades y desafíos percibidos	✓	✓	✓	✓	✓		
3. Fatiga	3.1 Descanso inadecuado	✓	✓	✓	✓	✓		
	3.2 Alto nivel de fatiga	✓	✓	✓	✓	✓		
VARIABLE "Y" Estrés								

4. Risk circumstances	4.2. Extension of contracts	✓	✓	✓	✓	✓
	4.3. Restricted access to medical assistance	✓	✓	✓	✓	✓
	4.4. Exposure to situations of violence	✓	✓	✓	✓	✓

GLOBAL EVALUATION SHEET OF THE INSTRUMENT

Dear Specialist:
Please answer if the research instrument, which you are evaluating as a judge, meets the following requirements described below. If your answer is negative to one of them, please specify why in comments.

CRITERIA	YES	NO	COMMENTS
1. Whether the instrument contributes to achieving the research objective.	✓		
2. If the instructions are easy.	✓		
3. If the instrument is logically organized.	✓		
4. Whether the language used is appropriate for the target audience.	✓		
5. If there is coherence between variables, indicators and items.	✓		
6. If the answer alternatives are appropriate.	✓		
7. If the scores assigned to the answers are appropriate.	✓		
8. If you consider the items are sufficient to measure the indicator.	✓		
9. If you consider that the indicators are sufficient to measure the variable to be investigated.	✓		
10. If you consider that the items are sufficient to measure the variable.	✓		

Note: Your answers will depend on how the research instrument is designed.

NAME OF THE JUDGE COMPANY WHERE HE/SHE WORKS SIGNATURE ID/PASSPORT:
C/OFF ROSALES, RON RANDEL MARLOW NAVIGATION  P0106499B

ANEXO 6

DOCUMENTO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA PARTICIPANTES DE INVESTIGACIÓN

El propósito de esta ficha de consentimiento es proveer a los participantes del estudio, una clara explicación de la naturaleza de la misma, así como el rol que desempeñan como unidad de análisis. Al participar en la presente investigación, se le pedirá responder un cuestionario acerca del Impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral. Esto tomará aproximadamente entre 10 a 20 minutos de su tiempo. La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún otro propósito fuera de los establecidos por los investigadores. Las respuestas serán codificadas usando un número de identificación, y por lo tanto, serán anónimos. Si tiene alguna duda sobre este estudio, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación. Si alguna de las preguntas durante la encuesta le parece incómodas, usted tiene el derecho de no responderlas. Desde ya le agradecemos su participación.

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo,.....acepto participar voluntariamente en esta investigación. He sido informado (a) que el objetivo de este estudio es determinar la relación entre el impacto de las medidas de control de la COVID-19 y el estrés laboral en los tripulantes del buque tanque LNG "Castillo de Mérida" de la empresa naviera ELCANO S.A., 2020. Reconozco que la información que yo proporcione es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito sin mi consentimiento. He sido informado que puedo hacer preguntas sobre el estudio en cualquier momento. De tener preguntas sobre mi participación en este estudio, puedo contactar al responsable de esta investigación al teléfono 941823008. Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando haya concluido.

DNI del Participante

Firma del Participante

La mar, agosto del 2021.

ANEXO 7

SOLICITUD DE AUTORIZACION PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

La mar, 30 de agosto del 2021

Sr. MUTIOZABAL, RAMON
**Capitán de travesía del buque tanque LNG “Castillo de Mérida” de la empresa
naviera Elcano S.A., 2020.
Presente.**

De mi consideración:

Yo, PATRICIA DEL ROCÍO TIRADO ROQUE, identificado con DNI 76127263, ante Ud. respetuosamente me presento y expongo:

Actualmente me encuentro desarrollando mi trabajo de investigación, para obtener el título profesional de licenciado en ciencias marítimas, y posteriormente la licencia como oficial de máquinas. Solicito a Ud. de la manera más cordial, me autorice realizar el proceso de recolección de información en el buque señalado anteriormente. Ejecutar las encuestas a los miembros de la tripulación.

Con saludos cordiales y a tiempo de agradecerle su atención a esta solicitud, aprovecho la oportunidad para reiterarle mi más alta consideración y estima.

Atentamente.



