

ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE

ALMIRANTE MIGUEL GRAU

PROGRAMA ACADÉMICO DE MARINA MERCANTE

ESPECIALIDAD DE PUENTE



**“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 PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE OFICIAL DE MARINA
MERCANTE MENCIÓN EN PUENTE

PRESENTADA POR:

EFUS URIARTE, JOSÉ HOSMER

GONZALES ARO, KENNY WILLIAN JESÚS

CALLAO, PERÚ

2021

TÍTULO

**“USO DE PROTOCOLOS DE SEGURIDAD Y AFRONTAMIENTO DE RIESGOS
ANTE COVID-19 EN TRIPULANTES DEL BUQUE NASCA DE LA EMPRESA
NAVIERA TRANSGAS, AÑO 2020”**

DEDICATORIA

A toda mi familia, por su apoyo incondicional quienes con su amor, dedicación y esfuerzo han permitido que realice mis expectativas para superarme y crecer profesionalmente y como fruto se vea reflejado en el resultado de la obtención de esta meta.

EFUS URIARTE JOSÉ HOSMER

A Dios, por cuidar mi camino; a mis padres, por su ejemplo de esfuerzo, superación y haberme dado la oportunidad, a ellos debo lo que soy. A mis abuelos, hermanas, tíos, primos y amigos, por aportar lotes grandes de felicidad a mi vida y acompañarme desde el inicio hasta el logro de una nueva meta.

KENNY WILLIAN JESÚS GONZALES ARO

AGRADECIMIENTOS

A nuestra alma mater, la Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau” por habernos formado profesionalmente con valores.

A nuestros asesores por guiarnos en el proceso del desarrollo de nuestro trabajo de investigación.

A la compañía naviera Trasgas Shipping Line y la tripulación del Buque Nasca, que nos abrió sus puertas y brindó su apoyo para llevar a cabo el trabajo de campo de esta tesis.

ÍNDICE

	Páginas
PORTADA.....	i
TÍTULO	ii
DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTOS	iv
ÍNDICE	v
ÍNDICE DE TABLAS.....	viii
ÍNDICE DE FIGURAS	x
RESUMEN	xii
ABSTRACT.....	xiv
INTRODUCCIÓN	xvi
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	18
1.1. Descripción de la realidad problemática	18
1.2. Formulación del problema.....	24
1.2.1. Problema general.....	24
1.2.2. Problemas específicos	24
1.3. Objetivos de la investigación.....	24
1.3.1. Objetivo general.....	24
1.3.2. Objetivos específicos	25
1.4. Justificación de la investigación	25
1.4.1 Justificación teórica.....	25
1.4.2 Justificación práctica.....	26
1.4.3 Justificación metodológica	26
1.4.4 Justificación técnica	27
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	28
2.1. Fundamentos teóricos de la investigación	28
2.1.1. Antecedentes de la investigación.....	28
2.1.2. Bases teóricas	36
2.1.3. Definiciones conceptuales	63

2.2. Formulación de hipótesis	64
2.2.1. Hipótesis general	65
2.2.2. Hipótesis específicas	65
2.2.3. Descripción de las variables	65
CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO	67
3.1. Diseño y enfoque de la investigación	67
3.1.1. Diseño	67
3.1.2. Enfoque.....	69
3.2. Población y muestra.....	69
3.2.1. Población	69
3.2.2. Muestra.....	70
3.3. Operacionalización de variables	70
3.4. Técnicas para la recolección de datos	71
3.4.1. Técnicas.....	71
3.4.2. Instrumento	71
3.5. Técnicas para el procesamiento y análisis de los datos	75
CAPÍTULO IV: RESULTADOS	77
4.1. Análisis estadísticos descriptivos	77
4.1.1. Resultados descriptivos de la variable protocolos de seguridad ante el COVID-19 y sus dimensiones.	78
4.1.2. Resultados descriptivos de la variable afrontamiento ante el riesgo y sus dimensiones.....	82
4.2. Análisis estadístico inferencial	85
4.2.1. Prueba de distribución de normalidad.....	85
4.2.2. Prueba de hipótesis general	86
4.2.3. Prueba de la hipótesis específica 1	87
4.2.4. Prueba de la hipótesis específica 2	88
4.2.5. Prueba de la hipótesis específica 3	90
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	92
5.1. Discusión.....	92
5.2. Conclusiones.....	99
5.3. Recomendaciones	101

CAPÍTULO VI: FUENTES DE INFORMACIÓN	103
ANEXOS	112
Anexo 1. Matriz de consistencia.....	113
Anexo 2. Instrumento de recolección de datos	115
Anexo 3. Ficha de validación de los instrumentos	119
Anexo 4. Base de datos prueba piloto	131
Anexo 5. Base de datos recolectada.....	132
Anexo 6. Evidencias de aplicación de instrumentos	134
Anexo 7. Manual de Consulta Rápida: Protocolos de Prevención COVID-19	139
Anexo 8. Validación de Manual de Consulta Rápida	154

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Matriz de operacionalización de variables.	70
Tabla 2. Juicio de expertos en la validez de los instrumentos de medición.	73
Tabla 3. Criterios para evaluar el nivel de confiabilidad de los instrumentos.	74
Tabla 4. Niveles de confiabilidad de los instrumentos de medición.	74
Tabla 5. Descripción de resultados de los protocolos de seguridad ante el COVID-19.	78
Tabla 6. Descripción de resultados de las disposiciones de seguridad previas para prevenir el COVID-19.	79
Tabla 7. Descripción de resultados de las medidas de seguridad a bordo para prevenir el COVID-19.	80
Tabla 8. Descripción de resultados de los planes de seguridad a bordo para prevenir el COVID-19.	81
Tabla 9. Descripción de resultados de los niveles de afrontamiento ante el riesgo del COVID-19.	82

Tabla 10. Descripción de resultados en niveles de las medidas cognitivas para afrontar el riesgo del COVID-19.	83
Tabla 11. Descripción de resultados en niveles de las medidas conductuales para afrontar el riesgo del COVID-19.	84
Tabla 12. Distribución de normalidad de las variables protocolos de seguridad ante el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo.	85
Tabla 13. Resultados de correlación entre los protocolos de seguridad ante el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo.	86
Tabla 14. Resultados de correlación entre las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento ante el riesgo.	88
Tabla 15. Resultados de correlación entre las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento ante el riesgo.	89
Tabla 16. Resultados de correlación entre los planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento ante el riesgo.	90

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Cuestionario que deben ser respondidos en el embarque.	44
Figura 2. Zonas y sugerencias acerca del uso de protección personal en buque.	47
Figura 3. Atención a bordo para personas con COVID-19 sospechoso o confirmado.....	49
Figura 4. Zonas y sugerencias acerca del uso de protección personal en buque.	50
Figura 5. Hoja de ruta para identificar y atender posibles casos de COVID-19 a bordo de buques.	53
Figura 6. Diseño de investigación correlacional.	68
Figura 7. Descripción de resultados de los protocolos de seguridad ante el COVID- 19.	78
Figura 8. Descripción de resultados de las disposiciones de seguridad previas para prevenir el COVID-19.	79

Figura 9. Descripción de resultados de las medidas de seguridad a bordo para prevenir el COVID-19.	80
Figura 10. Descripción de resultados de los planes de seguridad a bordo para prevenir el COVID-19.	81
Figura 11. Descripción de resultados de los niveles de afrontamiento ante el riesgo del COVID-19.	82
Figura 12. Descripción de resultados en niveles de las medidas cognitivas para afrontar el riesgo del COVID-19.	83
Figura 13. Descripción de resultados en niveles de las medidas conductuales para afrontar el riesgo del COVID-19.	84

RESUMEN

La investigación se planteó como objetivo general determinar la relación entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020, desarrollado bajo una metodología de diseño no experimental, transversal y correlacional, las variables se analizaron en un solo momento sin ser manipuladas, estableciendo su relación. La población fue el total de la tripulación, se consideró una muestra censal, los 24 tripulantes del Buque Nasca, abordados mediante una encuesta con dos cuestionarios, validados a través del juicio de seis expertos, quienes aprobaron su aplicabilidad, y cuya confiabilidad medida en una prueba piloto, y mediante el coeficiente Alfa de Cronbach como aceptable en ambos instrumentos (0.890 y 0.877 respectivamente).

En los resultados, se evidenció 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, mediante la prueba de Rho de Spearman se logra obtener un coeficiente de correlación $\rho = 0.522$ y un $p\text{-valor} = 0.009 < 0.05$, que permitió

rechazar la hipótesis nula y verificar la hipótesis general, por tanto se llega a la conclusión que existe una relación directa y significativa entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

Palabras claves: Covid-19, protocolos de seguridad, afrontamiento ante el riesgo, empresa naviera.

ABSTRACT

The general objective of the research was to determine the relationship between the use of security protocols and the risk facing COVID-19 in the crew of the Nasca Ship of the Transgas Shipping Company, during 2020, developed under a design methodology non-experimental, cross-sectional and correlational, the variables were analyzed in a single moment without being manipulated, establishing their relationship. The population was the total of the crew, they considered the 24 crew members of the Nasca Ship as a census sample, approached through a survey using two questionnaires, validated through the judgment of six experts, who approved its applicability, and whose reliability measured in a test using the Cronbach's alpha coefficient, it offers an acceptable reliability in both instruments (0.890 and 0.877 respectively).

The results showed that 91.7% of the crew perceive an adequate management of the security protocols against Covid-19 in the boat, while 75% report good levels to face this disease, through the Spearman Rho test it is possible to obtain a correlation coefficient $\rho = 0.522$ and a $p\text{-value} = 0.009 < 0.05$, which allowed rejecting the null hypothesis and verifying the general hypothesis, therefore it is

concluded that there is a direct and significant relationship between the use of the security protocols and the coping of risks in the face of COVID-19 in the crew of the Nasca Ship of the Transgas Shipping Company, during 2020.

Keywords: Covid-19, security protocols, coping with risk, shipping company.

INTRODUCCIÓN

La COVID-19 es una enfermedad infecciosa causada por el coronavirus que se ha descubierto más recientemente en Wuhan (China) en diciembre de 2019. Enfermedad que está causando la muerte de millones de personas en el mundo, declarada pandemia por la Organización Mundial de la Salud.

Lo cual ha generado grandes consecuencias en la industria marítima, que afecta el bienestar físico y emocional de los tripulantes encargados de las operaciones en las embarcaciones, por lo que es necesario ante esta situación adoptar estrategias de afrontamiento para asumir los riesgos que confiere la enfermedad, cabe destacar que el afrontamiento se define como “Un conjunto de esfuerzos cognitivos y conductuales utilizados por las personas para hacer frente a demandas internas o externas específicas que surgen en situaciones estresantes y se evalúan como sobrecargando o excediendo sus recursos personales” (Lazarus y Folkman, 1984, p.141).

Por su parte estos acontecimientos dieron paso a la creación de nuevas medidas y normativas de seguridad sanitaria, entendiendo que los protocolos para combatir la COVID-19 es un principio elemental de la gestión de riesgos diseñado para

mitigar y en dado caso evitar la enfermedad infecciosa en las actuales circunstancias, estando conformado por un conjunto de medidas para ser cumplidas por las navieras. Es por eso que, el protocolo de seguridad está diseñado para ser implementado de inmediato, donde la pandemia del COVID-19 ha sido, una experiencia única en los últimos tiempos (Security, 2020).

Bajo esta mirada la investigación planteada, buscó determinar la relación entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020. Desarrollando el estudio bajo el esquema de VI capítulos.

En el primer capítulo se tratan los aspectos relevantes a la realidad problemática, objetivos de investigación y justificación del estudio; en el segundo capítulo se ofrecen los diferentes fundamentos teóricos, investigaciones relacionadas, la definición de los principales términos, así como la hipótesis de trabajo y la descripción de las variables, el tercer capítulo corresponde al diseño y enfoque metodológico, la definición de la población y la muestra, técnicas e instrumentos de investigación y análisis de datos; en el cuarto capítulo se presentan los resultados del estudio y la contrastación de las hipótesis; el capítulo cinco reseña el análisis y discusión de los hallazgos, así como las conclusiones y recomendaciones generadas; por último el sexto capítulo estipula las diversas fuentes de información consultadas en la investigación, después se visualizan los anexos.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

Tras el brote de la nueva enfermedad por coronavirus (COVID-19) originada en Wuhan, provincia de Hubei - China, ha habido un aumento exponencial en el número de casos y muertes que se han extendido rápidamente a nivel de las comunidades, regional e internacionalmente. Debido a esto el Director General de la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró el 30 de enero de 2020 la epidemia de COVID-19 una emergencia de salud pública de magnitud internacional de acuerdo con el Reglamento Sanitario Internacional (OPS/OMS, 2020).

A nivel global, la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2020a) para el 29 de diciembre del 2020, informa que se han reportado 79,931,215 casos confirmados de COVID-19, incluidas 1,765,265 muertes. Discriminadamente los países de las Américas son los que han sufrido mayor impacto a esta enfermedad, que para entonces reportan un total de 34,836,259 casos confirmados de COVID-19 y 845,385 fallecidos; seguido de los países Europeos con un total de 25,417,329 casos confirmados y 557,816 fallecidos a causa de este nuevo coronavirus; luego

se ubican los países del Sudoeste de Asia con 11,897,343 casos confirmados (181,837 fallecidos); después se encuentran los países del Mediterráneo oriental que notifican 4,863,213 casos confirmados (119,888 fallecidos); los países Africanos registran a la fecha 1,844,009 casos confirmados (40,552 fallecidos) y las naciones del Pacífico oeste refieren un total de 1,072,314 casos confirmados y 19,774 muertes.

En esta perspectiva de acuerdo a la OMS (2020b), para esta fecha entre los cinco países más afectados se encuentra en primer lugar Estados Unidos de América, que registra para esta fecha un total de 18,972,813 casos confirmados (330,644 fallecidos); seguido de la India con un total de 10,224,303 casos confirmados (148,153 fallecidos); en tercer lugar se ubica Brasil con 7,484,285 casos confirmados (191,139 fallecidos); en cuarto lugar se sitúa la Federación Rusa con 3,078,035 (55,265 fallecidos); y en quinto lugar Francia con un total de 2,516,348 casos confirmados (62,370 fallecidos). Del total de naciones del mundo el Perú se ubica para la fecha en el puesto 17 de los países más afectados por el nuevo coronavirus, reportando un total de 1,007,657 casos confirmados, y un total de 37,474 fallecimientos asociadas a esta enfermedad.

En este sentido la Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2020), señala que la pandemia de COVID-19 ha provocado una crisis global, afectando todos los aspectos de la vida, perturbando negativamente el mundo laboral. En el sector marítimo, ha alterado gravemente la industria del transporte naviero, afectando el trabajo de casi dos millones de personas en todo el mundo.

Al respecto la Organización Marítima Internacional (OMI, 2020a) indica que la pandemia de COVID-19 ha colocado a la gente de mar de todo el planeta en

situaciones precarias. Debido a las restricciones de viaje, algunos no pudieron abandonar sus barcos, ser repatriados a casa o incluso obtener asistencia médica de emergencia. A otros marinos se les ha rescindido unilateralmente sus contratos o se han encontrado en cuarentena a bordo de los buques durante más de 14 días, sin que se les pague.

En esta línea la OMI (2020a), a través del Equipo de Acción de Crisis para la Gente de Mar (SCAT) prestó asistencia a varios casos en particular, entre estos el 10 de mayo de 2020, un marinero fatigado se puso en contacto con la organización, encontrándose en un buque de apoyo en alta mar, señalando que él y muchos de sus colegas habían pasado 100 días mar adentro, y algunos ya habían contado 140 días, sin interrupciones y sin perspectivas de cambios de tripulación. El marino estaba preocupado porque su empleador planeaba extender los contratos de la tripulación por otros dos meses. Reseñando que “Todos sentimos las tensiones del largo período mar adentro, especialmente al no tener una fecha final a la vista. Para muchos de nosotros eso no es bueno y ciertamente pone en riesgo la seguridad”. Así mismo otro caso reportado fue de un marinero a bordo de un buque portacontenedores que envió una llamada de ayuda el 12 de abril de 2020. Su contrato, que debía finalizar a finales de marzo, se había prorrogado por un mes más. Si bien el marinero reconoció que él y sus colegas no se encontraban en una situación crítica físicamente, describió los graves impactos en su salud mental. “Tenemos comidas, todo está bien, pero lo principal es nuestra salud psicológica”.

Sumado a esto, se observa como esta pandemia en sus inicios generó una emergencia sanitaria en muchas embarcaciones, afectando gravemente la salud de los tripulantes de varios barcos, principalmente por falta de protocolos de seguridad y medidas específicas, como el uso de mascarillas o distanciamiento,

hecho que se evidencio especialmente en los cruceros donde se encontraba mayor cumulo de personas a bordo, entre pasajeros y tripulantes.

Entre estos casos de acuerdo a Carrasco (2021) se destaca el Crucero *Diamond Princess*, que arribo a Hong Kong - China, con 3,700 personas a bordo y primero en ser afectado por esta enfermedad, el cuál fue puesto en cuarentena el 3 de febrero del 2020, sumando un total de 712 casos confirmados de Covid-19 de los cuales fallecieron 10 personas. Otro caso se evidenció en el Crucero *Ruby Princess*, el cual arribo en Australia el 19 de marzo del 2020, donde se detectaron 319 casos de Covid-19 y el deceso de ocho personas. Por su parte el Crucero *Greg Mortimer* anclado en las costas de Montevideo – Uruguay, recibió ayuda humanitaria en abril del 2020, por haber reportado 128 casos confirmados de Covid-19 y el fallecimiento de una tripulante de filipinas, de un total de 132 pasajeros y 85 tripulantes. Otro caso registrado fue el Crucero *Zaandam*, afectando la industria en América, confirmándose el 27 de marzo la muerte de cuatro personas a bordo del barco en las costas panameñas.

Por otra parte, Monge (2020) reseña que el portaaviones estadounidense *Theodore Roosevelt*, para marzo del 2020 de una tripulación conformada por 4,865 marineros, reportaron 585 tripulantes infectados de Covid-19 y el fallecimiento de un marino, quedando anclados en aislamiento en Guam, pequeña isla del océano Pacífico y un territorio no incorporado a EE UU, donde se les prestó atención médica. En esta línea de acuerdo a un reportaje del diario digital *The Economic Time* (2020), recientemente un Capitán de la Marina Mercante de Bareilly - India, que provenía de los EE. UU y el Reino Unido, dio positivo a la nueva cepa B-117 de Covid-19.

Así como estos casos se reportaron muchas situaciones, pero cabe destacar que también debieron haber subsistido otros acontecimientos que no fueron notificadas, desconociendo actualmente la incidencia de casos de contagios por COVID-19 en la industria naviera, sin embargo es evidente que la falta de protocolos de seguridad generó una situación estresante ante el riesgo de contagio del coronavirus en los tripulantes, misma que afectó principalmente su capacidad psicológica y por consiguiente su desempeño en el ejercicio de sus funciones a bordo.

Los marinos son los héroes olvidados de la pandemia de COVID-19. El mundo depende de ellos para transportar más del 80% del volumen del comercio internacional, que incluye alimentos esenciales, combustibles y productos médicos, así como materias primas y productos manufacturados. Los marinos también son víctimas colaterales de la crisis, debido a las restricciones de viaje, decenas de miles de ellos quedaron varados a bordo de barcos o no pudieron llegar a los puertos para ir a trabajar (OMI, 2020b).

Por su parte la OMS (2020c), señala que a causa de esta situación de emergencia sanitaria internacional como consecuencia del COVID-19, “los marinos de los buques de carga (dedicados al transporte de mercancías y no de pasajeros) y los barcos pesqueros se enfrentan a dificultades particulares para llevar a cabo su trabajo, preservando al mismo tiempo su salud” (p.1).

Así mismo la OIT (2020b), sostiene que la crisis del COVID-19 está afectando la seguridad y salud personal de la gente de mar y pescadores, sus condiciones de trabajo y su capacidad para abordar y desembarcar de las embarcaciones, lo que

dificulta considerablemente sus labores y la garantía del transporte marítimo, prestar servicios al personal a bordo y recabar alimentos marinos.

En efecto la incertidumbre que ha causado este nuevo coronavirus en los marinos no es aislado en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, por lo que se desprende el interés de evaluar el uso de los protocolos de seguridad implementados por la empresa a bordo de la embarcación y su repercusión en las actitudes y comportamientos de los tripulantes, dado que durante la práctica profesional en el periodo de pandemia, se logró percibir un desequilibrio en el desempeño de las funciones, a causa de medidas de seguridad concretas que garantizaran el bienestar físico y psicológico de los trabajadores.

De esta manera es necesario evaluar la situación que acontecen directamente los tripulantes a bordo de los buques en el desarrollo de las operaciones diarias y la inquietud que ha generado el virus Covid-19 en cada persona, dado que el desconocimiento conlleva a una mala gestión, al respecto se destaca que al no tomar acciones efectivas y oportunas para proteger a los tripulantes estos no solo podrán ser afectados por la enfermedad físicamente sino que también se generaran afecciones psicológicas, disminuyendo las capacidades de los oficiales para lidiar con esta situación, hecho que en consecuencia también repercutiría en la economía y bienestar social de las naciones, dado que el transporte marítimo de materia prima, compuestos energéticos y otras mercancías, se paralizaría al no contar con el personal adecuado para la operación de los barcos, de esta manera surge en apoyo a los armadores en la protección de los tripulantes.

De todo lo anteriormente planteado se genera la siguiente interrogante de investigación.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Qué relación existe entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020?

1.2.2. Problemas específicos

1. ¿Qué relación existe entre el uso de las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020?
2. ¿Qué relación existe entre el uso de las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020?
3. ¿Qué relación existe entre el uso de planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general

Determinar la relación entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

1.3.2. Objetivos específicos

1. Establecer la relación entre el uso de las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.
2. Precisar la relación entre el uso de las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.
3. Estipular la relación entre el uso de planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

1.4. Justificación de la investigación

1.4.1 Justificación teórica

El presente estudio explora el impacto que ha generado la aparición de la pandemia a causa del COVID-19 en el contexto marítimo, específicamente en los tripulantes, quienes han sido los más afectados debido a las medidas que exigen la protección y prevención de esta situación a nivel mundial, por cuanto el hecho de ser una enfermedad nueva, de evolución y expansión rápida, los organismos e instituciones nacionales e internacionales no se encontraban preparados para su atención, lo cual retrasó la elaboración oportuna de protocolos de seguridad sanitaria para todos los sectores incluido la industria naviera, de tal manera los hallazgos de esta investigación se suman al campo teórico como punto de comparación y guía a otros investigadores, al ganar importancia por develar un aspecto que ha sido poco tratado hasta el momento, sobre el uso de los protocolos de seguridad a bordo de

una embarcación y su relación con el comportamiento (conductual y cognitivo) asumido por los tripulantes para enfrentar los riesgos que infiere la enfermedad en los entornos del buque antes y durante sus labores.

1.4.2 Justificación práctica

El transporte marítimo hoy en día es reconocido como el eje principal que permite el comercio internacional, representa a través de las embarcaciones la posibilidad de transportar alimentos, medicamentos, materia prima energética y manufacturera, entre otros; suministros prioritarios para cubrir las necesidades de las poblaciones, lo que hace esta industria imprescindible para la naciones, y con ello sus tripulantes son de gran importancia, considerados hoy en día como trabajadores esenciales en todo el mundo, después que la industria se viera afectada a nivel global por la emergencia sanitaria que se vive por el COVID-19.

En este sentido se evidencia la relevancia que presume el estudio propuesto en la práctica, en especial para la Empresa Naviera Transgas, al contrastar en su desarrollo un diagnóstico sobre cómo se están llevando a cabo la implementación de los protocolos de seguridad para prevenir los riesgos de contagio y gestión de cualquier brote a bordo de uno de sus buques, lo cual ofrece un instrumento que le permitirá tomar decisiones acertadas y realizar ajustes correctivos oportunos que garanticen el bienestar tanto físico como mental de los tripulantes y permita la continuidad de las labores de la empresa.

1.4.3 Justificación metodológica

Este estudio es de utilidad metodológica ya que servirá de guía para otros investigadores y/o punto de comparación en la discusión de sus hallazgos, ya que su ejecución plantea un proceso metódico alineado al método científico y el

paradigma positivista, que parte del análisis del fenómeno actual que denota la situación problema, la búsqueda y revisión sistemática de fuentes bibliográficas que permiten el sustento del marco teórico y apoyan la construcción de instrumentos, mismo que siendo validados y determinado su confiabilidad, servirán para medir las variables en estudio y contrastar las hipótesis propuestas. De esta manera los instrumentos aplicados permiten la construcción de nuevas teorías al verificar la relación entre los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19, teorías que en un futuro puedan ser utilizadas por otros estudiantes y empresas navieras.

1.4.4 Justificación técnica

Técnicamente el estudio surtirá efecto en los tripulantes ya que se elaborará un Manual, de contenido práctico, que servirá de herramienta para comprender los procedimientos ante el COVID-19 de manera detallada, dado que esboza los aspectos básicos y esenciales para ejecutar las funciones a bordo de manera segura y reducir los riesgos. En su contenido se explican los aspectos más importantes sobre los protocolos de seguridad ante el COVID-19, resaltando las medidas de seguridad previas, los requerimientos a bordo y los planes de acción que se deben seguir en caso de contagios en la navegación, hecho que contribuye a la prevención de los riesgos al potenciar sus niveles de conocimiento, lo cual le otorga seguridad en el desempeño de sus labores.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Fundamentos teóricos de la investigación

2.1.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1.1. Nacionales

La Torre y Sladjén (2020) presentaron una investigación denominada *Capacitación y seguridad en los buques transporte de gas licuado de petróleo en Naviera Transoceánica S.A. 2016*. Se planteó como **objetivo** determinar cómo influye la Capacitación de la tripulación en la Seguridad de los buques transporte de Gas Licuado de Petróleo GLP en Naviera Transoceánica S.A. Su **metodología** se ejecutó bajo un estudio descriptivo, aplicativo y correlacional, no experimental y transversal; de enfoque cuantitativo. Su población y muestra se representó por un total de 50 tripulantes de los buques. Sus **resultados** muestran que la relación entre la capacitación y la seguridad es del 80.6%; entre el conocimiento y la seguridad del 50.6%; entre la habilidad y la seguridad del 63.9%; entre el entrenamiento y la seguridad del 80.5% y entre el requerimiento y la seguridad del 68.1%. En vista de los resultados obtenidos, se evidenció que la capacitación influye decisivamente en

la seguridad del personal, embarcación y medio ambiente. Sus **conclusiones** evidencian que existe una alta relación entre la capacitación y entrenamiento de la tripulación con la seguridad del buque.

Sánchez y Sumiano (2017), en su tesis titulada *Conocimiento de las Normas de Seguridad y la Conducta de Riesgo en la Tripulación de los Buques de una Naviera Peruana*. La investigación tuvo como **objetivo** determinar la relación entre el conocimiento de normas de seguridad y la conducta de riesgo en la tripulación de los buques de una naviera peruana. La **metodología** aplicada fue de corte transversal y correlacional, bajo un diseño no experimental. La población estuvo conformada por 225 colaboradores, entre oficiales y tripulantes y la muestra fue de 90 personas. La técnica aplicada para la recolección de datos fue la encuesta y el instrumento un cuestionario de Escala de Likert. Sus **resultados** mostraron que el conocimiento de las normas de seguridad tiene una relación inversa con la conducta de riesgo. Sus **conclusiones** demuestran que el conocimiento de normas de seguridad tiene efectos efectivos en la conducta de riesgo con un resultado $p = .027$; lo que quiere decir que a mayor conocimiento de las normas de seguridad menor será el riesgo de la tripulación. También se halló una relación negativa entre la dimensión conocimiento de los manuales de seguridad y utilización de equipos de protección y la conducta de riesgo en la tripulación de los buques de la naviera estudiada.

Cusihuaman y Huayllacahua (2016), en su tesis de grado titulada *Conocimiento y aplicación del Reglamento Sanitario Internacional por la tripulación de los buques tanque Urubamba y Nasca diciembre 2015-julio 2016*. Tuvo como **objetivo** determinar la relación entre el conocimiento y aplicación del Reglamento Sanitario Internacional, respecto al agua potable, por la tripulación de los buques tanque. Su

metodología se estableció bajo un diseño no experimental de tipo correlacional, y transversal debido a que la recolección de datos se dio en un tiempo determinado. La población y muestra estuvo constituida por 45 personas. Se obtuvo como **resultado** que existe relación significativa entre el conocimiento y aplicación del Reglamento Sanitario Internacional, respecto al agua potable, por la tripulación de los buques tanque evaluados; con una correlación de 95.7%. Sus **conclusiones** pudieron identificar una relación entre el nivel de conocimiento alto y aplicación del Reglamento Sanitario Internacional, respecto al agua potable, por la tripulación de los buques tanque Urubamba y Nasca; con una correlación de 96.6%, además se identificó una relación entre el nivel de conocimiento medio y aplicación del Reglamento Sanitario Internacional, respecto al agua potable, por la tripulación de los buques tanque Urubamba y Nasca; con una correlación de 93.1%, y por último, se identificó una relación entre el nivel de conocimiento bajo y aplicación del Reglamento Sanitario Internacional, respecto al agua potable, por la tripulación de los buques tanque Urubamba y Nasca; con una correlación de 91.8%.

Ramos (2015) en su trabajo titulado: *“Propuesta de Implementación de un Sistema de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional en las Operaciones Comerciales a bordo de un Buque Tanque Noguera (ACP-118) del Servicio Naviero de la Marina”*. Tuvo como **objetivo** analizar la propuesta de implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional en las operaciones comerciales del Buque. La investigación se basó en una **metodología** de tipo aplicada, de diseño no experimental y alcance descriptivo. En los **resultados** constataron condiciones y prácticas inseguras debido al exceso de confianza de los tripulantes y a la falta de equipos de protección personal siendo elementos potenciales de accidentes o incidentes en la embarcación, misma que mediante

herramientas de calidad se determinó que los causantes son mayormente el factor humano. Determinaron que las áreas con mayor incidencia de accidentes y enfermedades laborales son: la sala de mando, la sala de máquinas y la cubierta principal. En **conclusión** refieren que la seguridad y salud ocupacional es pieza fundamental en todo tipo de actividad industrial; se basa especialmente en velar por la integridad y bienestar de toda persona en la empresa, por lo tanto su aplicación a bordo de la nave permitirá reducir la incidencia de los accidentes y enfermedades que se presentan ya que desarrollará actividades y técnicas de prevención y mejora continua de la gestión, de esta manera el Servicio Naviero de la Marina deberá proporcionar los recursos necesarios para su implementación adecuada, así como su continua capacitación y entrenamiento de los tripulantes en temas relacionados lo que permitirá reducir y/o minimizar las prácticas inseguras que se presentan a bordo.

Rivera (2014) en su trabajo de investigación titulado: *Sistema de gestión de la seguridad y salud ocupacional en una empresa de certificaciones pesqueras*. Tuvo como **objetivo** aplicar un sistema de gestión de la seguridad y salud ocupacional en una Empresa de Certificaciones Pesqueras. Su **metodología** fue de tipo aplicada, de diseño pre-experimental, analizando las condiciones de seguridad y salud ocupacional en un antes y un después. Como **resultado** se realizaron distintas actividades identificando los peligros y riesgos a lo que está expuesto el trabajador en el desarrollo de sus diferentes actividades. Por otra parte se hizo un diagnóstico de los puntos críticos, aplicando la metodología para la identificación de peligros y evaluación de riesgos, determinando las medidas que se necesitan para tomar control de estos riesgos dentro de la empresa. Sus **conclusiones** evidenciaron que las capacitaciones recibidas durante la experiencia laboral en la

empresa, lograron desarrollar habilidades y criterios para la adquisición de cambios de conducta, necesarios, para realizar una óptima gestión de la seguridad y salud ocupacional, que permitan un mejor desempeño profesional.

2.1.1.2. Internacionales

González (2020), en su trabajo de fin de grado titulado: *Control Sanitario en la pandemia del Covid-19 en el transporte marítimo de cabotaje*. Tuvo como **objetivo** describir y fundamentar la intervención sanitaria de la pandemia del COVID-19 en el transporte marítimo Internacional y de cabotaje español. La **metodología** corresponde a una investigación de análisis documental, mediante la revisión sistemática y concisa de artículos científicos actuales, nueva normativa y recomendaciones acerca del tema. Sus **resultados** muestran el gran impacto que ha generado la pandemia COVID-19 dentro del transporte marítimo y en la economía mundial. Sus **conclusiones** evidencian que durante la historia de la navegación marítima, son numerosas las referencias a la difusión de grandes pandemias. El marco referencial y regulador del control sanitario del transporte marítimo ha evidenciado la lucha contra la actual pandemia del COVID-19. También se evidenció que el tiempo de actuación y el conocimiento de las medidas básicas para tratar este tipo de crisis, son la clave para prevenir la transmisión y expansión de las enfermedades transmisibles. La realidad es que las medidas tomadas en el sector marítimo para paliar los efectos de la pandemia de COVID-19 solo cubren la punta del “iceberg” en cuanto a la problemática surgida para la gente del mar, ya sea social o económicamente.

Discua (2020) en su investigación: *Situación de las administraciones aduaneras en honduras durante la pandemia Covid-19*. Tuvo como **objetivo** Indagar la forma

en cómo se ha estado manteniendo la seguridad de la salud de los colaboradores y la garantía de la realización de los procesos aduaneros. Su **metodología** se estructuró bajo un corte transversal y descriptiva, de enfoque cualitativo no experimental. Su población y muestra estuvo representada por 81 colaboradores del sector aduanero. Entre sus **resultados** se destaca que el 88.9% de los trabajadores señalan que en el área de trabajo se están aplicando las medidas de bioseguridad, el 55.6% de ellos establecen sentirse seguros con estas medidas, mientras el 22.2% considera que deberían de aplicarse más, el 12.3% refieren que son a medias, y el 9.9% señalan que ellos mismos son los que deben tomar las precauciones al respecto. De igual manera el 48.1% se ha visto afectado en su estado de ánimo, siendo que en muchas ocasiones los niveles de estrés han aumentado por el temor al contagio al estar más expuestos. En sus **conclusiones** estipula la importancia que tiene la actividad aduanera hace necesario fomentar las recomendaciones establecidas por las partes interesadas a través de los medios oficiales, disponer por parte de la empresa todos los equipos de protección personal para prevenir el contagio e incentivar a todos los trabajadores en el uso constante de los equipos de protección personal y de desinfección de áreas disponibles.

Sucuy (2020), en su trabajo de tesis denominado: *Afrontamiento del Covid-19 y Bioseguridad Laboral en la Empresa Semaica*. Tuvo como **objetivo** diseñar un plan de bioseguridad laboral que permita mejorar el nivel de afrontamiento del Covid-19 en los trabajadores de SEMAICA en el periodo Abril– Agosto 2020. La **metodología** aplicada para el desarrollo de la investigación fue de diseño no experimental, de carácter correlacional, tipo transversal. La población y muestra estuvo enmarcada por 29 trabajadores. En los **resultados** mostraron que el nivel de afrontamiento de los trabajadores fue bajo en 82,76% y medio en un 17,24% también existe una

mayor relación entre el nivel de afrontamiento y el estado de estrés que con los estados de ansiedad y depresión, según los estadísticos de Spearman y Pearson. Sus **conclusiones** reflejan que la mayoría de los trabajadores presenta dificultad para adaptarse a la nueva normalidad, presenta dificultades para lidiar con el entorno actual lo cual su estilo y calidad de vida se ven afectados. Los estadísticos de correlación muestran que el nivel del afrontamiento ante la Covid19 se relaciona de forma inversa aunque sin intensidad fuerte con los estados emocionales de depresión, ansiedad y estrés ante la Covid-19, es decir mientras el trabajador presente un nivel de afrontamiento alto los estados de emocionales tenderían a disminuir.