PATRICIA DEL ROCÍO TIRADO ROQUE

DNI: 76127263

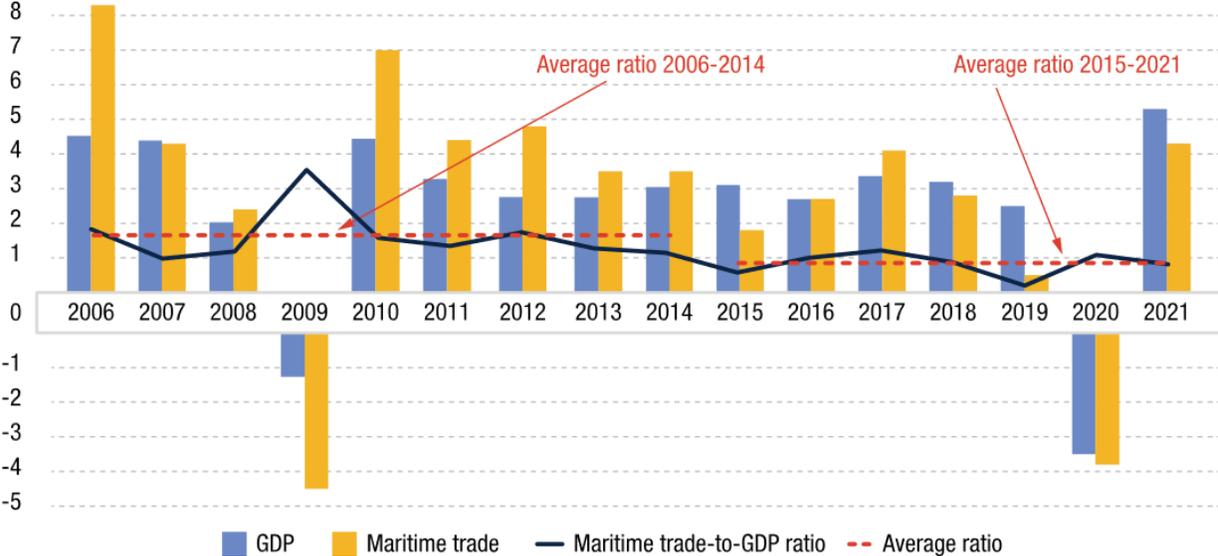


Capitán de travesía MUTIOZABAL, RAMON

DNI: 16.081.325-R

ANEXO 8

INFORME SOBRE EL COMERCIO Y EL DESARROLLO DE LA UNCTAD, 2021



Fuente: Cálculos de la UNCTAD, basados en el Informe sobre el transporte marítimo, varios números, datos de la UNCTAD (2021).

ANEXO 9

CREW LIST

 IMO CREW LIST							Page No. 1/1
Name of ship			Port of arrival:	Date of arrival:			
LNG/C "CASTILLO DE MERIDA"			RAS LAFFAN	8 January 2021			
Nationality of ship			Port arrived from:			Nature and N° of identity document (seaman's passport)	
MALTA			HAZIRA				
Nº.	Family name, given names	Rank or rating	Nationality	Date and Place of birth			
01	Arestizabal Altube, Esteban	Master	Spanish	20-Jul-61	Bilbao (Bizkaia)	AAH344564	
02	Alvarez Muñozabal, Ramon	Ch. Mate	Spanish	4-Dec-83	Bilbao (Bizkaia)	AAK050072	
03	Aguilar Vargas, Renzo Gerardo	2nd. Mate	Peruvian	5-Jan-91	Junin	116133850	
04	Arana Quiliche, Alan Augusto	2nd. Mate	Peruvian	23-Sep-79	Lima	116172477	
05	Salazar Flores, Enrique	3rd. Mate	Peruvian	10-Apr-91	Loreto	6608149	
06	Alvarez Zavaleta, Victor Giovanny	Deck Cadet	Peruvian	15-Dec-97	Callao	1184121868	
07	De Pazos Eiorza, Ivan Oscar	Ch. Eng.	Spanish	21-Dec-59	A Coruña (A Coruña)	PAC190994	
08	Lopez Gonzalez, Ruben	1st.Eng	Spanish	13-Feb-81	Santander (Cantabria)	AAJ368895	
09	Del La Vega Salcedo, Josu	Cargo Eng.	Spanish	22-Jun-82	Bilbao (Bizkaia)	PAA794809	
10	Paucar Chaupis, Gerardo Fortunato	2nd. Eng.	Peruvian	26-Jan-73	Callao	116204328	
11	Caceres Arones, Jonathan Alberto	2nd Eng./Cargo T.	Peruvian	18-Mar-89	Lima	6798027	
12	Lustres Rey, Ivan	2nd Eng.	Spanish	5-Dec-85	Boiro (A Coruña)	PAF627321	
13	Tirado Roque, Patricia del Rocio	Engine Cadet	Peruvian	17-Aug-96	Ancash	118634446	
14	Diez Lezama, Inigo	Electro - Tech. Off.	Spanish	20-Sep-86	Portugalete (Bizkaia)	PAB341152	
15	Dubon Peralta, Manuel	Bosun	Hondurian	23-Jan-68	Honduras	E261233	
16	Perdomo Romero, Hector	A.B.	Hondurian	23-Feb-65	Honduras	E458216	
17	Bustillo Fuentes, Adalberto	A.B.	Hondurian	20-Mar-66	Honduras	E420530	
18	Timaná Rios, Johnny Charles	A.B.	Peruvian	22-Dec-81	Ancash	7055254	
19	Carcamo Sanchez, Cristian Alfredo	O.S	Hondurian	1-Oct-90	Honduras	E303997	
20	Euceda Montes, Jhonny Nahum	O.S	Hondurian	17-Nov-94	Honduras	F490542	
21	Lopez Aguilar, Oscar Wilfredo	Fitter	Hondurian	3-Mar-84	Honduras	E750769	
22	Portillo Arriaga, Juan Carlos	Fitter	Hondurian	19-Jul-87	Honduras	C853348	
23	Diaz Alas, Edwin Willebrands	Oiler	Hondurian	2-Feb-83	Honduras	E284885	
24	Madrid Reyes, Denis Javier	Oiler	Hondurian	18-Jan-85	Puerto Cortes	E394359	
25	Placido Olivos, Laureano Raul	Oiler	Peruvian	4-Jul-57	Lima	116613311	
26	Vilela Levano, Wilber	Oiler	Peruvian	3-Aug-66	Callao	5202364	
27	Ramos Galindo, Jaime Suan	Cook	Hondurian	9-Apr-75	Honduras	F268735	
28	Castro Castro, Adan	Galleyboy	Hondurian	23-Feb-80	Honduras	E893059	
29	Privado Romero, Oscar Francisco	Messman	Hondurian	2-Sep-75	Honduras	F005718	
30	Yun, Chang Sick	Technician	Korean	23-Jan-68	Republic of Korea	M29787664	
31	Lohner Geb, Peter	Technician	Deutsch	21-Nov-76	Ausburg	CGNP6Z5XR	
32	Jurek, Artur	Technician	Deutsch	13-Jul-75	Oppeln	CF0ZW6XLK	

<i>Date and signature by master, authorized agent or officer</i>						

ANEXO 10

CASOS TIPO

Protección de la salud mental de la gente de mar:

Un marino a bordo de un buque portacontenedores envió una llamada de auxilio a la OMI el 12 de abril de 2020. Su contrato, que debía terminar a finales de marzo, había sido prorrogado por otro mes. El marino afirmó que su compañía no estaba tomando medidas para cambiar de tripulación, a pesar de que la asistencia del gobierno hizo posible esa opción.