Nitin (2020), en su investigación titulada: *COVID-19 y los derechos de la gente de mar a licencia en tierra, repatriación y asistencia médica: un estudio piloto*. Se planteó como **objetivo** examinar, a título experimental, las interrupciones y los desafíos al respeto de los derechos de la gente de mar a la licencia en tierra, la repatriación y la asistencia médica como consecuencia inmediata del COVID-19. La **metodología** aplicada fue de enfoque cuantitativo, de tipo descriptivo, administrando cuestionarios a 450 marinos de las 10 principales empresas de gestión de buques, 35 empresas navieras y las administraciones marítimas de los 5 principales países proveedores de gente de mar. En los **resultados** la investigación reveló una preferencia mayoritaria previamente desconocida por el permiso en tierra, que disminuyó drásticamente durante el COVID-19. El impacto en el rendimiento laboral y el bienestar de la gente de mar se reveló y solo una quinta parte de la gente de mar había aceptado voluntariamente una extensión del contrato. Este estudio reveló tasas de incidencia a los 6 meses de la pandemia de varios parámetros: repatriaciones retrasadas (21,44%) que incluyen tripulación con

prórrogas de contrato (12,48%), tripulación con contrato completado en espera de repatriación (8,96%) y tripulación que había superado los 12 meses servicio continuo (0,82%). La compensación, si se proporciona, es escasa y afectaba más a las calificaciones. También se reveló la privación de asistencia médica. **Concluyendo** que el bienestar de la gente de mar probablemente seguirá siendo vulnerable a las infracciones, a menos que se adopten medidas para salvaguardar los derechos garantizados por el MLC frente a las incertidumbres causadas por una pandemia como la COVID-19.

González (2020b) en su artículo *“Evaluación del nivel de conocimiento sobre los protocolos de bioseguridad en el personal de los establecimientos de alojamiento, provincia de Tungurahua ante la presencia del SARS-CoV-2”*, se planteó como **objetivo** evaluar el nivel de conocimiento y aplicación de los protocolos de bioseguridad que poseen los trabajadores. La **metodología** corresponde a una investigación cuantitativa de tipo descriptiva longitudinal, diseño experimental y alcance pre-experimental, con una muestra de 87 trabajadores, evaluados antes y después de aplicar una capacitación online sobre los protocolos de bioseguridad. Entre sus **resultados** sobre el conocimiento de las medidas de bioseguridad, refieren que el 10% del personal conoce sobre los implementos de protección que deben utilizarse para cada función, donde el mayor insumo es el tapabocas o la mascarillas (N95), dejando a un lado guantes, trajes de bioseguridad, gafas de protección o escudo facial; por otra parte el 85% conoce sobre los protocolos de mantener el distanciamiento de al menos un metro, sin embargo fue necesario potenciar las normas de convivencia laboral evitando posibles contagios. En otro aspecto, el 22% conoce los procesos de higiene en las superficies, sin embargo desconocen los tipos de desinfectantes y el nivel de desinfección de cada uno. Sus

conclusiones denotan que el personal refiere un conocimiento regular sobre los protocolos de bioseguridad ante la presencia de la COVID-19, mismo que posterior al proceso de capacitación se logra elevar, al igual que el nivel de conciencia frente a los efectos que se desarrollarían en caso de obviar los protocolos. Se detectó una inadecuada correlación de la teoría a la práctica demostrando que no se aplican los manuales de bioseguridad sugerido por organismos nacionales e internacionales, generando así riesgos para todas las personas con la empresa ya que se exponen a contagiarse.

2.1.2. Bases teóricas

2.1.2.1. COVID-19

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2020d) se define como Covid-19 a:

La enfermedad infecciosa causada por el coronavirus que se ha descubierto más recientemente. Tanto este nuevo virus como la enfermedad que provoca eran desconocidos antes de que estallara el brote en Wuhan (China) en diciembre de 2019. Actualmente la COVID- 19 es una pandemia que afecta a muchos países de todo el mundo. (p.19)

Esta enfermedad es producida por una nueva especie de virus y que está causando la muerte de millones de personas en el mundo. A juicio de la OMS (2020d):

Los coronavirus son una extensa familia de virus que pueden causar enfermedades tanto en animales como en humanos. En los humanos, se sabe que varios coronavirus causan infecciones respiratorias que pueden ir desde el resfriado común hasta enfermedades más graves como el síndrome respiratorio de Oriente Medio (MERS) y el síndrome respiratorio agudo severo

(SRAS). El coronavirus que se ha descubierto más recientemente causa la enfermedad por coronavirus COVID-19. (p.1)

Los síntomas de COVID-19 suelen ser fiebre, tos seca y fatiga. Los síntomas leves que pueden afectar a algunos pacientes incluyen dolor, molestias, congestión nasal, dolores de cabeza, conjuntivitis, dolor de garganta, diarrea, pérdida del gusto o del olfato, erupciones en la piel o decoloración de los dedos de las manos y pies. Estos síntomas suelen comenzar de forma gradual (OMI, 2020c).

2.1.2.2. Protocolo

Según el Diccionario de Real Academia Española (RAE, 2020), la palabra protocolo lo define como: “Secuencia detallada de un proceso de actuación científica, técnica, médica, etc”.

Teniendo en cuenta a Zamarrón (2009), protocolo es: “considerado como un acuerdo entre profesionales expertos en un determinado tema y en el cual se han esclarecido las actividades a realizar ante una determinada tarea” (p.134).

Es decir, los protocolos constituyen un grupo de normas, patrones o guías, para realizar una determinada acción o seguir una conducta en específica en las empresas, de esta manera su cumplimiento permite optimizar errores o minimizar factores de riesgos que puedan atender con los trabajadores.

2.1.2.3. Protocolos de Seguridad COVID-19

Las restricciones de viaje relacionadas con COVID-19 han limitado la capacidad de la industria naviera mundial para rotar la tripulación de los barcos. En la actualidad hay más de un cuarto de millón de marinos varados en el mar, esperando ser repatriados. En este sentido, el nuevo protocolo para mitigar los casos de COVID-19 a bordo está diseñado para reducir los riesgos asociados con la pandemia,

además, puede ser un requisito previo para el viaje de las autoridades pertinentes, y evitar que los marinos viajen al barco a los que no se les permita subir a bordo debido a una prueba o detección positiva en el momento del embarque y la transmisión a otras personas durante el viaje (Safety4Sea, 2020).

De tal manera que la OMI (2020d) bajo las Cartas Circulares N°4202 ha emitido diversas orientaciones basado en las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), con el objetivo de proporcionar información y orientaciones sobre las precauciones que es preciso adoptar para reducir al mínimo los riesgos del nuevo coronavirus (COVID-19) para la gente de mar, los pasajeros y las demás personas a bordo de los buques. Mismas que son adoptadas por el Estado Peruano bajo la Dirección General de Capitanías y Guardacostas mediante la Resolución Directoral N°110 – 2020 MGP/DGCG, donde se resuelven las medidas de protección sanitarias y precaución para prevenir la propagación del COVID-19 ante posibles casos y brotes a bordo de los buques y embarcaciones, así como durante las actividades de practica.

El protocolo de Seguridad ante el COVID-19 es un principio elemental de la gestión de riesgos diseñado para mitigar y en dado caso evitar la enfermedad infecciosa en las actuales circunstancias, estando conformado por un conjunto de medidas para ser cumplidas por las navieras. Es por eso que, el protocolo de seguridad está diseñado para ser implementado de inmediato, donde la pandemia del COVID-19 ha sido, una experiencia única en los últimos tiempos (Security, 2020).

Dado que, tal como señala la OMS (2020c), los marinos trabajan en entornos que conllevan contactos estrechos, lo que puede favorecer la transmisión de la

COVID-19. En ocasiones, emprenden grandes travesías, en las que pasan largos periodos sin hacer escala en ningún puerto. Todo brote que se produzca a bordo constituye un riesgo para la seguridad y el bienestar de la tripulación y puede afectar su capacidad de navegar y tripular el buque en condiciones de seguridad.

Es aquí, donde se ha puesto en marcha la implementación del protocolo “Orientaciones para los operadores de buques para la protección de la salud de la gente de mar”, siendo esta guía elaborada por la Cámara Naviera Internacional (ICS, por sus siglas en inglés *International Chamber of Shipping*), para ayudar a las compañías navieras y la gente de mar a seguir los consejos de salud proporcionados por agencias de las Naciones Unidas y otros en respuesta a la enfermedad del coronavirus (COVID-19), que ha sido declarada pandemia por la Organización Mundial de la Salud (OMS), bajo el Reglamento Sanitario Internacional-RSI (OMS, 2020c).

La guía está destinada a todo tipo de buques y trata de tener en cuenta las necesidades de los buques de carga y de pasajeros. Se reconoce que es poco probable que los buques de carga cuenten con un médico o una enfermera plenamente capacitado a bordo y que el tratamiento médico en los buques de carga será proporcionado por un miembro de la tripulación con capacitación en los requisitos médicos del STCW (OMS, 2020c).

Por su lado, la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2020e) elaboró una guía llamada “Consideraciones operativas para la gestión de casos o brotes de COVID-19 a bordo de buques”, siendo este documento preparado con base en la evidencia actual sobre la transmisión de COVID-19; es decir, la transmisión de persona a persona a través de las vías respiratorias o contacto directo con una persona

infectada. Además, se encomienda que esta guía se utilice con el Manual de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para la gestión de eventos de salud pública a bordo de barcos.

El objetivo de este documento es que cualquier autoridad involucrada en la respuesta de salud pública a un COVID-19 de salud pública. Evento a bordo de un barco, incluidos los Puntos Focales Nacionales (NFP) del Reglamento Sanitario Internacional (RSI), las autoridades sanitarias portuarias y los sistemas de vigilancia y respuestas sanitarias locales, provinciales y nacionales, así como los operadores portuarios y los operadores de buques (OMS, 2020e).

De acuerdo a la OMI (2020c), los gobiernos se han comprometido a minimizar las interrupciones en el comercio y las cadenas de suministro globales, y han identificado la necesidad de priorizar el mantenimiento de las redes logísticas abiertas y funcionando de manera eficiente. Las compañías navieras han estado cooperando para cumplir con esta prioridad al garantizar que las operaciones confiables puedan continuar durante la pandemia de la enfermedad del coronavirus (COVID-19). Sin embargo, estas redes se detendrán si las tripulaciones de los barcos de reemplazo no están disponibles para el servicio debido a la falta de vuelos disponibles y otras restricciones que afectan los viajes y el movimiento de las tripulaciones de los barcos. Esta cuestión crítica está adquiriendo cada vez más una dimensión humanitaria para aquellas tripulaciones que ya han pasado muchos meses en el mar y que necesitan ser repatriadas urgentemente a sus países de origen y reemplazadas.

Aparte de la necesidad de que las compañías navieras cumplan con las regulaciones internacionales y las obligaciones contractuales, los períodos de

servicio a bordo de los barcos no pueden extenderse indefinidamente debido a los peligrosos impactos que esto tiene para el bienestar de la tripulación del barco y, lo más importante, las operaciones seguras del barco. En vista de la importancia del transporte marítimo internacional para la resiliencia de la economía mundial en este momento crítico, se alienta encarecidamente a los gobiernos a tomar medidas urgentes para abordar esta cuestión.

El Comité de Seguridad Marítima, en su 102a Reunión celebrada del 4 al 11 de noviembre de 2020, se reconoció la importancia del “Marco de protocolos recomendado por la industria para garantizar cambios seguros en la tripulación del barco y viajes durante la pandemia de coronavirus (COVID-19)”, distribuida mediante la Circular No 4204 / Add.14 / (Resolución MSC.473, ES.2). Y que, en la medida de lo posible, los estados miembros y todas las partes interesadas deberían considerar la aplicación de los protocolos en la mayor medida posible. Se invita a los estados miembros a considerar los protocolos para asesorar a los propietarios, operadores y gestores de buques con derecho a enarbolar su pabellón, según proceda, así como al personal de a bordo empleado o contratado en dichos buques a actuar en consecuencia teniendo en cuenta la acción recomendada para facilitar el cambio de tripulación de barco, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia (OMI, 2020c).

Por otro lado, existen protocolos establecidos durante la permanencia del personal una vez a bordo, tal como lo expresa la OMS (2020c) en su manual “La promoción de medidas de salud pública en respuesta a la COVID-19 en buques de carga y pesqueros”, en el cual establece un conjunto de medidas a seguir durante la estadía de los tripulantes en el buque para evitar el riesgo de contagio; así como los planes a seguir en caso que alguien se pueda afectar.

Se recomienda a las compañías navieras, según el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM) de la OMI, demostrar un amplio cumplimiento de las medidas que puedan ser aplicables, según lo establecido en este marco de protocolos; según puedan ser modificados por las autoridades locales de acuerdo con las circunstancias nacionales, se debe alentar a los gobiernos y sus autoridades nacionales pertinentes a hacer todo lo posible para facilitar el envío cambios de tripulación, a pesar de las restricciones que puedan seguir aplicándose en respuesta a la pandemia (OMS, 2020c).

Para cumplir con el Código IGS de la OMI, las compañías navieras deben, entre otras cosas, evaluar todos los riesgos identificados para la seguridad de los buques y el personal, y establecer las salvaguardias y los procedimientos necesarios en un Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS por sus siglas en inglés Safety Management System) documentado. Como parte del SMS, las compañías navieras pueden encontrar útil desarrollar planes y procedimientos detallados para los diferentes aspectos y riesgos asociados con el coronavirus (COVID-19) en las operaciones de sus barcos. Los elementos de este marco de protocolos podrían integrarse con el SMS según corresponda. Las medidas de protección de la salud, como el equipo de protección personal (PPE por sus siglas en inglés Personal Protective Equipment), como se menciona en estos protocolos, deberían proporcionarse, en principio, sin costo alguno para la gente de mar, de conformidad con el MLC de la OIT (2006).

Algunas de las recomendaciones dirigidas a las compañías navieras pueden no ser apropiado para todas las empresas, especialmente cuando las tripulaciones de los barcos se rotan con frecuencia (por ejemplo, en los servicios de transbordador,

en el tráfico marítimo de corta distancia o en los buques de apoyo en alta mar) o cuando se trata de un gran número de miembros de la tripulación (OMI, 2020c).

El alcance de la implementación de medidas de seguridad dependerá de las circunstancias y de las actualizaciones de los protocolos a seguir a bordo por de la gente de mar. Así que, estas medidas deben ser implementadas por las compañías navieras, las cuales no deben ser consideradas como estándares mínimos a cumplirse, sino que hay darle la relevancia del caso por las graves consecuencias que pueden derivarse por su incumplimiento y/o relajación de las mismas.

Dimensión Disposiciones de seguridad previas

Según el Reglamento Sanitario Internacional (RSI), indica que se deben tomar medidas sanitarias cuando se cree que un tripulante se ha encontrado en contacto con otra persona o animal infectados o con un entorno contaminado, evitando la posibilidad que se adquiriera la infección a bordo. Para ello, se sugiere la “Evaluación de riesgos”, el cual representa asunto metódico para recopilar, analizar, evaluar y evidenciar información con el propósito de asignar a un evento de categoría de riesgo para la salud. En este sentido, este manual se enfoca en todos los peligros relacionados que pueden afectar la salud entera de la tripulación, dando respuesta oportuna a los eventos para la toma de decisiones para la minimización de riesgos (OMS, 2017).

Las medidas de control que se deben tomar antes de subir a bordo deben ser tomadas en cuenta por las empresas navieras, siendo estas disposiciones las emanadas por la OMS (2020c) en su normativa “La promoción de medidas de salud pública en respuesta a la COVID-19 en buques de carga y pesqueros”, donde se recomienda a todo el personal que antes de embarcarse deben señalar sí

estuvieron en contactos expuestos al virus, además, deben declarar si han presentado síntomas, cuya afirmación no podrá subir a bordo y dirigirse para recibir atención médica. Para descartar estas posibilidades, las navieras deben delegar estas funciones a una persona capacitada dentro de sus propiedades para identificar visualmente, y con algunos dispositivos para medir la temperatura. Cabe mencionar que, el cuestionario para el embarque debe presentar:

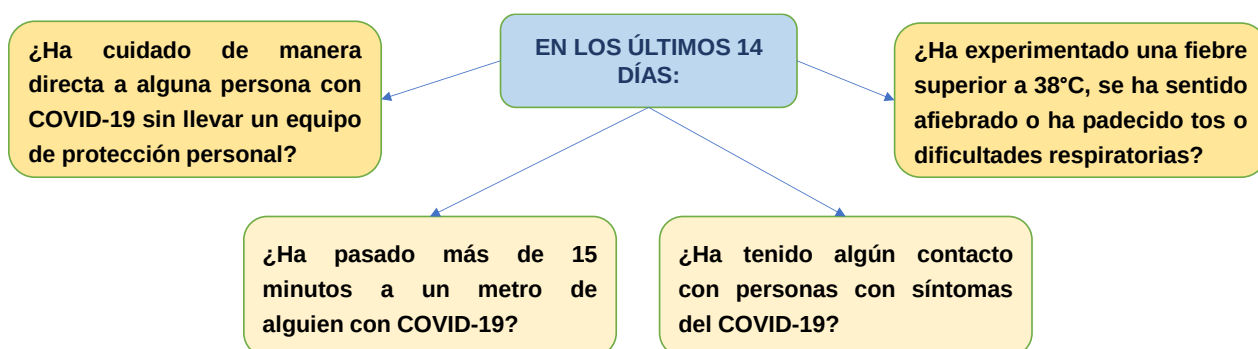


Figura 1. Cuestionario que deben ser respondidos en el embarque.

Fuente: Adaptado de OMS (2020c, p.1).

Estas medidas deben ser parte del plan de gestión concebido para evitar en todo momento un brote del virus a bordo, y en todo caso los tripulantes no deben estar contacto con los trabajadores del puerto, o que la parte administrativa así lo requiera. Es importante resaltar que, los tripulantes laboran en jornadas que soportan contactos entre uno y otro, favoreciendo el riesgo de contagio por el COVID-19, ya que, generalmente, emprenden largas travesías por largos etapas de tiempo sin realizar una escala en algún puerto. Ante estos riesgos, puede surgir un brote a bordo, constituyendo un alto riesgo para el bienestar de la tripulación y su respectiva seguridad (OMS, 2020c).

Bajo el contexto anterior, se debe seguir el protocolo elaborado por la OMI (2020c) llamado “Marco de protocolos recomendado por la industria para garantizar cambios seguros en la tripulación del barco y viajes durante la pandemia de

coronavirus (COVID-19)”, con el propósito de facilitar los viajes seguros de la gente de mar para incorporarse a los barcos con el fin de realizar cambios de tripulación, y asegurar que se apliquen medidas efectivas para gestionar y controlar el riesgo de que la gente de mar se infecte por el coronavirus, o infecte a otras personas, antes de abandonar su lugar de residencia habitual y mientras viaja en avión (y otros modos de transporte) para embarcarse en un puerto marítimo de otro país. A continuación, los protocolos que deben seguir antes que los tripulantes puedan embarcarse:

Ubicación: Lugar de residencia ordinaria. Tiene como propósito garantizar, en la medida de lo posible, que los marinos gocen de buena salud cuando viajan para embarcarse y controlar el riesgo de que los marinos se infecten por el coronavirus (COVID-19) o infecten a otras personas, inmediatamente antes de abandonar su lugar de residencia habitual y comenzar a viajar para unirse a un barco.

Ubicación: Aeropuerto de salida. Gestionar a la gente de mar en los aeropuertos que viajan para unirse a los barcos y controlar el riesgo de que la gente de mar se infecte con el coronavirus (COVID-19).

Ubicación: Aeronave. Gestionar a la gente de mar a bordo de la aeronave y controlar el riesgo de que la gente de mar se infecte con el coronavirus (COVID-19) o que infecte a otras personas en vuelo.

Ubicación: Aeropuerto de llegada. Gestionar a la gente de mar que viaja para unirse a los barcos y controlar el riesgo de que la gente de mar se infecte con el coronavirus (COVID-19), o infecte a otras personas, en el aeropuerto de llegada y facilitar su traslado seguro al puerto y al barco.

Ubicación: Puerto de Mar. Gestionar la interacción entre la gente de mar y el personal y la infraestructura portuaria, controlar el riesgo de que la gente de mar se infecte con el coronavirus (COVID-19) o infecte a otros, mientras se desplaza por el puerto para incorporarse a su barco, y gestionar el embarque de la gente de mar para controlar el riesgo de llevar el coronavirus (COVID-19) al barco.

Ubicación: Barco. Vigilar la salud de la gente de mar después del embarque y gestionar y controlar el riesgo de infectar a otra gente de mar a bordo en caso de que la gente de mar se haya infectado durante el viaje para incorporarse al barco y esto no se haya detectado antes o en el momento del embarque.

El objetivo de las directrices de los protocolos anteriormente descritos, es para identificar que las tripulantes cumplan con una serie de requisitos o pasos antes de abordar en las respectivas embarcaciones, las cuales no suelen disponer de asistencia médica ni el suministro adecuado de medicinas. Por consiguiente, se debe disponer de planes preventivos y orientaciones acerca de esta circunstancia actual sobre el COVID-19 (OMS, 2020c).

Dimensión Medidas de seguridad a bordo

Es importante orientar a los tripulantes a bordo en cualquier embarcación, que deben tener acceso a las medidas de protección personal y la debida capacitación necesaria, ya que todo marino tiene el compromiso en la desinsectación de las instalaciones y cumplir con los protocolos sobre medidas para evitar el contagio a bordo.

Según la OMI (2020d), se deben realizar un análisis de los riesgos inherentes a los probables contagios del COVID-19 entre los diferentes tripulantes a bordo. Para ello, este análisis está dirigido a describir las zonas del buque donde puede haber el mayor contacto del personal. A continuación, el conjunto de zonas y sus respectivas sugerencias acerca del uso de protección personal en las diferentes áreas de un barco:

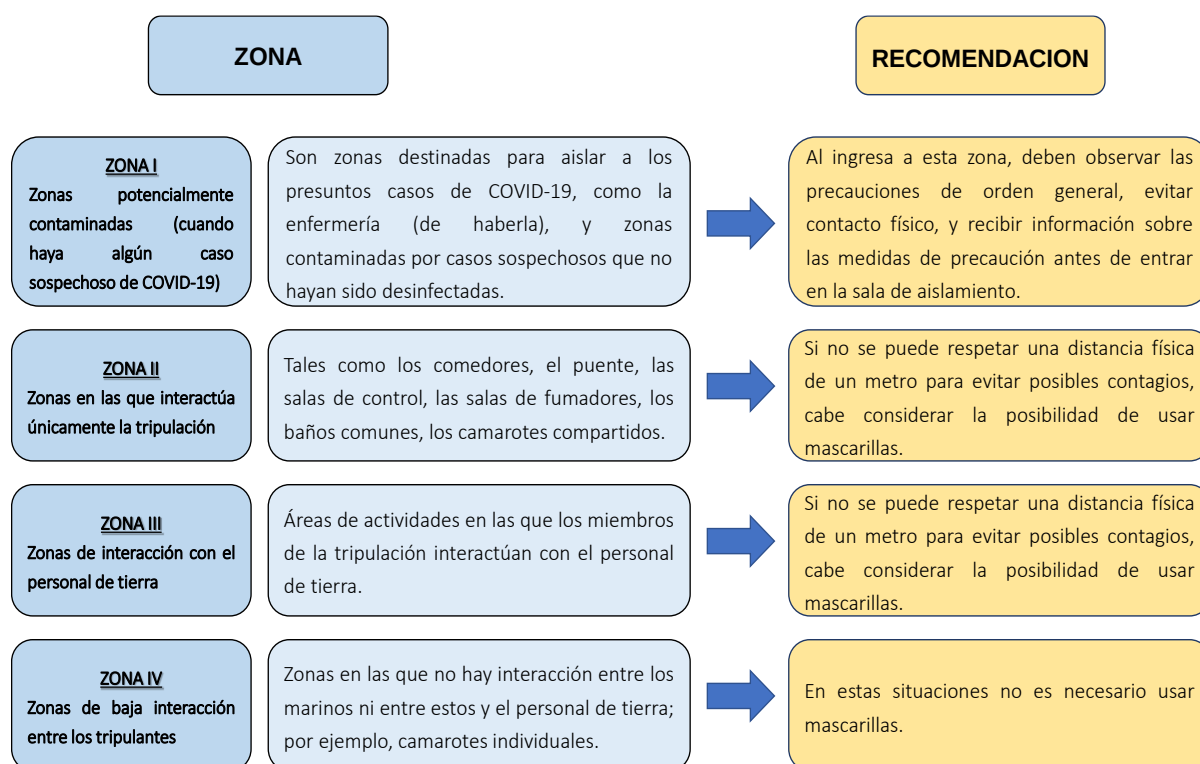


Figura 2. Zonas y sugerencias acerca del uso de protección personal en buque.

Fuente: Adaptado de OMS (2020c, p.3).

En cuanto a las medidas preventivas dispuestas en el manual de la OMS (2020c), están las siguientes:

- Medidas generales
 - Reducir en lo más mínimo la cantidad de personal a bordo, y asegurarse la movilización mínima necesaria en zonas autorizadas,

- Al barco deben subir el personal tierra previamente autorizado mediante las pasarelas exteriores, tratando no entrar a las zonas de área común de la tripulación.
- Evitar toser y estornudar, además deben tener buenos hábitos de higiene
 - Lavarse bien las manos, para ello debe haber a la vista y de fácil acceso de dispensadores de gel hidroalcohólico. Además, debe haber tríptico con la información acerca del coronavirus.
 - Se recomienda seguir las sugerencias establecidas por la OMS para evitar los contagios.
- Distanciamiento físico
 - Se sugiere mantener una sana distancia de al menos un metro y medio.
 - En el área del comedor y zonas comunes, se sugiere un espacio suficiente entre los asientos, y cuyo desplazamiento debe quedar dispuestos a una distancia mínima de un metro.
 - Al ser imposible mantener la distancia física mínima sugerida, oficiales a cargo deben establecer la relevancia de la actividad, pensando en la mitigación de medidas para reducir el riesgo de contaminación. Además, se recomienda el uso de mascarillas y la reducción de interacciones entre el personal.
- Uso de mascarillas
 - Se sugiere necesariamente el uso de mascarillas por la tripulación en todas las zonas de riesgos a bordo.
- Medidas de higiene ambiental
 - Los objetos y superficies pueden ser contaminadas por las gotículas expulsadas y el contacto por personas. La contaminación viral de

superficies y la supervivencia del virus en determinadas superficies ha quedado establecida de manera concluyente.

- Las medidas sugeridas por la OMS, acerca de la prevención de la contaminación, deben ser tomadas en cuenta para desinfección constante las zonas con mayor frecuencia de uso y movilización.
- Al momento de elegir el desinfectante, se deben analizar su concentración para evitar al mínimo los efectos tóxicos.
- Los utensilios de cocina, ropa, desechos que estuvieron contacto con el personal, deben ser tratados como si fuesen agentes infecciosos.
- Se sugiere utilizar racionalmente los dispositivos de protección personal.



Figura 3. Atención a bordo para personas con COVID-19 sospechoso o confirmado.

Fuente: International Chamber of Shipping (ICS, 2020, p.29).

En la siguiente figura están algunas de las principales sugerencias para la prevención del coronavirus:



Figura 4. Zonas y sugerencias acerca del uso de protección personal en buque.

Fuente: International Chamber of Shipping (ICS, 2020, p.24).

Dentro del manual de protocolos para la tripulación durante la pandemia de coronavirus de la Organización Marítima Internacional (OMI, 2020c), el objetivo de estos protocolos desde un buque es facilitar el viaje seguro de la gente de mar su estadía hasta ser repatriada y garantizar que se apliquen medidas efectivas para gestionar y controlar el riesgo de que la gente de mar se infecte con el coronavirus, o infecte a otras personas.

En el anterior manual, se encuentra el protocolo a seguir antes de desembarco, el cual tiene como propósito vigilar la salud de la gente de mar, tratando de asegurar, en la medida de lo posible, que estén sanos antes del desembarco del buque. Cabe mencionar que, la duración de este período estará determinada por los requisitos de la Compañía de acuerdo con sus planes y procedimientos de coronavirus.

Dimensión Planes de acción de seguridad a bordo

De acuerdo *Department of Health & Social* (2020), se debe planificar una respuesta inicial basada en la información disponible en ese momento, en un contexto de incertidumbre, que puede ampliarse y reducirse en respuesta a la nueva información para garantizar una respuesta flexible y proporcionada, donde los objetivos fundamentales son implementar acciones por fases para contener, retrasar y mitigar cualquier brote, utilizando la investigación para informar el desarrollo de políticas. Además, las diferentes fases, tipos y escala de acciones dependen de cómo se desarrolle el curso del brote a lo largo del tiempo.

El plan de seguridad a bordo es un plan que se formula para garantizar que las medidas establecidas en el plan con respecto a la seguridad del buque se apliquen a bordo, esto está en su lugar para proteger al personal, carga, unidades de transporte de carga, almacenes, etc. de cualquier riesgo relacionado con la seguridad. En este sentido, el plan específico comprende responsabilidades y procedimientos para contrarrestar cualquier amenaza anticipada para la embarcación; es por ello que, cada empresa naviera debe establecer y cumplir con las medidas de protección para cada nivel de seguridad con respecto a las actividades relacionadas con el barco, control de acceso a bordo, monitoreo de las

áreas restringidas, manejo de carga, recepción de provisiones / equipaje, incluyendo el protocolo establecido por la OMI, OMS, y entes del gobierno para asegurarse de que el barco cuente con un plan acorde a las circunstancias actuales, donde la información debe divulgarse al personal designado a bordo (Bhattacharjee, 2021).

La OMI (2020c) dentro de los protocolos establecidos señala que la compañía naviera debe asegurarse de que ha establecido planes y procedimientos para el coronavirus (COVID) para sus barcos, aseverando que la gente de mar reciba apoyo para practicar el autodistanciamiento a bordo de acuerdo con los planes y procedimientos de la compañía para el coronavirus (COVID-19), por ejemplo, equipo de protección personal, comidas en la cabina, donde el trabajo diario y las tareas asignadas a la gente de mar estén organizados de modo que se reduzca al mínimo el contacto y la proximidad con otros marinos si se practica el autodistanciamiento a bordo.

De acuerdo al protocolo de la OMS (2020c), las empresas navieras deben contar con planes para hacer frente a la actual pandemia a bordo, resguardando al personal. En caso de haber un sospechoso con los síntomas del virus, hay que identificar si el caso es de gravedad y requiere asesoramiento médico especializado en tierra. Todo esto depende, de la localidad donde se encuentre el buque, para las respectivas medidas para resguardar la vida del enfermo y de los demás tripulantes.

A continuación, los puntos más importantes que se deben realizar llevar a cabo los planes de acción de seguridad a bordo.

- **Gestionar casos sospechosos de COVID-19.** De este modo, al gestionar casos sospechosos de COVID-19 se deben cumplir con una serie de normas

o protocolos establecidos, dependiendo de la gravedad del caso, ya que la rápida acción permitiría realizar un traslado oportuno minimizando los contagios dentro de la embarcación. Todo esto pidiendo asesoramiento al Servicio de Asistencia Marítima Telemédica (TMAS), e incluso a otras entidades especializadas. En la Figura 5 se resumen los pasos a seguir para identificar y gestionar un caso sospechoso de COVID-19 a bordo:

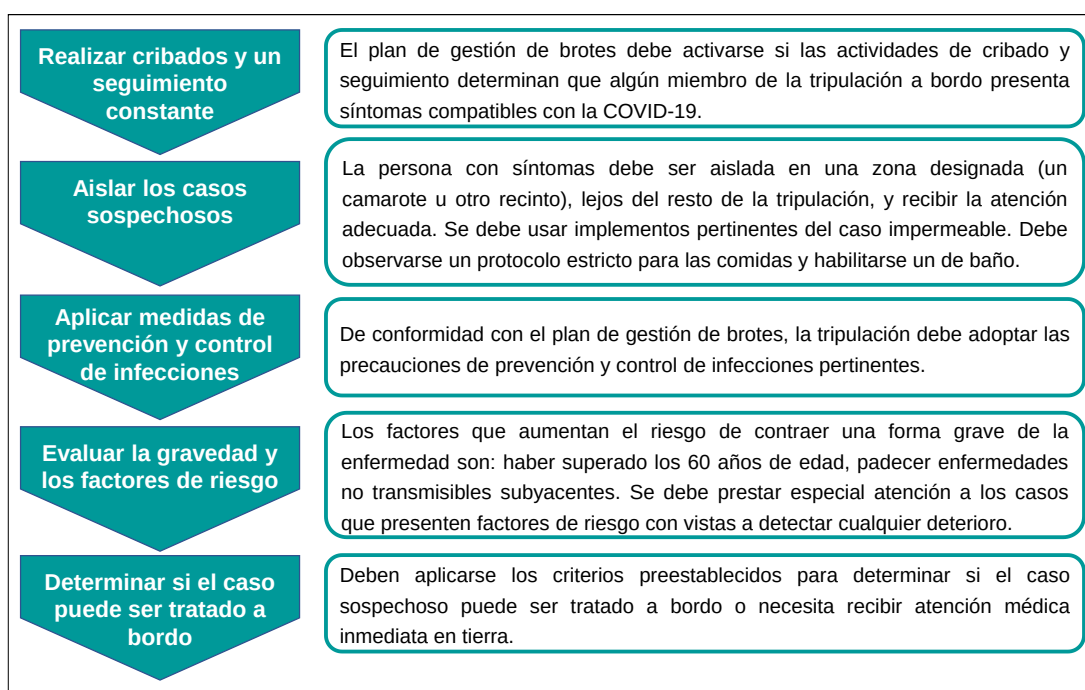


Figura 5. Hoja de ruta para identificar y atender posibles casos de COVID-19 a bordo de buques.

Fuente: Adaptado de OMS (2020c, p.5).

- **Motivos para buscar un tratamiento más completo.** Aquellos casos sospechosos con COVID-19 que se consideren en estado de moderados o graves, y que presenten síntomas del virus antes mencionado, es necesario al TMAS y movilizar al paciente a un centro médico en tierra. Esta decisión depende del cuadro clínico que presente el enfermo, condiciones de navío, entre otros factores de riesgo. En caso de trasladar a tierra, se debe cumplir con el mayor riesgo los protocolos de traslado a tierra.

- **Gestión de los contactos.** Se sugiere proceder a la ubicación de los contactos que estuvieron con el sospechoso de COVID-19, para evitar tardanzas en la diligencia de las medidas sanitarias, procediendo a la gestión del protocolo pertinente. Estos deben estar en cuarentena hasta con un plazo de 14 días desde su exposición con el enfermo, en el cual se debe monitorear sus síntomas y signos vitales.

Durante la pandemia, existe la posibilidad de que un Estado decida no aceptar a la asistencia médica de los sospechosos por razones de seguridad por contagio. En este caso, el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) en sus artículos 19 y 20 (Anexo 1B) establece que cada estado designe puertos para atender a los enfermos a bordo. Cabe mencionar que, las medidas extraordinarias tomadas por los gobiernos por la pandemia actual, no deben ser válidas en el incumplimiento de acuerdo a lo expresado en los artículos anteriores.

Por otro lado, las empresas navieras deben proveer información detallada a su personal acerca de la pandemia actual, así como el cumplimiento de las medidas de protección y control de infecciones basadas en los protocolos y directrices de la OMS, donde los planes sobre la política de la compañía con respecto a la necesidad de un estricto cumplimiento de los requisitos de las autoridades pertinentes relacionados con el aislamiento, la cuarentena y las pruebas, incluido el aviso de que cualquier incumplimiento puede considerarse como motivos de acción disciplinaria por parte de la compañía (OMI, 2020c).

2.1.2.4. Afrontamiento ante el riesgo

Las palabras "crisis" y "riesgo" están estrechamente relacionadas en el vocabulario de cualquier diccionario actual debido a la pandemia. En un momento en que la

economía ha estado estancada, cualquier paso en falso podría representar una caída en un enorme precipicio, surgiendo en general como consecuencia ante estas situaciones que provocan algún tipo de malestar, irritación, agotamiento mental, frustración, preocupaciones excesivas, miedo, entre otros factores que provocan una reacción que el cerebro interpreta como pelea, excitación, miedo o huida. En estas situaciones, sin embargo, el cuerpo comienza a liberar sustancias químicas en el torrente sanguíneo: adrenalina y cortisol (que se consideran hormonas del estrés) que preparan al cuerpo para la acción. El gran problema, es que cuando estas sustancias se liberan en grandes cantidades al torrente sanguíneo, provocan una serie de cambios en el organismo, interfiriendo tanto con la salud de la mente como del cuerpo, afectando así el estado de ánimo, comprometiendo la capacidad productiva en las actividades diarias y la calidad de vida (Bezerra, 2020).