Si bien el marino reconoció que él y sus colegas no se encontraban en una situación crítica desde el punto de vista físico, describió las graves repercusiones que ello tenía en su salud mental. “Tenemos alimentos, todo está bien, pero la principal preocupación es nuestra salud psicológica”, dijo el marino al SCAT de la OMI en su primer correo electrónico.

El SCAT remitió al marino a la administración marítima nacional y a los sindicatos pertinentes, al tiempo que comunicó la situación a los Estados de abanderamiento y al Estado rector del puerto. Esta intervención diplomática ayudó a resolver el caso y el Estado de abanderamiento confirmó que ayudaría al marino con su contrato y su repatriación.

El marino y otro miembro de la tripulación pudieron regresar a casa a salvo en mayo. En un correo electrónico, el marino agradeció calurosamente a un miembro del

equipo SCAT por su ayuda y apoyo, escribiendo: "usted es realmente un hombre con un gran corazón".

TEMOR POR LA SALUD MENTAL Y LA SEGURIDAD DE LA GENTE DE MAR TRAS 14 MESES:

Una mujer que no había visto a su prometido durante más de 14 meses debido a la pandemia de COVID-19 envió un correo electrónico al Grupo de gestión de la crisis para la gente de mar (SCAT) de la OMI el 2 de noviembre de 2020. En el correo electrónico ella explicaba que, si bien las políticas del Estado rector del puerto habían impedido inicialmente a su prometido desembarcar del buque, desde agosto de 2020 los procedimientos opacos de la compañía habían contribuido a numerosos intentos infructuosos de repatriarlo. Los intentos del consulado y de los sindicatos por acelerar el proceso recibieron respuestas similares a las dadas al marino y a su prometida.

El marino manifestó su preocupación sobre su capacidad para desempeñar sus funciones de forma eficaz y segura debido al tiempo que llevaba trabajando a bordo de su buque. También presentó varios informes a su compañía en los que relataba síntomas como fatiga, depresión, incapacidad de concentración y ataques de pánico. Cada vez más temerosa por la salud mental y física de su prometido, y preocupada por el hecho de que su estado mental pusiera en peligro no sólo a él sino a toda la tripulación, se puso en contacto con el SCAT y suplicó ayuda para conseguir un plazo definitivo para su repatriación.

A los dos días de recibir la solicitud, el SCAT respondió al prometido y le proporcionó las últimas orientaciones sobre su repatriación. También solicitó a los Estados del

pabellón, los Estados rectores de puertos y los Estados de la gente de mar, así como a las ONG con carácter consultivo en la OMI, que prestaran asistencia urgente para repatriar al marino. Se produjo un verdadero esfuerzo internacional, que supuso una excelente coordinación y cooperación entre múltiples organismos de China, Georgia, Indonesia (uno de cuyos aeropuertos serviría de escala para el vuelo de repatriación de varias etapas) y Singapur.

A principios de diciembre de 2020, el SCAT recibió la alentadora confirmación de que el marino, tras completar un periodo de cuarentena obligatorio en el Estado rector del puerto, había partido en un vuelo de repatriación (Fuente: Imagen del Golfo, 2021).

Dijo que según datos de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), miles de marinos mexicanos andan por diversos puertos del mundo, en algunos casos varados porque ni siquiera pueden salir de los buques, y en ocasiones sin poder comunicarse con sus familias.

Aislamiento e incomunicados como causas principales

Debido al confinamiento en puertos del extranjero y la presión psicológica, 5 marinos mexicanos se han suicidado en **embarcaciones** a lo largo de la **pandemia** del **coronavirus**, informó Faustino Suárez Rodríguez, presidente de la Consultoría de Profesionistas de la **Marina Mercante** y Puertos.

Ese aislamiento y el estar incomunicados les genera un estrés que puede tener consecuencias fatales, entre ellas el **suicidio**.

"Hace poco un tercer oficial en el río de la Plata asesinó a un capitán, precisamente por ese problema de no tener la posibilidad de bajar, la presión que se acumula a bordo, propició ese desenlace desafortunado.

"Sabemos de otros asuntos que se han suicidado, de acuerdo a lo que maneja ITF son 5, de los cuales los 2 últimos fueron en días anteriores, desde que empezó la **pandemia** no han podido bajar", resaltó Suárez Rodríguez.

Señaló que una cosa es pasar meses a bordo, pero con la posibilidad de bajar al llegar a un puerto, y otra es permanecer en un puerto pero a bordo del buque, sin poder bajar ni comunicarse con la familia.

Ese confinamiento provoca estrés, depresión, irritabilidad y las consecuencias están a la vista, dijo.

El marino mercante y consultor de ese sector llamó a la ciudadanía a no bajar la guardia en los cuidados sanitarios, para ya poder salir de la **pandemia** y evitar más situaciones como las señaladas.

ANEXO 11

CIRCULAR 4204/Add.24



E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: +44 (0)20 7735 7611

Fax: +44 (0)20 7587 3210

Circular Letter No.4204/Add.24
13 July 2020

To: All IMO Member States
United Nations and specialized agencies
Intergovernmental organizations
Non-governmental organizations in consultative status with IMO

Subject: **Coronavirus (COVID-19) – Outcome of the International Maritime Virtual Summit on Crew Changes organized by the United Kingdom**

The United Kingdom convened an International Maritime Virtual Summit on 9 July 2020 to address the impact of COVID-19 on crew changes, which was attended by representatives from over a dozen countries. The difficulties ships' crews face across the world was at the centre of the discussions, while all Governments and parties were urged to resolve the issues with maritime transport to support workers and the industry more widely.