Es por ello, para entender el termino afrontamiento, se requiere comprender bien el concepto del estrés, el cual es una respuesta física del organismo a un estímulo o diversos estímulos que nos sacan, de alguna manera, de lo que podemos llamar “rutina normal, Surge en general como consecuencia de situaciones que provocan algún tipo de malestar, irritación, agotamiento mental, frustración, preocupaciones excesivas, miedo , entre otros factores que provocan una reacción que el cerebro interpreta como pelea, excitación, miedo o huida (Lipp y Malagris, 2001).

Bajo el contexto anterior, una vez que aparecen los síntomas del estrés, cada individuo tiene “la capacidad del organismo para satisfacer las demandas del momento, independientemente si son de naturaleza positiva o negativa” (Lipp y Tanganelli, 2002, p.538).

Ahora bien, para se genere estrés debe haber alguna circunstancia o situación que afecte al individuo en su entorno, cuyo cambio brusco, no presentando respuestas conductuales adaptativas (Banaco, Thomaz y Wielenska, 2005). Pero, la manera de hacer frente al estrés se reconoce cada vez más como una característica clave de la salud, es aquí donde se introduce el término “afrontamiento ante el riesgo”, cuyo concepto está relacionado a la manera de como cada individuo enfrenta el estrés desarrollando estrategias destinadas a estas situaciones de forma eficaz, tal como se indica en ScienceDirect (2007), el cual menciona que los modos de afrontamiento se aprenden y no se heredan de otros está implícito en este enfoque. Sin embargo, algunos estudios sobre gemelos humanos sugieren claramente fuertes influencias hereditarias en los aspectos de afrontar el estrés.

El afrontamiento consiste en los pensamientos y comportamientos del individuo destinados a eliminar la fuente del estrés, reducir las emociones negativas asociadas con el estrés o aumentar la emoción positiva en el contexto del estrés, siendo el afrontamiento importante porque se puede enseñar el afrontamiento adaptativo. Cabe mencionar que, la teoría del afrontamiento fue desarrollada por Richard Lazarus y Susan Folkman, el cual ha servido como base durante décadas de investigación de afrontamiento en varias muestras diferentes que experimentan una amplia variedad de tipos de estrés, donde los componentes clave de la teoría son la evaluación y el afrontamiento, junto con la emoción, que es fundamental para ambos componentes (Psychology Research & Reference, s.f.).

En este sentido, Lazarus y Folkman (1984) definen al afrontamiento como “Un conjunto de esfuerzos cognitivos y conductuales utilizados por las personas para hacer frente a demandas internas o externas específicas que surgen en situaciones

estresantes y se evalúan como sobrecargando o excediendo sus recursos personales” (p.141).

El afrontamiento se define como los esfuerzos cognitivos y conductuales en constante cambio de los individuos para manejar demandas externas e internas específicas que se evalúan como una carga o un exceso de sus recursos. Es esencial para esta definición que el afrontamiento esté orientado al proceso, es decir, los esfuerzos de afrontamiento pueden cambiar con el tiempo, y que el afrontamiento es contextual, es decir, las preferencias de afrontamiento difieren en varios contextos. Se han distinguido muchas formas de afrontar diversos factores estresantes (Lazarus y Folkman 1984).

Hacer frente al estrés como una respuesta adaptativa se refiere a las demandas que se evalúan como que exceden o gravan los recursos del sujeto. Estas demandas pueden consistir en micro-eventos como molestias diarias, eventos críticos de la vida, es decir, divorcio o pérdida de una persona amada, y tensiones crónicas como el estrés laboral. Las respuestas, denominadas "afrontamiento del estrés", incluyen diferentes procesos y actividades psicológicos: procesos de atención como la vigilancia o la evitación cognitiva con respecto a los estímulos amenazantes; valoración del agente estresante (factor estresante) con respecto a su importancia para el bienestar de uno; actividades cognitivas que alteran el significado de encuentros estresantes y acciones que influyen en la relación persona-entorno cargada de estrés (Perrez, 2001).

La pandemia de la enfermedad por coronavirus 2019 (COVID-19) puede ser estresante para las personas, ya que el miedo y la ansiedad por una nueva enfermedad y lo que podría suceder pueden ser abrumadores y causar fuertes

emociones en la población en general. Las acciones de salud pública, como el distanciamiento social, pueden hacer que las personas se sientan aisladas y solas y pueden aumentar el estrés y la ansiedad. Sin embargo, estas acciones son necesarias para reducir la propagación de COVID-19. Para hacer frente al estrés durante un brote de una enfermedad infecciosa a veces puede causar temer y preocuparse por su propia salud y la salud de sus seres queridos, su situación económica o laboral, o la pérdida de los servicios de apoyo de los que depende (Center for Disease Control and Prevention, 2020).

Las dimensiones del afrontamiento ante el riesgo son medidas cognitivas y medidas conductuales.

Dimensión Medidas cognitivas

El afrontamiento centrado en el problema incluye todos los esfuerzos activos para manejar situaciones estresantes y alterar una relación problemática entre la persona y el entorno para modificar o eliminar las fuentes de estrés a través del comportamiento individual. En este sentido, la forma más sencilla de pensar sobre el afrontamiento es que las personas que se enfrentan a un problema considerarán más opciones de afrontamiento que aquellos que no lo están (Lazarus y Folkman 1984).

La forma en que responda al estrés durante la pandemia puede depender de sus antecedentes, el apoyo social de su familia o amigos, su situación financiera, su salud y antecedentes emocionales, la comunidad en la que vive y muchos otros factores. Los cambios que pueden ocurrir debido a la pandemia y las formas en que se intenta contener la propagación del virus pueden afectar a cualquier persona, ya que se puede experimentar un mayor estrés durante las circunstancias actuales,

siendo el miedo y la ansiedad muy abrumadores y provocar emociones fuertes (Center for Disease Control and Prevention, 2020).

En el afrontamiento centrado en el problema, el individuo intenta manejar o alterar el problema que está causando que experimente estrés; es decir, el factor estresante, donde las estrategias son similares a las que se utilizan en la resolución de problemas cotidianos, que normalmente implican identificar el problema, considerar posibles soluciones, sopesar los costos y beneficios de estas soluciones y luego seleccionar una alternativa (Lazarus y Folkman, 1984).

La salud mental es una parte importante de la salud y el bienestar en general afecta cómo se piensa, se siente y como se actúa. También puede afectar la forma en que el individuo maneja el estrés, se relaciona con los demás y la manera como toma decisiones durante la situación actual. Las condiciones de salud mental como depresión, ansiedad, trastorno bipolar o esquizofrenia afectan el pensamiento, los sentimientos, el estado de ánimo o el comportamiento de una persona de una manera que influye en su capacidad para relacionarse con los demás y funcionar todos los días. Estas condiciones pueden ser situacionales, a corto plazo o duraderas (crónicas). Las personas con afecciones de salud mental preexistentes deben continuar con su tratamiento y ser conscientes de los síntomas nuevos o que empeoran. Si cree que tiene síntomas nuevos o peores, llame a su proveedor de atención médica (Center for Disease Control and Prevention, 2020).

En general, el afrontamiento centrado en el problema es mejor, ya que elimina el factor estresante, por lo que se ocupa de la causa raíz del problema, proporcionando una solución a largo plazo, donde las estrategias centradas en el problema tienen éxito en el tratamiento de factores estresantes como la

discriminación, las infecciones, las personas diabéticas y la situación actual. Sin embargo, no siempre es posible utilizar estrategias centradas en problemas, por ejemplo, cuando alguien muere, las estrategias pueden no ser de gran ayuda para los afligidos, ya que lidiar con el sentimiento de pérdida requiere un afrontamiento centrado en las emociones (McLeod, 2015).

El enfoque centrado en el problema no funcionará en ninguna situación en la que esté más allá del control del individuo eliminar la fuente de estrés. Funcionan mejor cuando la persona puede controlar la fuente de estrés (por ejemplo, exámenes, factores de estrés basados en el trabajo, etc.). No es un método productivo para todas las personas. Por ejemplo, no todas las personas pueden tomar el control de una situación o perciben una situación como controlable. Por ejemplo, las personas optimistas que tienden a tener expectativas positivas del futuro tienen más probabilidades de utilizar estrategias centradas en el problema, mientras que las personas pesimistas están más inclinadas a utilizar estrategias centradas en las emociones (Nes y Segerstrom, 2006).

De acuerdo a McLeod (2015), el afrontamiento centrado en el problema se enfoca en las causas del estrés de manera práctica que aborda el problema o la situación estresante que lo está causando y, en consecuencia, lo reduce directamente. Las estrategias centradas en el problema tienen como objetivo eliminar o reducir la causa del factor estresante, que incluyen:

- Resolución de problemas.
- Gestión del tiempo.
- Obtención de apoyo social instrumental.

Dimensión Medidas conductuales

El afrontamiento centrado en las emociones incluye todos los esfuerzos reguladores para disminuir las consecuencias emocionales de los eventos estresantes. Además, consiste en esfuerzos para cambiar o reducir las emociones negativas asociadas con el estrés, donde estos esfuerzos pueden incluir evitar, minimizar o distanciarse del problema, comparaciones positivas con los demás, o buscar algo positivo en un evento negativo. En algunos casos, las estrategias de afrontamiento centradas en las emociones implican una reevaluación, en la que el factor estresante se interpreta de manera diferente, y algo autoengañoso, sin cambiar su nivel objetivo de amenaza (Lazarus y Folkman, 1984).

La aceptación se incluye en el afrontamiento centrado en las emociones, en que el individuo acepta el factor estresante como un hecho que no se puede cambiar y decide adaptarse y ajustarse, en sus pensamientos y sentimientos, a la situación estresante. En este caso, las personas usan sus creencias, valores y metas para encontrar o recordar los beneficios de experimentar el estrés como una forma de apoyar el afrontamiento. Además, la abstinencia también se basa en el afrontamiento centrado en las emociones, donde el individuo se siente "atrapado" en un entorno estresante sin poder (subjettivamente) cambiarlo. Por lo tanto, el individuo se retira física y/o psicológicamente del entorno laboral estresante (Rabenu, Elizur & Yaniv, 2015).

Si bien muchos factores estresantes provocan ambos tipos de estrategias de afrontamiento, es más probable que el afrontamiento centrado en el problema ocurra cuando se encuentran los factores estresantes que se perciben como controlables, mientras que el afrontamiento centrado en las emociones es más

probable que predomine cuando el individuo se enfrenta a factores estresantes que se creen impotentes para cambiarse. Claramente, el afrontamiento centrado en las emociones es más efectivo para lidiar con factores estresantes incontrolables. Por ejemplo, el estrés que experimenta cuando muere un ser querido puede ser abrumador. Simplemente eres impotente para cambiar la situación, ya que no hay nada que puedas hacer para traer de vuelta a esta persona. La respuesta de afrontamiento más útil es el afrontamiento centrado en las emociones, cuyo objetivo es minimizar el dolor del período de duelo (Folkman y Lazarus, 1980).

McLeod (2015) señala que, el afrontamiento centrado en las emociones es un tipo de manejo del estrés que intenta reducir las respuestas emocionales negativas asociadas con el estrés. Las emociones negativas como la vergüenza, el miedo, la ansiedad, la depresión, la excitación y la frustración son reducidas o eliminadas por el individuo mediante varios métodos de afrontamiento. Las técnicas centradas en las emociones pueden ser la única opción realista cuando la fuente de estrés está fuera del control de la persona. Por otro lado, la terapia con medicamentos puede verse como un afrontamiento centrado en las emociones, ya que se centra en la excitación causada por el estrés y no en el problema. Otras técnicas de afrontamiento centradas en las emociones descritas por Pascoe & Smart, (2009) incluyen:

- Distracción, por ejemplo, mantenerse ocupado para distraerse del problema.
- Revelación emocional. Esto implica expresar emociones fuertes hablando o escribiendo sobre eventos negativos que precipitaron esas emociones. Esta es una parte importante de la psicoterapia.
- Orando por guía y fortaleza.
- Meditación, por ejemplo, atención plena.

- Comer más, por ejemplo, comida reconfortante.
- Bebiendo alcohol.
- Usar drogas.
- Llevar un diario, por ejemplo, escribir un diario de gratitud.
- Reevaluación cognitiva. Ésta es una forma de cambio cognitivo que implica interpretar una situación que puede provocar emociones de una manera que cambie su impacto emocional.
- Suprimir (detener/inhibir) pensamientos o emociones negativos. La supresión de las emociones durante un período prolongado de tiempo compromete la competencia inmunológica y conduce a una mala salud física.

2.1.3. Definiciones conceptuales

Afrontamiento del estrés. El afrontamiento del estrés implica un proceso más específico de evaluación cognitiva para determinar si un individuo cree que tiene los recursos para responder de manera eficaz a los desafíos de un factor estresante o de un cambio (Folkman y Lazarus, 1984).

Afrontamiento centrado en las emociones. El afrontamiento centrado en el problema se enfoca en las causas del estrés de manera práctica que aborda el problema o la situación estresante que lo está causando y, en consecuencia, lo reduce directamente (McLeod, 2015).

Afrontamiento centrado en el problema. El afrontamiento centrado en el problema se enfoca en las causas del estrés de manera práctica que aborda el problema o la situación estresante que lo está causando y, en consecuencia, lo reduce directamente (McLeod, 2015).

Estrés. El estrés surge cuando los individuos perciben una discrepancia entre las exigencias físicas o psicológicas de una situación y los recursos de sus sistemas biológicos, psicológicos o sociales (Sarafino, 2012).

Riesgo. La probabilidad o probabilidad de que ocurra un evento negativo, como el riesgo de que se desarrolle una enfermedad o trastorno, así como la probabilidad de experimentar una pérdida o daño asociado con una acción o comportamiento (American Psychology Association, s.f.).

Protocolo de seguridad. Un protocolo de seguridad es esencialmente un protocolo de comunicación, una secuencia acordada de acciones realizadas por dos o más entidades comunicantes para lograr algún objetivo mutuamente deseable, que hace uso de técnicas, procedimientos y normas a seguir permitiendo a las entidades comunicantes alcanzar un objetivo de seguridad (IGIGlobal, s.f.).

Protocolo: Memorando preliminar a menudo formulado y firmado por negociadores como base para una convención o tratado final, cuyas actas que demuestren oficialmente los acuerdos a los que llegaron los negociadores. Además, representa un código que prescribe el estricto cumplimiento de la etiqueta y la precedencia correctas de un conjunto de convenciones que rigen el tratamiento y especialmente un plan detallado de procedimientos y/o tratamiento ante una situación específica (IGIGlobal, s.f.).

2.2. Formulación de hipótesis

2.2.1. Hipótesis general

Existe una relación significativa entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

2.2.2. Hipótesis específicas

1. Existe una relación significativa entre el uso de las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.
2. Existe una relación significativa entre el uso de las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.
3. Existe una relación significativa entre el uso de planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

2.2.3. Descripción de las variables

Variable 1: Protocolos de Seguridad COVID-19.

Definición conceptual. El protocolo de Seguridad ante el COVID-19 es un principio elemental de la gestión de riesgos diseñado para mitigar y en dado caso evitar la enfermedad infecciosa en las actuales circunstancias, estando conformado por un conjunto de medidas para ser cumplidas por las navieras (Security, 2020).

Definición operacional. Los protocolos de seguridad ante el Covid-19 se miden conforme las disposiciones de seguridad previas al abordaje, las medidas llevadas a cabo por los tripulantes a bordo de la embarcación y los planes de acción de seguridad a seguir por los armadores.

Dimensiones:

- Disposiciones de seguridad previas.
- Medidas de seguridad a bordo.
- Planes de acción de seguridad a bordo.

Variable 2: Afrontamiento ante el riesgo.

Definición conceptual. El afrontamiento se define como “Un conjunto de esfuerzos cognitivos y conductuales utilizados por las personas para hacer frente a demandas internas o externas específicas que surgen en situaciones estresantes y se evalúan como sobrecargando o excediendo sus recursos personales” (Lazarus y Folkman, 1984, p.141).

Definición operacional. El afrontamiento en los tripulantes se mide conforme la medidas cognitivas y conductuales adoptadas para enfrentar el riesgo de ser contagiados por COVID-19 antes o durante las operaciones marítimas.

Dimensiones:

- Medidas cognitivas.
- Medidas conductuales.

CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO

3.1. Diseño y enfoque de la investigación

3.1.1. Diseño

El desarrollo de la investigación se apunta a un diseño no experimental, transversal y correlacional.

Es no experimental, debido a que la medición de las variables se obtuvo sin intervenir intencionalmente para cambiar la percepción de los tripulantes sobre los protocolos de seguridad ante el COVID-19 implementados por la empresa naviera y las medidas conductuales y de comportamiento adoptadas para afrontar el riesgo que representa este virus. Al respecto Hernández-Sampieri y Mendoza (2018), refieren que las investigaciones de diseño no experimental son “estudios que se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que solo se observan los fenómenos en su ambiente natural para analizarlos” (p.175).

A razón de que los datos obtenidos se extrajeron de manera directa desde la experiencia de cada uno de los involucrados en la aplicación única de los instrumentos, la investigación indica ser de diseño transversal, “investigaciones que

recopilan datos en un momento único” (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018, p.177).

Es de nivel correlacional, al determinar a través de los datos recolectados y el uso de pruebas estadísticas el grado de relación que tiene la implementación de los protocolos de seguridad ante el COVID-19 en el afrontamiento que refieren los tripulantes acerca del riesgo que infiere esta enfermedad, en este sentido Ñaupas, Mejía, Novoa y Villagómez (2014) reseñan que las investigaciones de diseño correlacional “se utilizan cuando se quiere establecer el grado de correlación o de asociación entre una variable (X) y otra variable (Z) que no sean dependientes una de la otra” (p.343). Autores que indican que este diseño de investigación se representa por el siguiente diagrama:

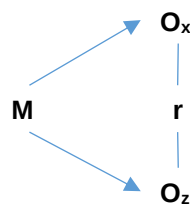


Figura 6. Diseño de investigación correlacional.