During the Summit, 13 Governments from across the world, i.e. Denmark, France, Germany, Greece, Indonesia, Netherlands, Norway, Philippines, Saudi Arabia, Singapore, United Arab Emirates, United Kingdom and United States, agreed to a *Joint statement of the international maritime virtual summit on crew changes*, set out in the annex, expressing their appreciation to seafarers and pledging to urgently resolve issues concerning them that have arisen due to the COVID-19 pandemic. The Director-General of ILO supported the outcome of the Summit.¹

Pledges in the joint statement include designating seafarers as key workers; accepting seafarers' ID documents as evidence of their key worker status; implementing the industry approved protocols for ensuring safe ship crew changeover²; reviewing national quarantine restrictions; and increasing access, as soon as possible, to commercial flights to and from the principal countries of origin of seafarers.

The Secretary-General is concerned that more than 200,000 seafarers are still waiting to be repatriated, many having stayed on long beyond the end of their original contracts. A similar number of seafarers are waiting to join ships. He urges Member States to commit to the principles in the joint statement and to disseminate it widely to all parties concerned; and invites Members States wishing to sign the statement to contact the Government of the United Kingdom.³

ANEXO 12

CIRCULAR 4204/Add.39



E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

Circular Letter No.4204/Add.39
7 May 2021

To: All IMO Members
United Nations and specialized agencies
Intergovernmental organizations
Non-governmental organizations in consultative status

Subject: **Coronavirus (COVID-19) – Communication from the Secretary-General regarding the crew change crisis**

Nearly 16 months have passed since the coronavirus (COVID-19) outbreak was declared a pandemic by WHO and during this time the international community has experienced an unprecedented crisis in international shipping. To slow the spread of the disease and mitigate its impact, national and international travel was curtailed and borders were closed, severely negatively impacting this intensely interconnected world.

On 31 January 2020, IMO issued its first communication concerning the pandemic, providing information and guidance to minimize risks to seafarers, passengers and others on board ships. Since then, a substantial number of communications, some regularly updated, have been issued through the Circular Letter No.4204 series, addressing a variety of matters with the aim of minimizing the impact of the pandemic on international shipping by providing comprehensive guidance and recommendations to Member States and the shipping community.

Throughout the pandemic, shipping has demonstrated its reliability and resilience as one of the most economic and effective modes of transport and consequently international supply chains did not experience significant interruptions. I would like to express my deep appreciation for the tremendous efforts of Member States and the maritime industry to maintain the flow of goods across the globe during these difficult times.

The life and work of seafarers have been affected dramatically by the COVID-19 pandemic. In the last quarter of 2020, the estimated number of seafarers globally waiting to either be relieved or join their ships stood at 400,000. Now, in May 2021, thanks to the collaborative efforts of Member States, the shipping industry, social partners and our sister UN agencies, the number is currently estimated to be about 200,000. However, this figure is still unacceptably high and the humanitarian crisis at sea is by no means over. Seafarers still face enormous challenges concerning repatriation, travelling to join their ships, proper access to medical care and shore leave. Despite these challenges, the seafarers on board ships have continued working, providing an essential service for the global population.

ANEXO 13

CIRCULAR 4204/Rev. 11



S

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44 (0)20 7735 7611 Facsímil: +44 (0)20 7587 3210

Circular nº 4204/Add.35/Rev.11
22 marzo 2022

A: Todos los Estados Miembros de la OMI
Naciones Unidas y organismos especializados
Organizaciones intergubernamentales
Organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo ante la OMI

Asunto: **Coronavirus (COVID-19) – Designación de la gente de mar como trabajadores esenciales**

1 Ante la crisis actual de los cambios de tripulación, que está afectando a la gente de mar, así como a otro personal marítimo, el Secretario General desea señalar a la atención de los Estados Miembros la cuestión de la designación de estos profesionales como trabajadores esenciales, refiriéndose en particular a disposiciones de las siguientes resoluciones:

- .1 resolución MSC.473(ES.2) – Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19, adoptada por el MSC el 21 de septiembre de 2020;
- .2 resolución A/75/L.37 – Cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 para apoyar las cadenas mundiales de suministro, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 1 de diciembre de 2020; y
- .3 resolución GB.340/Resolution(Rev.2) – Resolución sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19, adoptada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo el 8 de diciembre de 2020.

2 En el párrafo 1.2 de la parte dispositiva de la resolución MSC.473(ES.2) se estipula lo siguiente:

- "1 INSTA a los Estados Miembros y a las autoridades nacionales pertinentes a: ...

ANEXO 14

MSC. 1/ Circ. 1636/ Rev.1



E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1636/Rev.1
22 April 2021

INDUSTRY RECOMMENDED FRAMEWORK OF PROTOCOLS FOR ENSURING SAFE SHIP CREW CHANGES AND TRAVEL DURING THE CORONAVIRUS (COVID-19) PANDEMIC

1 The Maritime Safety Committee, at its 102nd session (4 to 11 November 2020), inter alia, recognized the importance of the *Recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic*, circulated by means of Circular Letter No.4204/Add.14/Rev.1 (the protocols), and that, so far as practicable, Member States and all stakeholders concerned should consider applying the protocols to the maximum extent possible.

2 The Committee noted that a broad cross section of global industry associations in consultative status with the Organization representing the maritime transportation sector¹ were keeping the protocols under review as the pandemic developed and that the protocols would need further revision. The Committee therefore authorized the Chair and the IMO Secretariat to distribute any revised versions of the protocols as revisions of this MSC circular without waiting for the Committee's prior approval. The Committee would then be invited to endorse any revised circular retrospectively at its next meeting.

3 The protocols have now been revised to take account of issues relevant to the global rollout of vaccines and the critical part they will play in facilitating ships' crew changes and the efficient movement of world trade, including, inter alia, Circular Letter No.4204/Add.38 of 25 March 2021 containing a Joint Statement issued by the Secretary-General of ICAO, the Director-General of ILO, the Secretary-General of IMO, the Director-General of WHO and the Director-General of IOM. The Joint Statement urges all United Nations Member States to prioritize seafarers in their national COVID-19 vaccination programmes, to protect them through vaccination as soon as possible and to facilitate their safe movement across borders.

4 Member States are invited to consider the protocols, set out in the annex, and advise owners, operators and managers of ships entitled to fly their flag, as appropriate, as well as shipboard personnel employed or engaged on such ships to act accordingly, taking also into account the *Recommended action to facilitate ship crew change, access to medical care and seafarer travel during the COVID-19 pandemic* (resolution MSC.473(ES.2)).

5 Intergovernmental organizations and non-governmental organizations in consultative status with the Organization are also invited to consider the protocols, and other guidance, as provided in paragraph 4 above, and advise their membership accordingly.

¹ ICS, IAPH, BIMCO, IFSMA, INTERTANKO, P&I Clubs, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, IMCA, INTERFERRY, FONASBA, ITF and WSC with input from the International Maritime Employers' Council (IMEC), the International Maritime Health Association (IMHA) and the International Air Transport Association (IATA).

ANNEX 2

**RESOLUTION MSC.473(ES.2)
(adopted on 21 September 2020)**

**RECOMMENDED ACTION TO FACILITATE SHIP CREW CHANGE, ACCESS TO
MEDICAL CARE AND SEAFARER TRAVEL DURING THE COVID-19 PANDEMIC**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO that the Council, at its thirty-first extraordinary session, urged flag and port States to ensure the welfare of seafarers, in particular that their rights to wages, shore leave, sick leave, access to medical care, food supplies and repatriation were preserved,

RECALLING FURTHER the statement adopted by Council, at its thirty-second extraordinary session, on recognition of the importance of the flow of trade by sea during the COVID-19 pandemic,

REAFFIRMING the unique and essential work of seafarers for international shipping and for the world with the uninterrupted transportation of vital medical supplies, food and other basic necessities during the COVID-19 pandemic,

RECOGNIZING the International Maritime Virtual Summit on Crew Changes, hosted by the Government of the United Kingdom in July 2020, on the commitment to facilitate safe crew change and achieve "key worker" designation for seafarers,

BEING DEEPLY CONCERNED about the significant challenges being faced by the global shipping community to effect crew change and repatriation of seafarers as a result of the COVID-19 pandemic,

BEING CONSCIOUS of the large numbers of seafarers that have had to extend their service on board ships after many months at sea, unable to be replaced or repatriated to their home countries,

NOTING that each month more than 150,000 seafarers need to be changed over to and from ships which they operate, to ensure compliance with international maritime regulations for ensuring safety, crew health and welfare, and the prevention of fatigue,

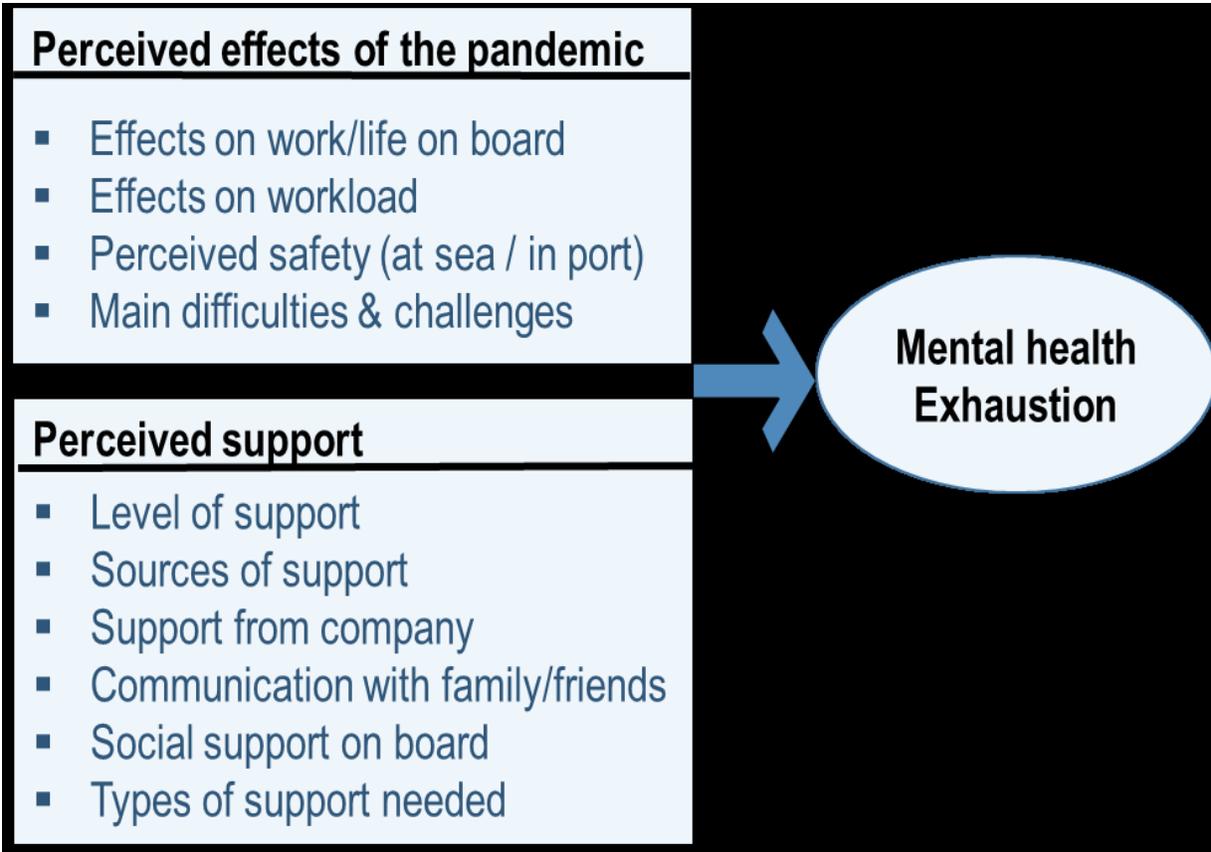
NOTING ALSO that it has been estimated that more than 300,000 seafarers require immediate repatriation, with many more serving on extended crew contracts and being overdue to return home, and that a similar number of seafarers urgently need to join ships to replace them,