Fuente: Adaptado de Ñaupas y otros (2014, p.343)

Donde, para efectos de esta investigación:

M: Muestra de estudio.

O_x: Observación de la variable X: Protocolos de Seguridad Covid-19.

r: Coeficiente de correlación entre las variables.

O_z: Observación de la variable Y: Afrontamiento ante el riesgo.

Por su parte Arias (2016), sostiene que la finalidad de la investigación correlacional es:

Determinar el grado de relación o asociación (no causal) existente entre dos o más variables. En estos estudios, primero se miden las variables y luego,

mediante pruebas de hipótesis correlacionales y la aplicación de técnicas estadísticas, se estima la correlación. Aunque la investigación correlacional no establece de forma directa relaciones causales, puede aportar indicios sobre las posibles causas de un fenómeno. (p.25)

3.1.2. Enfoque

El estudio es de enfoque cuantitativo, esto de acuerdo al tratamiento llevado a cabo para dar respuesta a los objetivos planteados en la investigación, partiendo de la medición de las variables mediante procedimientos numéricos, que permitió medir, analizar su comportamiento y contrastar las hipótesis propuestas a través de indicadores estadísticos.

En las investigaciones de enfoque cuantitativo a decir Hernández, Fernández y Baptista (2014) se “utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías” (p.4).

3.2. Población y muestra

3.2.1. Población

Se define por población el “conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones” (Hernández, *et al*, 2014, p.174), en este sentido la población del estudio está representada todos los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, el cual integra para su buen desempeño un total de 24 tripulantes incluido oficiales mercantes y marineros.

3.2.2. Muestra

Una vez definida la población y entendiendo que “cuando la población es relativamente pequeña no hace falta determinar la muestra, en este caso la muestra se le denomina muestra poblacional o muestra censal” (Gave, Gonzales, Oseda y Ramírez, 2011, p.144), se consideró encuestar a todos los tripulantes e integrarlos como parte de la muestra, es decir la muestra de estudio se conformó por los 24 tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas.

3.3. Operacionalización de variables

Tabla 1.

Matriz de operacionalización de variables.

Variable	Dimensión	Indicadores	Escala de Medida	Niveles y Rangos
Variable X: Protocolos de Seguridad ante el COVID-19.	Disposiciones de seguridad previas.	- Control de embarque. - Análisis de riesgos.	Nunca = 1 Casi nunca = 2 Algunas veces = 3 Casi siempre = 4 Siempre = 5	Inadecuado (20 – 46) Poco adecuado (47 – 73) Adecuado (74 – 100)
	Medidas de seguridad a bordo	- Acciones preventivas. - Higiene ambiental. - Medios de protección.		
	Planes de acción de seguridad a bordo	- Gestión de casos. - Atención médica. - Obligaciones de los armadores.		
Variable Y: Afrontamiento ante el riesgo.	Medidas cognitivas.	- Acciones proactivas. - Acciones combativas.	Nunca = 1 Casi nunca = 2 Algunas veces = 3 Casi siempre = 4 Siempre = 5	Malo (12 – 27) Regular (28 – 43) Bueno (44 – 60)
	Medidas conductuales.	- Evitación del riesgo. - Distanciamiento del riesgo. - Reevaluación positiva de la situación.		

3.4. Técnicas para la recolección de datos

3.4.1. Técnicas

Como técnica para medir las variables en estudio se utilizó la encuesta, la cual estipulo en su estructura afirmaciones que permitió identificar la situación en la empresa acerca de los protocolos de seguridad ante el COVID-19 y determinar las medidas adoptadas por los tripulantes para asumir el desempeño de sus tareas a bordo minimizando los riesgos de contagio, por ello su aplicación se llevó a cabo directamente en el abordaje de los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas.

Sobre esta técnica Arias (2016), señala que “la encuesta es una estrategia (oral o escrita) cuyo propósito es obtener información: a) Acerca de un grupo o muestra de individuos. b) En relación con la opinión de éstos sobre un tema específico” (p.32).

3.4.2. Instrumento

En este proceso investigativo se implementaron dos instrumentos, entendiendo que “un instrumento de recolección de datos es cualquier recurso, dispositivo o formato (en papel o digital), que se utilizó para obtener, registrar o almacenar información” (Arias, 2016, p.68).

En este orden, la recolección de datos se llevó a cabo en la aplicación de dos cuestionarios, estructurados con la intención de evaluar las variables y dimensiones en estudio, al formular ítems afirmativos medidos a través de una escala de Likert de cinco opciones (Nunca, Casi nunca, Alguunas veces, Casi siempre, Siempre), orientados por los indicadores establecidos y en las diversas teorías consultadas.

Al respecto, el cuestionario que mide la variable X: Protocolos de seguridad ante el COVID-19, se compone de 20 ítems, divididos entre sus dimensiones: ítems del 1 al 8 miden la Dimensión Disposiciones de seguridad previas; ítems del 9 al 15 miden la Dimensión Medidas de seguridad a bordo y los ítems del 16 al 20 miden la Dimensión Planes de acción de seguridad a bordo. Su calificación y puntaje se estableció en los niveles: Inadecuado (20 – 46), Poco adecuado (47 – 73) y Adecuado (74 – 100).

Conforme, al cuestionario que mide la variable Y: Afrontamiento ante el riesgo, el mismo se compone de 12 ítems, divididos entre sus dimensiones: ítems del 1 al 6 miden la Dimensión Medidas cognitivas y los ítems del 7 al 12 miden la Dimensión Medidas conductuales. Su calificación y puntaje se estableció en los niveles: Malo (12 - 27), Regular (28 - 43) y Bueno (44 - 60).

Dichos cuestionarios antes de su aplicación definitiva fueron sometidos a los procesos de validez y confiabilidad, aspectos descritos a continuación.

3.4.2.1. Validez

Según Hernández, *et al.* (2014), señalan que la validez se refiere al “grado en que un instrumento en verdad mide la variable que se busca medir” (p.200). Para ello el contenido de los instrumentos fue sometido al escrutinio de diferentes expertos en el área marítima, médica y metodológica, profesionales que demuestran un amplio conocimiento y una gran trayectoria laboral, donde han ganado experiencia suficiente para indicar si los ítems formulados en los cuestionarios referidos logran medir las variables y sus dimensiones, bajo los criterios de redacción, claridad, pertinencia, suficiencia y objetividad.

De este proceso se obtuvo una aceptación definitiva de los instrumentos planteados por parte de los expertos consultados, tal como se evidencia en la Tabla 2.

Tabla 2.

Juicio de expertos en la validez de los instrumentos de medición.

Experto consultado	Evaluación de Instrumento	
	Protocolos de seguridad Covid-19	Afrontamiento ante el riesgo
Cap. Palian Anaya Christian Blas	Aceptable	Aceptable
Cap. Palacio Rimondi Rubén Dario	Aceptable	Aceptable
Dra. Pelaez Vivez Lidia Lizeth	Aceptable	Aceptable
Mg. Alvarado Santiago Gustavo Jesús	Aceptable	Aceptable
Ing. Pachas González José Miguel	Aceptable	Aceptable
Ing. Mejia Franco Juan	Aceptable	Aceptable

3.4.2.2. Confiabilidad

La confiabilidad de los instrumentos a decir Hernández, *et al.* (2014), se refiere al “grado en que un instrumento produce resultados consistentes y coherentes” (p.200). En este sentido para determinar si los instrumentos en su aplicación repetida a diferentes tripulantes ofrecerían resultados comunes, se llevó a cabo una prueba piloto, donde se encuestaron a una muestra de 10 oficiales pertenecientes a otro buque mercante, probando así la confiabilidad de los instrumentos.

De tal manera los datos recolectados fueron analizados a través del estadígrafo de consistencia interna Alfa de Cronbach, ya que esta prueba ofrece resultados no sesgados para instrumentos con más de dos opciones en la escala de medida (politómicas), por su parte Hernández, *et al.* (2014), señalan que los coeficientes obtenidos de esta prueba “oscilan entre cero y uno, donde un coeficiente de cero significa nula confiabilidad y uno representa un máximo de confiabilidad (fiabilidad

total, perfecta)” (p.207). Al respecto los siguientes criterios propuestos por los autores, permitió la evaluación de la confiabilidad de los instrumentos planteados (Ver Tabla 3).

Tabla 3. *Criterios para evaluar el nivel de confiabilidad de los instrumentos.*

Valores	Nivel de confiabilidad
0	Nula
0.1 a 0.24	Muy baja
0.25 a 0.49	Baja
0.5 a 0.75	Regular
0.76 a 0.89	Aceptable
0.90 a 0.99	Elevada
1	Total o perfecta

Fuente: Adaptado de Hernández, *et al.* (2014, p.207).

En base a lo anteriormente planteado, en la Tabla 4 se evidencia que para el instrumento que mide la variable Protocolos de seguridad Covid-19 se obtuvo un coeficiente Alfa de Cronbach = 0.890, lo que indica una aceptable confiabilidad, y conforme al instrumento que mide la variable Afrontamiento ante el riesgo se obtuvo un coeficiente Alfa de Cronbach = 0.877, lo que indica de igual manera una aceptable confiabilidad.

Tabla 4.
Niveles de confiabilidad de los instrumentos de medición.

Instrumento	Alfa de Cronbach	Nº Elementos
Protocolos de seguridad Covid-19	0.890	20
Afrontamiento ante el riesgo	0.877	12

Fuente: Elaboración propia.

3.5. Técnicas para el procesamiento y análisis de los datos

Las técnicas de procesamiento y análisis de datos, se describen de la siguiente manera:

- Inicia desde el análisis documental, abordando diferentes fuentes teóricas, que permitió sustentar las variables y dimensiones, generando los instrumentos de investigación.
- Seguidamente se estableció la población objeto de estudio y definido una muestra representativa.
- Luego los instrumentos fueron validados mediante un juicio de expertos y determinado su fiabilidad a través de una prueba piloto, contrastando conforme la prueba de Alfa de Cronbach los niveles de confiabilidad, dado que la escala de medida de los cuestionarios es de opciones politómicas.
- Una vez aplicadas las encuestas a la muestra de estudio, los datos recolectados se codificaron y tabularon en una base de datos de manera computarizada, haciendo uso de los softwares Excel y SPSS v.25, agrupando los ítems por dimensiones y variables, permitiendo totalizar los valores y clasificarlos según niveles establecidos.
- La información procesada, refiere un análisis descriptivo, presentando los datos de manera resumida en tablas y gráficos, las frecuencias simples y relativas porcentuales por cada una de las variables y sus dimensiones.
- Se efectúa un análisis estadístico inferencial, donde primeramente se determinó mediante la prueba de Shapiro-Wilk, por contar con una muestra menor a 50 sujetos, si los datos provenían de una distribución normal, esto permitió elegir para el contraste de hipótesis entre una prueba estadística

paramétrica (r de Pearson) y no paramétrica (Rho de Spearman), eligiendo esta última dado que los datos en las variables no son normales.

- Por último se llevó a cabo el contraste de hipótesis bajo un nivel de significancia del 5% ($\alpha = 0.05$), valor que accedió a rechazar ($p < \alpha = 0.05$) o aceptar ($p \geq \alpha = 0.05$) la hipótesis nula. Tomando las decisiones más acertadas conforme los resultados obtenidos.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1. Análisis estadísticos descriptivos

En este apartado se presentan los resultados que describen el comportamiento de cada una de las variables y sus dimensiones en estudio, obtenidos de la aplicación de los instrumentos a los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, en este sentido las opiniones emitidas por los encuestados se resumen en niveles según los puntajes que refieren la puntuación obtenida en la suma de los ítems.

De esta manera la percepción sobre los Protocolos de seguridad ante el COVID-19 implementados en la embarcación, están representados por los niveles: Inadecuados, Poco adecuados y Adecuados. Mientras que las medidas de afrontamiento adoptadas por los tripulantes para asumir estos riesgos se representan por los niveles: Malo, Regular y Bueno.

Es en este sentido, que los resultados descriptivos se ofrecen de forma resumida en tablas y gráficos, donde se analizan las frecuencias simples y porcentuales que responden a cada una de las variables y dimensiones.

4.1.1. Resultados descriptivos de la variable protocolos de seguridad ante el COVID-19 y sus dimensiones.

Tabla 5.

Descripción de resultados de los protocolos de seguridad ante el COVID-19.

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Inadecuado	0	0,0
Poco adecuado	2	8,3
Adecuado	22	91,7
Total	24	100,0

Fuente: Elaboración propia, adaptado de SPSS v.25.

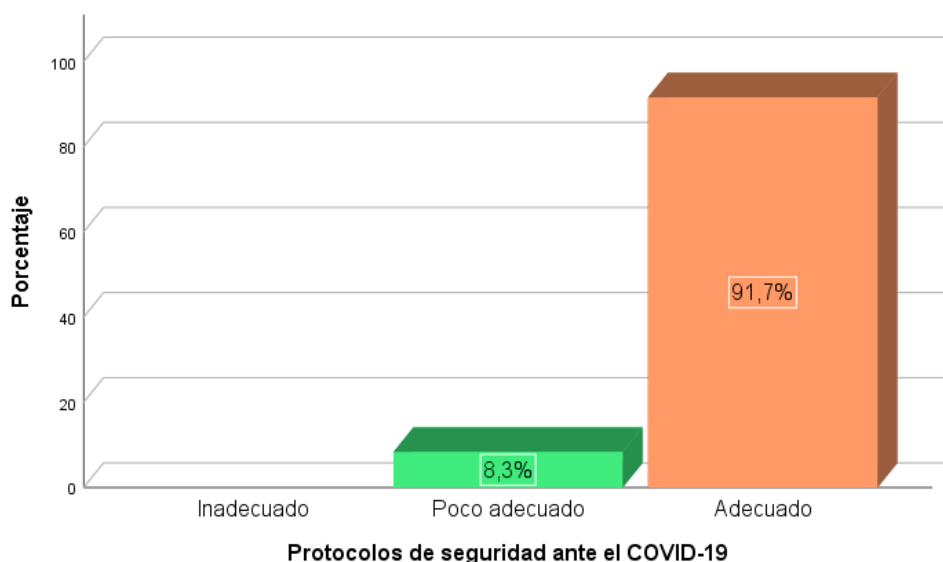


Figura 7. Descripción de resultados de los protocolos de seguridad ante el COVID-19.

De acuerdo a los resultados expuestos en la Tabla 5 y Figura 7, se evidencia que del total de los tripulantes encuestados el 91.7% tienen una percepción adecuada de los protocolos de seguridad ante el COVID-19 implementados en el Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, y tan solo para el 8.3% de los tripulantes los protocolos orientados a mitigar esta enfermedad son poco adecuados.

Tabla 6.

Descripción de resultados de las disposiciones de seguridad previas para prevenir el COVID-19.

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Inadecuado	0	0,0
Poco adecuado	4	16,7
Adecuado	20	83,3
Total	24	100,0

Fuente: Elaboración propia, adaptado de SPSS v.25.

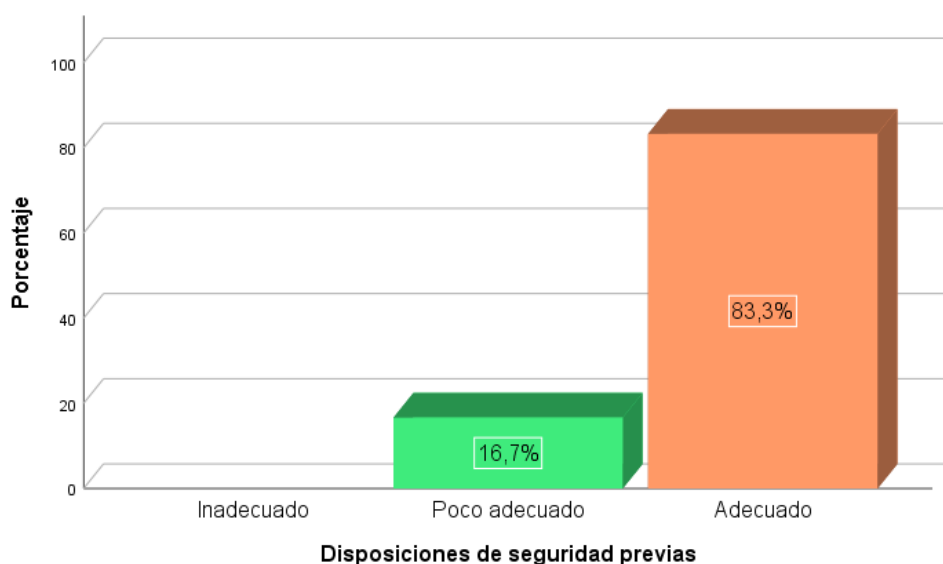


Figura 8. Descripción de resultados de las disposiciones de seguridad previas para prevenir el COVID-19.

Conforme a la Tabla 6 y Figura 8, se evidencia que del total de los tripulantes encuestados el 83.3% tienen una percepción adecuada de las disposiciones de seguridad previas para prevenir el COVID-19 implementados en el Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, mientras que para el 16.7% de los tripulantes las disposiciones de seguridad implementadas previamente para mitigar esta enfermedad son poco adecuados.

Tabla 7.

Descripción de resultados de las medidas de seguridad a bordo para prevenir el COVID-19.

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Inadecuado	0	0,0
Poco adecuado	2	8,3
Adecuado	22	91,7
Total	24	100,0

Fuente: Elaboración propia, adaptado de SPSS v.25.

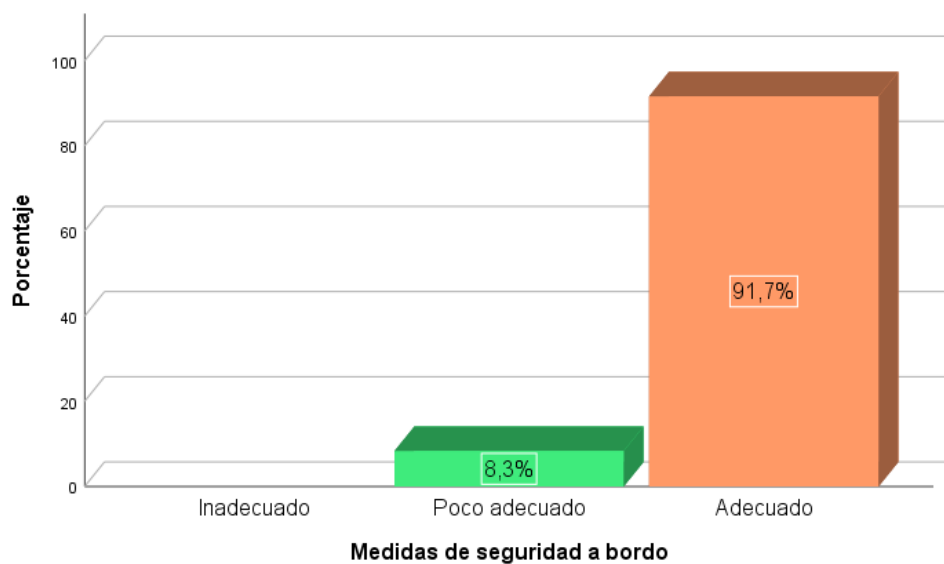


Figura 9. Descripción de resultados de las medidas de seguridad a bordo para prevenir el COVID-19.

En la Tabla 7 y Figura 9, se evidencia que del total de los tripulantes encuestados el 91.7% tienen una percepción adecuada de las medidas de seguridad a bordo implementadas para prevenir el COVID-19 en el Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, y solo para el 8.3% de los tripulantes las medidas de seguridad implementadas a bordo para mitigar esta enfermedad son poco adecuadas.

Tabla 8.

Descripción de resultados de los planes de seguridad a bordo para prevenir el COVID-19.

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Inadecuado	0	0,0
Poco adecuado	3	12,5
Adecuado	21	87,5
Total	24	100,0

Fuente: Elaboración propia, adaptado de SPSS v.25.

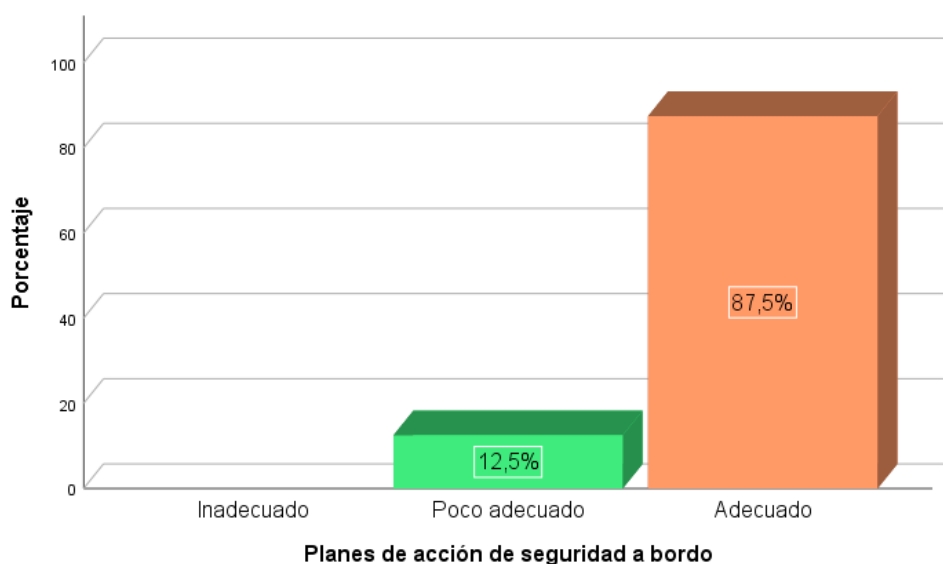


Figura 10. Descripción de resultados de los planes de seguridad a bordo para prevenir el COVID-19.

A razón de los resultados de la Tabla 8 y Figura 10, se evidencia que del total de los tripulantes encuestados el 87.5% tienen una percepción adecuada de los planes de seguridad a bordo implementadas para prevenir el COVID-19 en el Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, y solo para el 12.5% de los tripulantes los planes de seguridad implementadas a bordo para mitigar esta enfermedad son poco adecuadas.

4.1.2. Resultados descriptivos de la variable afrontamiento ante el riesgo y sus dimensiones.

Tabla 9.

Descripción de resultados de los niveles de afrontamiento ante el riesgo del COVID-19.

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Malo	0	0,0
Regular	6	25,0
Bueno	18	75,0
Total	24	100,0

Fuente: Elaboración propia, adaptado de SPSS v.25.

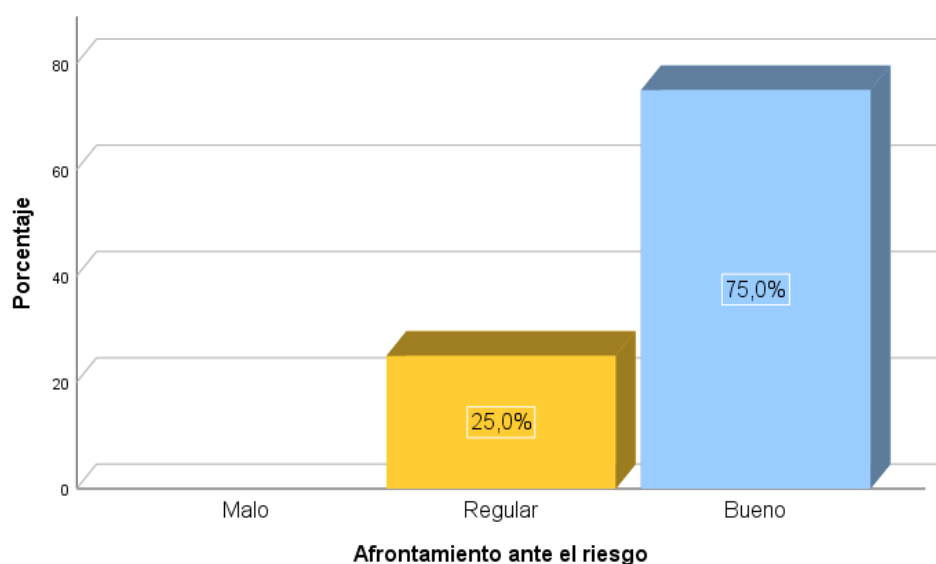


Figura 11. *Descripción de resultados de los niveles de afrontamiento ante el riesgo del COVID-19.*

En la Tabla 9 y Figura 11, se visualiza que del total de los tripulantes encuestados el 75% contemplan buenos niveles de afrontamiento ante el riesgo de contagio al COVID-19 en el Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, por su parte el 25% de los tripulantes refieren regulares niveles de afrontamiento para enfrentar la situación estresante que infiere este virus.

Tabla 10.

Descripción de resultados en niveles de las medidas cognitivas para afrontar el riesgo del COVID-19.

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Malo	0	0,0
Regular	7	29,2
Bueno	17	70,8
Total	24	100,0

Fuente: Elaboración propia, adaptado de SPSS v.25.

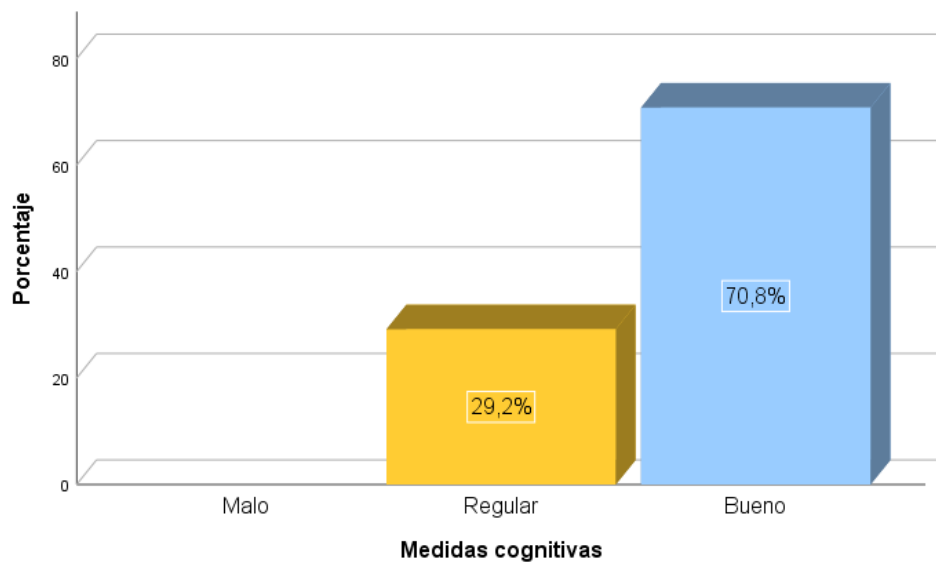


Figura 12. Descripción de resultados en niveles de las medidas cognitivas para afrontar el riesgo del COVID-19.

Se observa en la Tabla 10 y Figura 12, que del total de los tripulantes encuestados el 70.8% contemplan buenos niveles en las medidas cognitivas para afrontar el riesgo de contagio al COVID-19 en el Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, por su parte el 29.2% de los tripulantes refieren un nivel regular en las medidas cognitivas para afrontar la situación estresante que infiere este virus.

Tabla 11.

Descripción de resultados en niveles de las medidas conductuales para afrontar el riesgo del COVID-19.

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Malo	0	0,0
Regular	4	16,7
Bueno	20	83,3
Total	24	100,0

Fuente: Elaboración propia, adaptado de SPSS v.25.

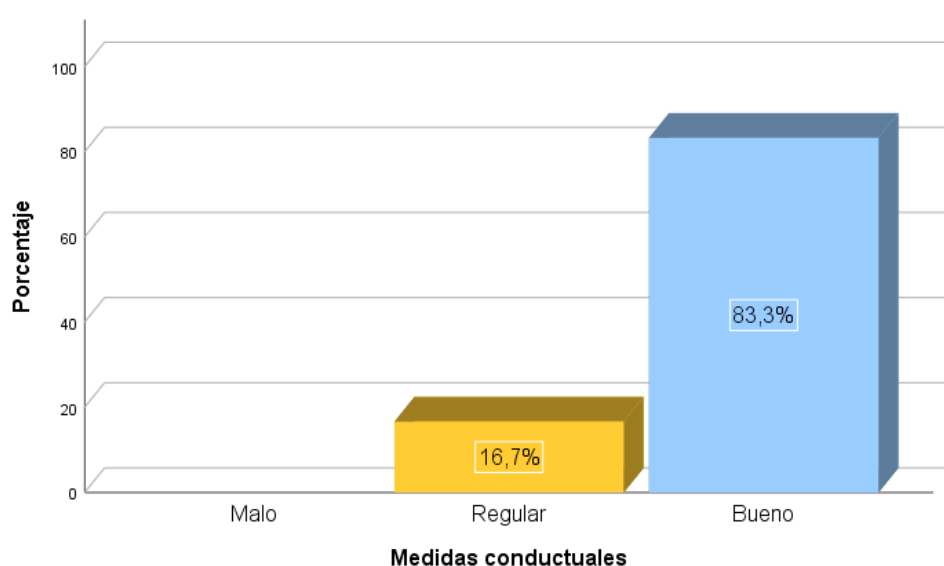


Figura 13. Descripción de resultados en niveles de las medidas conductuales para afrontar el riesgo del COVID-19.

Los hallazgos expuestos en la Tabla 11 y Figura 13, evidencian que del total de los tripulantes encuestados el 83.3% contemplan buenos niveles en las medidas conductuales para afrontar el riesgo de contagio al COVID-19 en el Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, mientras que el 16.7% de los tripulantes refieren un nivel regular en las medidas conductuales para afrontar la situación estresante que infiere este virus.

4.2. Análisis estadístico inferencial

4.2.1. Prueba de distribución de normalidad

La normalidad de los datos en las variables se midió mediante la prueba estadística de Shapiro-Wilk, por contar con una muestra menor a 50 elementos, este estadístico permitió verificar el supuesto exigido en las pruebas paramétricas tomando así la decisión para el contraste de hipótesis entre una prueba de correlación paramétrica (r de Pearson) y una prueba de correlación no paramétrica (Rho de Spearman). Es de destacar que las hipótesis de trabajo son contrastadas a un nivel de significancia del 5% ($\alpha = 0.05$), valor que accedió a rechazar ($p < \alpha = 0.05$) o aceptar ($p \geq \alpha = 0.05$) la hipótesis nula.

En este sentido se declara la siguiente **hipótesis de normalidad**, a ser verificada:

H_a: La distribución de los datos de las variables protocolos de seguridad ante el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo no es normal.

H₀: La distribución de los datos de las variables protocolos de seguridad ante el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo es normal.

Tabla 12.

Distribución de normalidad de las variables protocolos de seguridad ante el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo.

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
Protocolos de seguridad ante el COVID-19	,316	24	,000
Afrontamiento ante el riesgo	,542	24	,000

Fuente: Elaboración propia, adaptado de SPSS v.25.

De acuerdo a los resultados obtenidos de la prueba de Shapiro-Wilk expuestos en la Tabla 12, se obtuvo para las variables analizadas un $p\text{-valor}$ = 0.000 menor a α = 0.05, lo cual permitió el rechazo de la hipótesis nula y la aceptación de la hipótesis alterna, verificando que la distribución de los datos de las variables protocolos de seguridad ante el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo no es normal, a razón de estos resultados la prueba de hipótesis se llevó a cabo haciendo uso de la prueba de correlación no paramétrica de Rho de Spearman, propuesta para variables de categoría ordinal.

4.2.2. Prueba de hipótesis general

Declaración de la hipótesis general:

H_a: Existe una relación significativa entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

H₀: No existe una relación significativa entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

Tabla 13.

Resultados de correlación entre los protocolos de seguridad ante el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo.

		Protocolos de seguridad ante el COVID-19	Afrontamiento ante el riesgo
Rho de Spearman	Protocolos de seguridad ante el COVID-19	Coefficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,522**
		N	,009
	Afrontamiento ante el riesgo	Coefficiente de correlación	24
		Sig. (bilateral)	,522**
		N	,009
			24

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

En la Tabla 13, se presentan los resultados de la prueba Rho de Spearman entre los protocolos de seguridad ante el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo, donde se evidencia un coeficiente de correlación $\rho = 0.522$ que indica una relación positiva moderada entre las variables, y un $p\text{-valor} = 0.009$ menor al nivel de significancia establecido ($p < 0.05$), que conlleva al rechazo de la hipótesis nula (H_0), y aceptación de la hipótesis general propuesta (H_a), verificando estadísticamente que: *“Existe una relación significativa entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020”*.

4.2.3. Prueba de la hipótesis específica 1

Declaración de la primera hipótesis específica:

H₁: Existe una relación significativa entre el uso de las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

H₀: No existe una relación significativa entre el uso de las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

Tabla 14.

Resultados de correlación entre las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento ante el riesgo.

			Disposiciones de seguridad previas	Afrontamiento ante el riesgo
Rho de Spearman	Disposiciones de seguridad previas	Coeficiente de correlación	1,000	,516**
		Sig. (bilateral)	.	,010
		N	24	24
	Afrontamiento ante el riesgo	Coeficiente de correlación	,516**	1,000
		Sig. (bilateral)	,010	.
		N	24	24

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

En la Tabla 14, se presentan los resultados de la prueba Rho de Spearman entre las disposiciones de seguridad previas para prevenir el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo, donde se evidencia un coeficiente de correlación $\rho = 0.516$ que indica una relación positiva moderada entre las variables, y un $p\text{-valor} = 0.010$ menor al nivel de significancia establecido ($p < 0.05$), que conlleva al rechazo de la hipótesis nula (H_0), y aceptación de la primera hipótesis específica propuesta (H_1), verificando estadísticamente que: *“Existe una relación significativa entre el uso de las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020”*.

4.2.4. Prueba de la hipótesis específica 2

Declaración de la segunda hipótesis específica:

H₂: Existe una relación significativa entre el uso de las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

H₀: No existe una relación significativa entre el uso de las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

Tabla 15.

Resultados de correlación entre las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento ante el riesgo.

			Medidas de seguridad a bordo	Afrontamiento ante el riesgo
Rho de Spearman	Medidas de seguridad a bordo	Coeficiente de correlación	1,000	,522**
		Sig. (bilateral)	.	,009
		N	24	24
	Afrontamiento ante el riesgo	Coeficiente de correlación	,522**	1,000
		Sig. (bilateral)	,009	.
		N	24	24

**.

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

En la Tabla 15, se presentan los resultados de la prueba Rho de Spearman entre las medidas de seguridad a bordo para prevenir el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo, donde se evidencia un coeficiente de correlación $\rho = 0.522$ que indica una relación positiva moderada entre las variables, y un $p\text{-valor} = 0.009$ menor al nivel de significancia establecido ($p < 0.05$), que conlleva al rechazo de la hipótesis nula (**H₀**), y aceptación de la segunda hipótesis específica propuesta (**H₂**), verificando estadísticamente que: *“Existe una relación significativa entre el uso de las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020”*.

4.2.5. Prueba de la hipótesis específica 3

Declaración de la tercera hipótesis específica:

H₃: Existe una relación significativa entre el uso de planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

H₀: No existe una relación significativa entre el uso de planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.

Tabla 16.

Resultados de correlación entre los planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento ante el riesgo.

		Planes de acción de seguridad a bordo		Afrontamiento ante el riesgo
Rho de Spearman	Planes de acción de seguridad a bordo	Coeficiente de correlación	1,000	,655**
		Sig. (bilateral)	.	,001
		N	24	24
	Afrontamiento ante el riesgo	Coeficiente de correlación	,655**	1,000
		Sig. (bilateral)	,001	.
		N	24	24

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

En la Tabla 16, se presentan los resultados de la prueba Rho de Spearman entre los planes de acción de seguridad a bordo para mitigar el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo, donde se evidencia un coeficiente de correlación $\rho = 0.655$ que indica una relación positiva alta entre las variables, y un $p\text{-valor} = 0.001$ menor al nivel de significancia establecido ($p < 0.05$), que conlleva al rechazo de la

hipótesis nula (H_0), y aceptación de la tercera hipótesis específica propuesta (H_3), verificando estadísticamente que: *“Existe una relación significativa entre el uso de planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020”*.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Discusión

La investigación se desarrolló con el fin principal de determinar la relación entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020, en este sentido bajo los hallazgos presentados es de precisar que después de encuestar a una muestra de 24 tripulantes pertenecientes a este Buque, se logra constatar que el 91.7% perciben que antes del embarque y durante las operaciones a bordo de la embarcación se está efectuando un adecuado uso de los protocolos de seguridad ante la Covid-19 para mitigar, prevenir y atender cualquier contingencia que se presente relacionada a esta enfermedad, basados en las indicaciones de los organismos nacionales e internacionales, de esta manera los tripulantes se sienten más seguros en el desempeño de sus labores, observando que el 75% contemplan buenos niveles de afrontamiento para asumir los riesgos que infiere este nuevo coronavirus, es decir los tripulantes toman las medidas pertinentes para evitar cualquier daño a sus bienestar físico y emocional.