BEARING IN MIND that regulation 2.5 of the International Labour Organization's 2006 Maritime Labour Convention (MLC, 2006) sets out seafarers' entitlement to repatriation at the end of their contracts,

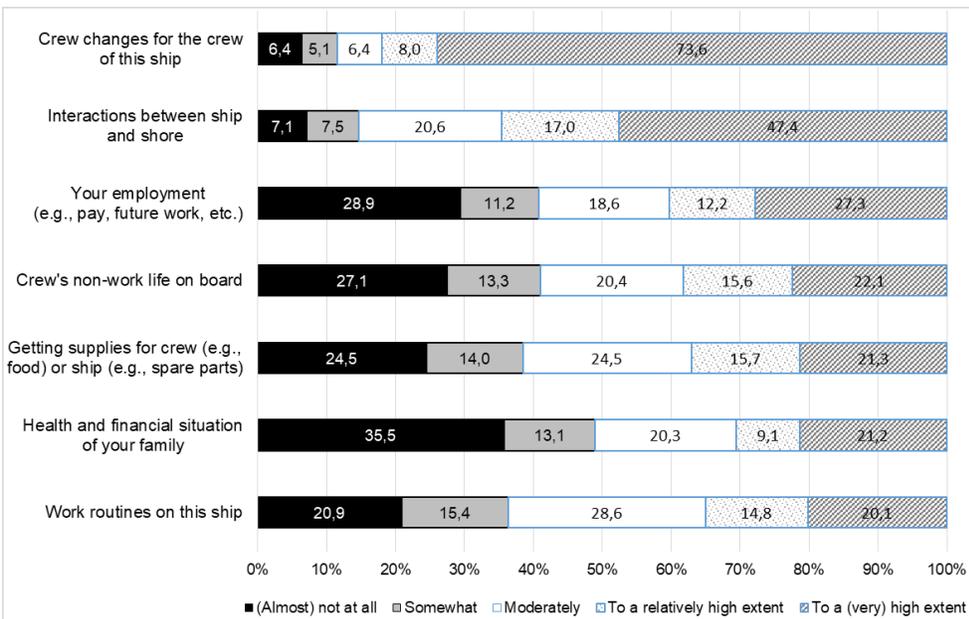
HAVING NOTED the *Recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic*, circulated by means of Circular Letter No.4204/Add.14 on 5 May 2020,

ANEXO 15

VISIÓN GENERAL DE LAS VARIABLES CLAVE INCLUIDAS EN EL ESTUDIO



Fuente: UMM, 2020.



Fuente: UMM, 2020.

ANEXO 16

NORMAS INTERNACIONALES PERTINENTES

Las normas internacionales relativas a la prestación de auxilio a los marinos en situación de peligro, incluida la necesidad de asistencia médica, están consagradas en los siguientes convenios y convenciones de las Naciones Unidas.

- La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar especifica un régimen completo de orden público para los océanos y mares del mundo y establece, en su artículo 98, el deber de los capitanes de prestar auxilio en caso de peligro en el mar.
- El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (38) y el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos establecen las obligaciones de los gobiernos contratantes de tomar las disposiciones necesarias para prestar auxilio a las personas en peligro en el mar.
- El Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, especifica en su artículo 10 la obligación de los capitanes de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en el mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo.
- El Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional establece que los países que no son partes en el RSI (2005) de la OMS se esforzarán por aplicar el RSI (2005) al transporte marítimo internacional. Establece a su vez el principio de que deben evitarse las restricciones o demoras innecesarias para la llegada a puerto de los buques, las personas o los bienes que se encuentren a bordo, y que en caso de emergencia se permita a los buques que atraquen para evacuar a las personas enfermas.

ANEXO 17

IMÁGENES DE LA INVESTIGACIÓN





ANEXO 18

PROTOCOLO SANITARIO SECTORIAL PARA LA PREVENCIÓN DEL COVID-19, EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE ACUÁTICO MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE DE PASAJEROS Y TURÍSTICO, DE ÁMBITO NACIONAL Y REGIONAL

4. MARCO LEGAL

- Ley N° 29048, Ley General de Turismo.
- Ley N° 26842, Ley General de Salud y sus modificatorias.
- Ley N° 29733, Ley de Protección de Datos Personales.
- Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo y su modificatoria.
- Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las



BICENTENARIO
PERÚ 2021

5

Jirón Zorritos 1203 – Lima - Perú
Central telefónica. (511) 615-7800
www.gob.pe/mtc



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”*

competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

- Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- Decreto de Urgencia N° 025-2020, dictan medidas urgentes y excepcionales destinadas a reforzar el Sistema de Vigilancia y Respuesta Sanitaria frente al COVID-19 en el territorio nacional.
- Decreto de Urgencia N° 026-2020, que establece diversas medidas excepcionales y temporales para prevenir la propagación del Coronavirus (COVID-19) en el territorio nacional.
- Decreto de Urgencia N° 027-2020, dictan medidas complementarias destinadas a reforzar el Sistema de Vigilancia y Respuesta Sanitaria frente al COVID - 19 en el Territorio Nacional y a la Reducción de su Impacto en la Economía Peruana.
- Decreto de Urgencia N° 029-2020, dictan medidas complementarias destinadas al financiamiento de la Micro y Pequeña Empresa y otras medidas para la reducción del impacto del COVID-19 en la Economía Peruana
- Decreto de Urgencia N° 031-2020: Decreto de Urgencia que dicta medidas complementarias para reforzar los sistemas de prevención control vigilancia y respuesta sanitaria para la atención de la emergencia producida por el COVID-19.
- Resolución Ministerial N° 039-2020-MINSA, que aprueba el Protocolo para la Atención de Personas con Sospechas o Infección Confirmada por Coronavirus.

4. MARCO LEGAL

- Ley N° 29048, Ley General de Turismo.
- Ley N° 26842, Ley General de Salud y sus modificatorias.
- Ley N° 29733, Ley de Protección de Datos Personales.
- Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo y su modificatoria.
- Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- Decreto de Urgencia N° 025-2020, dictan medidas urgentes y excepcionales destinadas a reforzar el Sistema de Vigilancia y Respuesta Sanitaria frente al COVID-19 en el territorio nacional.
- Decreto de Urgencia N° 026-2020, que establece diversas medidas excepcionales y temporales para prevenir la propagación del Coronavirus (COVID-19) en el territorio nacional.
- Decreto de Urgencia N° 027-2020, dictan medidas complementarias destinadas a reforzar el Sistema de Vigilancia y Respuesta Sanitaria frente al COVID - 19 en el Territorio Nacional y

Jirón Zorritos 1203
Lima, Lima 01 Perú
(511) 615-7800

www.mtc.gob.pe

4

EL PERÚ PRIMERO

ANEXO 19

OFICIOS REFERENTES A LA AUTORIZACIÓN PARA EL DESEMBARCO DE TRIPULANTES NACIONALES A TIERRA



PERÚ

Ministerio de Trabajo
y Promoción del Empleo

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL FORTALECIMIENTO DE LA SOBERANÍA NACIONAL"

INFORME N° 314 -2022-MTPE/2/14.1

PARA : JUAN RAMÓN LIRA LOAYZA
Director (e) de la Dirección General de Trabajo

DE : DIANA CAROLINA ACUÑA OSCCO
Directora (e) de la Dirección de Normativa de Trabajo

ASUNTO : Opinión técnica sobre la autorización para el desembarco de tripulantes nacionales a tierra

REFERENCIA : a) Oficio N° 004-2022/FENAMARP
b) Oficio N° 015-2022/FENAMARP
c) Oficio N° 343-2022- MTPE/2/14.1
d) Oficio N° 358-2022- MTPE/2/14.1

FECHA : 16 de agosto de 2022

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante documento de la referencia a), la Federación Nacional Marítima y Portuaria del Perú – FENAMARP nos consulta lo siguiente:

"Solicitamos a usted, la opinión técnica correspondiente a la normativa que concede el derecho de licencia en tierra a la gente de mar cuando las embarcaciones se encuentran en puerto; en una interpretación extensiva de la norma a fin de determinar si la limitación de este derecho constituye una vulneración a los derechos laborales de la gente de mar."

- 1.2 Mediante Oficio N° 358-2022-MTPE/2/14.1, esta Dirección solicitó una reunión a FENAMARP, a fin de que dicha organización sindical pueda brindarnos mayor información sobre la consulta trasladada. En tal sentido, se nos precisó que la consulta se encontraba circunscrita a trabajadores nacionales que realizan labores de cabotaje nacional.
- 1.3 Mediante Oficio N° 343-2022-MTPE/2/14.1, esta Dirección solicitó una reunión a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, en su condición de Autoridad Marítima Nacional, conforme lo señala el artículo 20 de la Ley de la Marina de Guerra del Perú (aprobado por Decreto Legislativo N° 1138), a fin de obtener mayor información sobre los protocolos de embarque y desembarque de naves nacionales.
- 1.4 Adicionalmente, mediante documento de la referencia b), FENAMARP traslada: (i) el Oficio N° 070-2022-GRC/DIRESA/DESI de la Dirección Ejecutiva de Sanidades Internacionales de la Dirección Regional de Salud del Callao y (ii) el Oficio N° 1093/21 de la Capitanía del Puerto del Callao, los cuales indican que no existe prohibición para el desembarco de los tripulantes nacionales a tierra.
- 1.5 Conforme a lo previsto en el literal c) del artículo 64 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 308-2019-TR, la



GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO
DIRECCION REGIONAL DE SALUD DEL CALLAO
DIRECCION EJECUTIVA DE SANIDADES INTERNACIONALES

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



Callao, 24 de marzo del 2022

OFICIO N° 070-2022-GRC/DIRESA/DESI

Señor:

Danny Wilfredo Rodriguez Valdez
Secretario General Electo
FEDERACION NACIONAL MARITIMA Y PORTUARIA DEL PERU-FENAMARP
Av. Elmer Faucett N°. 1764 Dpto. 101 Urb. San José (piso 1)
Bellavista Callao

Presente. –

ASUNTO: Sobre Consulta de Autorización de Francos para tripulación

REF. : Informe N° 004-2022-GRC/DIRESA/DESI/AT
Informe N° 058-2022-GRC/DIRESA/DESI/DSMI
Informe Legal N° 100029-2022-GRC/DIRESA/DESI/ABOG-YMPA

Tengo a bien dirigirme a usted, expresándole mi cordial saludo y a la vez hacer de su conocimiento que, de acuerdo a la consulta realizada por su entidad sobre la Autorización de Francos para la tripulación, se remite a usted los documentos de la referencia y a la vez manifestarle que actualmente se encuentra vigente la Resolución Ministerial 1275-2021/MINSA de fecha 01/12/2021, que aprueba la Directiva Administrativa N° 321-MINSA/DGIESP-2021, la cual establece las disposiciones para la vigilancia, prevención y control de la salud de los trabajadores con riesgo de exposición al SARS CoV-2, que como anexo forma parte integrante de la presente Resolución Ministerial, en los cuales su representada podrá evidenciar los aspectos técnicos normativos referentes a su inquietud solicitada.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad, para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente


GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO
DIRECCION REGIONAL DE SALUD DEL CALLAO
DR. ROBERTO CELIS ROSALES CAMARENA
DIRECTOR EJECUTIVO
DIRECCION EJECUTIVA DE SANIDADES INTERNACIONALES
C.M.P. 24026 C.G.P. 676

RRC/roxana
c.c. archivo

www.diresacallao.gob.pe
dcallaosmar@hotmail.com

Jr. Mariscal Miller N°175-Callao
Teléfono 4291089



PERÚ Ministerio de Defensa

Plaza Grau del Callao

Capitanía de Puerto del Callao

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DE LA UNIVERSALIZACIÓN DE LA SALUD"

Callao, 23 ABR 2020

01593

Oficio N° /21

Señor
Lenin DOMINGUEZ Tello
Federación Nacional Marítima y Portuaria del Perú
Av. Elmer Faucett N° 1764 – Interior N° 101
CALLAO. –

Asunto: Protocolos de seguridad para embarco y desembarco de las tripulaciones

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., para saludarlo cordialmente y a la vez referirme a su Carta S/N de fecha 21 de abril del 2020, mediante la cual requiere las acciones que se vienen realizando hasta la fecha con la finalidad de controlar la pandemia del COVID-19 y evitar el contagio cruzado y masivo entre la ciudadanía, en el sector marítimo y protocolos de seguridad para el embarque y desembarque de las tripulaciones.

Al respecto, hago de su conocimiento que esta Autoridad Marítima ha emitido el Aviso de Capitanía N° 035-2020 de fecha 01 de abril del 2020, cuya copia simple se adjunta a la presente, mediante el cual pone en conocimiento a todas las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades en el ámbito acuático, los procedimientos de medidas de protección sanitaria, para todo el personal que se embarque y/o desembarque; así como, la utilización de equipos de protección personal (EPP), de uso obligatorio de mascarillas, guantes, alcohol, entre otros.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración y estima.

Atentamente,

Capitán de Navío
Ludwig ZANABRIA Acosta
Capitán de Puerto del Callao



Plaza Grau del Callao S/N°
Central 209-9300 anexos 6721 – 6722
E-mail: capitania.callao@dicapi.mil.pe

EL PERÚ PRIMERO



PERÚ

Ministerio de Salud

Viceministerio de Salud Pública

Dirección General de Intervenciones Estratégicas en Salud Pública

5

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

NOTA INFORMATIVA Nº 190 -2021-DGIESP/MINSA

A : M.C. LUIS ALBERTO HUAMANÍ PALOMINO
Director General
Dirección de Intervenciones Estratégicas en Salud Pública

ASUNTO : Acceso Prioritario al Plan de Vacunación a la Federación Nacional Marítima y Portuaria del Perú

REFERENCIA : Oficio N° D000887-2021-PCM-SC
Carta N° 009-2021/FENAMARP
Expediente N° 21-016292-001

FECHA : Lima,

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y en atención al documento de la referencia, en donde se solicita se incluya al Trabajador Marítimo o Gente de Mar, dentro del grupo de primera línea para la vacunación contra la COVID-19, informar lo siguiente:

El Plan Nacional de Vacunación contra la Covid-19, considera la vacunación de todas las personas por fases, actualmente nos encontramos en la primera fase, con lo que se espera garantizar la protección de la integridad del sistema de salud y la continuidad de los servicios básicos, dirigida al personal de salud que se encuentran en contacto directo con pacientes, por el riesgo de contagio.

El Ministerio de Salud, viene organizando y desplegando todos sus esfuerzos para cumplir con la vacunación y es la Institución Prestadora de Servicios de Salud (IPRESS), de la jurisdicción donde se encuentran ubicadas las oficinas y/o donde residen los trabajadores y/o Gente de Mar, las encargadas de realizar la actividad quienes señalaran los lugares y fechas de vacunación.

Agradecemos su preocupación por la Emergencia Sanitaria, ocasionada por el contagio de COVID-19 y especialmente por el deseo expresado de proteger a la gente de mar, por lo que esperamos que pronto todos nos encontremos vacunados.

Se adjunta Proyecto de Oficio en respuesta de lo solicitado para su firma y fines pertinentes.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para manifestarle mi especial consideración.

Atentamente,

MINISTERIO DE SALUD
Dirección General de Intervenciones Estratégicas en Salud Pública
Mano de Julio Meléndez
.....
Julio Meléndez Caballero
Director Ejecutivo (R)
Dirección de Inmunizaciones

JMF/RAH/remi

www.gob.pe/minsa

Av. Salaverry 801
Jesús María, Lima 11, Perú

ANEXO 20

APORTE TECNOLÓGICO Y TEÓRICO

How to overcome the monotonous routine on board?

Estar navegando por varios meses hace que tengamos una rutina monótona, aquí dejamos algunas ideas para salir de la rutina.



ENAMM
ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL GRAU"

Elaborado por los Bachilleres en Ciencia Marítima Tirado & Malma