De esta manera a través de la prueba de Rho de Spearman se logra obtener un coeficiente de correlación $\rho = 0.522$ y un $p\text{-valor} = 0.009 < 0.05$, indicando que existen suficientes evidencias estadísticas para afirmar que los protocolos de seguridad ante el Covid-19 implementados por la Empresa Naviera en el Buque Nasca, se relacionan directa y significativamente con los niveles de afrontamiento ante el riesgo adoptados por los tripulantes, a medida que aumentan adecuadamente los protocolos de seguridad, aumentara por consiguiente los niveles de afrontamiento en los tripulantes, resultados que genero el rechazo de la hipótesis nula y aceptación de la hipótesis general.

Estos resultados guardan similitud con lo planteado por Sánchez y Sumiano (2017), quienes demuestran en su investigación que el conocimiento de normas de seguridad tiene efectos efectivos en la conducta de riesgo con un resultado $p = .027$; lo que quiere decir que a mayor conocimiento de las normas de seguridad menor será el riesgo de la tripulación. Así mismo se logran verificar estos hallazgos en el estudio de Cusihuaman y Huayllacahua (2016), quienes pudieron identificar en su investigación una relación entre el nivel de conocimiento alto y aplicación del Reglamento Sanitario Internacional, por la tripulación de los buques tanque Urubamba y Nasca; con una correlación de 96.6%.

Por otra parte los resultados corroboran lo dispuesto por González (2020), en su investigación al concluir que el marco referencial y regulador del control sanitario del transporte marítimo ha evidenciado la lucha contra la actual pandemia del COVID-19, demostrando que el tiempo de actuación y el conocimiento de las medidas básicas para tratar este tipo de crisis, son la clave para prevenir la transmisión y expansión de las enfermedades transmisibles.

En esta línea de análisis el estudio de González (2020b) se contrapone a estos hallazgos, al detectar en su investigación una inadecuada correlación de la teoría a la práctica demostrando que no se aplican los manuales de bioseguridad sugerido por organismos nacionales e internacionales, generando así riesgos para todas las personas con la empresa ya que se exponen a contagiarse.

Conforme al primer objetivo específico planteado en la investigación, sobre establecer la relación entre el uso de las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, en los resultados obtenidos de la aplicación de los instrumentos, se evidencia que el 83.3% del total de los tripulantes encuestados perciben que previo al embarque en el Buque se están aplicando los procedimientos de seguridad ante el Covid-19 adecuadamente, lo cual le genera a los tripulantes una sensación de seguridad y prevención, conllevando al uso de buenos estrategias de afrontamiento, hallazgos que al contrastar mediante la prueba estadística de correlación de Rho de Spearman, se pudo verificar que entre las disposiciones de seguridad previas para prevenir el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo existe un nivel de correlación positivo moderado ($\rho = 0.516$), refiriendo un $p\text{-valor} = 0.010 < 0.05$, que conllevo al rechazo de la hipótesis nula y la aceptación de la primera hipótesis específica.

Ante la situación de riesgo actual que representa la pandemia para todas las personas y empresas a nivel mundial, estos hallazgos demuestran la importancia de llevar a cabo previamente un buen plan de seguridad a fin de minimizar el contagio y/o propagación del virus, en este sentido la investigación se alinea a lo planteado por Sucuy (2020), quien refleja en su estudio que la mayoría de los trabajadores presenta dificultad para adaptarse a la nueva normalidad, presenta

dificultades para lidiar con el entorno actual lo cual su estilo y calidad de vida se ven afectados. Además demuestra que el nivel del afrontamiento ante la Covid-19 se relaciona de forma inversa aunque sin intensidad fuerte con los estados emocionales de depresión, ansiedad y estrés, es decir mientras el trabajador presente un nivel de afrontamiento alto los estados de emocionales tenderían a disminuir.

De tal manera que para prevenir los riesgos ante la Covid-19 y garantizar el bienestar psico-emocional de los tripulantes es indispensable mantener en ellos niveles de afrontamiento altos, y una de las estrategias para garantizar este fin es a través de planes de capacitación y formación, al respecto La Torre y Sladjén (2020), corroboran este hallazgo, dado que evidenciaron en su estudio que la capacitación influye decisivamente en la seguridad del personal, embarcación y medio ambiente. Sus conclusiones evidencian que existe una alta relación entre la capacitación y entrenamiento de la tripulación con la seguridad del buque.

Conforme a este aspecto en la investigación de Rivera (2014), también se logran contrastar los resultados, quien evidenció en su estudio que después de las capacitaciones recibidas durante la experiencia laboral en la empresa, se lograron desarrollar habilidades y criterios para la adquisición de cambios de conducta, necesarios, para realizar una óptima gestión de la seguridad y salud ocupacional, que permitan un mejor desempeño profesional. Similares hallazgos se corroboran en la investigación de González (2020b) quien entre sus conclusiones refiere que el personal evaluado tenía un conocimiento regular sobre los protocolos de bioseguridad ante la presencia de la COVID-19, mismo que posterior al proceso de capacitación se logra elevar, al igual que el nivel de conciencia frente a los efectos que se desarrollarían en caso de obviar los protocolos.

De acuerdo al segundo objetivo específico, al precisar la relación entre el uso de las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, en los resultados se evidencia que del total de tripulantes encuestados el 91.7% opinan que se están aplicando adecuadamente todas las medidas de seguridad para garantizar el cumplimiento de las operaciones a bordo y prevenir el contagio de Covid-19 entre los tripulantes, hecho que se encuentra asociado a los buenos niveles adoptados por los mismos para afrontar el riesgo que representa esta enfermedad, hallazgos verificados mediante la prueba estadística de correlación de Rho de Spearman, donde se logró contrastar que entre las medidas de seguridad a bordo para prevenir el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo existe un nivel de correlación positivo moderado ($\rho = 0.522$), refiriendo un $p\text{-valor} = 0.009 < 0.05$, que conllevo al rechazo de la hipótesis nula y la aceptación de la segunda hipótesis específica.

Estos resultados guardan semejanza con el estudio de Discua (2020) quien destaca en sus resultados que el 88.9% de los trabajadores perciben que se están aplicando las medidas de bioseguridad en las áreas de trabajo, el 55.6% de ellos establecen sentirse seguros con estas medidas, mientras que el 48.1% se ha visto afectado en su estado de ánimo, siendo que en muchas ocasiones los niveles de estrés han aumentado por el temor al contagio al estar más expuestos. Lo cual estipula la importancia de disponer por parte de la empresa todos los equipos de protección personal para prevenir el contagio e incentivar a todos los trabajadores en el uso constante de los equipos de protección personal y de desinfección de áreas disponibles.

De acuerdo a este planteamiento los hallazgos también se abalan en el estudio de Ramos (2015), quien concluye en su investigación que el Servicio Naviero de la Marina deberá proporcionar los recursos necesarios para su implementación adecuada de la seguridad y salud ocupacional, así como su continua capacitación y entrenamiento de los tripulantes en temas relacionados, lo que permitirá reducir y/o minimizar las prácticas inseguras que se presentan a bordo

En este orden de ideas se observa de igual manera un aporte a los resultados en el estudio de González (2020b), dado que en su investigación sobre el conocimiento de las medidas de bioseguridad, demuestra que el 10% del personal conoce sobre los implementos de protección que deben utilizarse para cada función, donde el mayor insumo es el tapabocas o la mascarillas (N95), dejando a un lado guantes, trajes de bioseguridad, gafas de protección o escudo facial; por otra parte el 85% conoce sobre los protocolos de mantener el distanciamiento de al menos un metro, sin embargo fue necesario potenciar las normas de convivencia laboral evitando posibles contagios. En otro aspecto, el 22% conoce los procesos de higiene en las superficies, sin embargo desconocen los tipos de desinfectantes y el nivel de desinfección de cada uno.

En el tercer objetivo específico, al estipular la relación entre el uso de planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, en los resultados se evidencia que el 87.5% de los tripulantes perciben a bordo de la embarcación adecuados planes de seguridad para atender cualquier contingencia relacionada a Covid-19, medidas que han surtido efecto en los tripulantes al adoptar buenas acciones para afrontar los riesgos en el ejercicio de sus labores a bordo, hallazgos que al verificar mediante la prueba estadística de correlación de Rho de Spearman,

se logró contrastar que entre los planes de acción de seguridad a bordo para mitigar el COVID-19 y el afrontamiento ante el riesgo existe un nivel de correlación positivo alto ($\rho = 0.655$), refiriendo un $p\text{-valor} = 0.001 < 0.05$, que conllevo al rechazo de la hipótesis nula y la aceptación de la tercera hipótesis específica.

Los resultados expuestos se verifican en el estudio de Ramos (2015), quien refieren que la seguridad y salud ocupacional es pieza fundamental en todo tipo de actividad industrial; se basa especialmente en velar por la integridad y bienestar de toda persona en la empresa, por lo tanto su aplicación a bordo de la nave permitirá reducir la incidencia de los accidentes y enfermedades que se presentan ya que desarrollará actividades y técnicas de prevención y mejora continua de la gestión.

Por su parte Nitin (2020), en su investigación concluyendo que el bienestar de la gente de mar probablemente seguirá siendo vulnerable a las infracciones, a menos que se adopten medidas para salvaguardar los derechos garantizados por el MLC frente a las incertidumbres causadas por una pandemia como la COVID-19.

5.2. Conclusiones

1. Los resultados expuestos permiten concluir que existe una relación directa y significativa entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020, expuesto así por el coeficiente de correlación de Rho de Spearman $\rho = 0.522$ asociado a un nivel de significancia $p\text{-valor} = 0.009 < 0.05$, que permitió el rechazo de la hipótesis nula y aceptación de la hipótesis general planteada en la investigación.
2. En base a los resultados se concluye que existe una relación directa y significativa entre el uso de las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020, expuesto así por el coeficiente de correlación de Rho de Spearman $\rho = 0.516$ asociado a un nivel de significancia $p\text{-valor} = 0.010 < 0.05$, que permitió el rechazo de la hipótesis nula y aceptación de la primera hipótesis específica planteada en la investigación.
3. A través de los hallazgos se concluye que existe una relación directa y significativa entre el uso de las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020, contrastado así por el coeficiente de correlación de Rho de Spearman $\rho = 0.522$ asociado a un nivel de significancia $p\text{-valor} = 0.009 < 0.05$, que permitió el rechazo de la hipótesis nula y aceptación de la segunda hipótesis específica planteada en la investigación.
4. De acuerdo a los resultados se logra concluir que existe una relación directa y significativa entre el uso de planes de acción de seguridad a bordo y el

afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020, verificado por el coeficiente de correlación de Rho de Spearman $\rho = 0.655$ asociado a un nivel de significancia $p\text{-valor} = 0.001 < 0.05$, que permitió el rechazo de la hipótesis nula y aceptación de la tercera hipótesis específica planteada en la investigación.

5.3. Recomendaciones

1. Es de recomendar a la Empresa Naviera Transgas, sensibilizar a toda su tripulación sobre la relación que existe entre el buen uso de los protocolos de seguridad dirigidos para mitigar la Covid-19 con las mejoras de las actitudes y conductas en el desempeño de sus labores, mediante la promoción a través de medios de comunicación virtual (redes sociales, página web, email, grupos de chat, entre otros) que permita mantener informado a toda la flota sobre las medidas y normativas nacionales e internacionales, así como investigaciones de los avances de la enfermedad y casos recientes relacionados a la Covid-19, esto con la intención de elevar su nivel de conocimiento previos y durante el abordaje, impulsando además, mediante las herramientas tecnológicas charlas y talleres de formación, sobre el uso de mascarillas, los buenos hábitos al toser y estornudar, la importancia del lavado de manos, entre otras medidas, de esta manera se minimizan los riesgos de contagio y se garantiza la seguridad de todos los tripulantes elevando sus estándares estratégicos para su protección.
2. Se recomienda a la empresa Naviera, reforzar las medidas previas de seguridad ante la Covid-19 para garantizar buenos estándares de afrontamiento en los tripulantes, mediante el fortalecimiento de las medidas consideradas hasta el momento, bajo monitoreo médico constante a los tripulantes próximos en relevar, aunado a esto realizar un estudio diagnóstico que les permita identificar la vacuna de mejor impacto contra el Covid-19, a efectos de promover un plan de inmunización a todos los tripulantes previos a su embarque en las embarcaciones, a razón de prevenir al máximo cualquier situación de contagio a bordo, proteger y realzar la confianza de los marineros en el ejercicio de sus labores.

3. De igual manera se recomienda a la empresa Naviera, concientizar a los tripulantes sobre la utilidad de las medidas de seguridad a bordo para prevenir el contagio de Covid-19 creando en ellos una actitud positiva al realizar sus actividades, esto mediante el mantenimiento de supervisión periódica a bordo sobre el buen uso de los equipos de seguridad, supervisar las diferentes medidas para el desarrollo de las operaciones, generar un plan de limpieza constante en las áreas más comunes, que les de garantía a los tripulantes de sentirse protegidos, en este sentido es importante que sea garantizado todos los materiales, equipos e insumos necesarios para su accionar.
4. Así mismo es de recomendar a la Naviera Transgas, generar conocimiento en los tripulantes acerca de los procedimientos y planes de acción a bordo para atender cualquier contingencia de Covid-19 elevando así las medidas para evitar los riesgos, mediante charlas informativas llevadas a cabo semanalmente en los ejercicios(drills) así como también la distribución en los tripulantes del Manual de Consulta Rápida: Protocolos de Prevención COVID-19 generado de esta investigación, de manera que logren informarse sobre los principales aspectos de la enfermedad, y visualizar a donde acudir, a quien informar si tienen los síntomas, que espacio está disponible para aislamiento en el buque, así como ofrecerles los canales de comunicación y la ayuda médica inmediata en caso de requerirlo, estas medidas permitirá minimizar cualquier afección emocional en los tripulantes generándoles seguridad para estar a bordo de la embarcación durante el periodo de contrato establecido.

CAPÍTULO VI: FUENTES DE INFORMACIÓN

American Psychology Association (s.f.). *APA dictionary of psychology*.
<https://dictionary.apa.org/>

Arias, F. (2016). *El Proyecto de Investigación: Introducción a la metodología científica*. (7ª Edición) Editorial Episteme.

Banaco, R., Thomaz, C. y Wielenska, R. (2005). Estrés y terapia conductual. En:
XIV Reunión Brasileña de Psicoterapia y Medicina del Comportamiento,
Campinas, ABPMC.

Bezerra, R. (2020). *Aprenda sobre el estrés y aprenda a lidiar con él*.
<https://blog.psicologiaviva.com.br/lidar-com-o-estresse/>

Bhattacharjee, S. (2021). *Understanding Ship Security Plan on Board Ships*.
<https://www.marineinsight.com/marine-safety/understanding-ship-security-plan-board-ships/>

Carrasco, C. (2021). *Los brotes de Covid-19 que afectan a la industria de cruceros en 2020*. @PortalPortuario. <https://portalportuario.cl/los-brotes-de-covid-19-que-afectan-a-la-industria-de-cruceros-en-2020/>

Center for Disease Control and Prevention (2020). *Coping with Stress*.
<https://www.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/daily-life-coping/managing-stress-anxiety.html>

Cusihuaman, J. y Huayllacahua, L. (2016). *Conocimiento y aplicación del Reglamento Sanitario Internacional por la tripulación de los buques tanque Urubamba y Nasca diciembre 2015-julio 2016*. [Tesis de Grado, Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau”, Perú].
<http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/63>

Department of Health & Social (2020). *CareCoronavirus action plan: a guide to what you can expect across the UK*.
<https://www.gov.uk/government/publications/coronavirus-action-plan/coronavirus-action-plan-a-guide-to-what-you-can-expect-across-the-uk>

Discua, S. (2020). Situación de las administraciones aduaneras en honduras durante la pandemia covid-19. *Revista Economía y Administración (E&A)*, 11(1), 25-40. Honduras. <https://doi.org/10.5377/eya.v11i1.10512>

Gave, J., Gonzales, A., Oseda, D. & Ramirez, F. (2011). *¿Cómo aprender y enseñar investigación científica?* (1^{ra} Ed.). Universidad Nacional de Huancavelica.

González, A. (2020b). Evaluación del nivel de conocimiento sobre los protocolos de bioseguridad en el personal de los establecimientos de alojamiento, provincia de Tungurahua ante la presencia del SARS-CoV-2. *Investigación y Desarrollo*. 13(1), 56-66.
<https://revistas.uta.edu.ec/erevista/index.php/dide/article/view/1004/929>

González, Y. (2020a). *Control Sanitario en la pandemia del Covid-19 en el transporte marítimo de cabotaje*. [Tesis de Grado en Náutica y Transporte

marítimo, Universidad de La Laguna. Tenerife – España].

<http://riull.ull.es/xmlui/handle/915/20219>

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación científica*. (6ta Ed.) Editorial McGraw-Hill.

Hernández-Sampieri, R. y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la Investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Editorial McGraw-Hill.

IGIGlobal (s.f.). *What is Security Protocol*. <https://www.igi-global.com/dictionary/security-protocol/26119>

International Chamber of Shipping (ICS, 2020). *Coronavirus (COVID-19) Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers*. <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2020/11/covid19-guidance-for-ship-operators-for-the-protection-of-the-health-of-seafarers-v3-min.pdf>

La Torre, L. y Sladjén, W. (2020). *Capacitación y seguridad en los buques transporte de gas licuado de petróleo en Naviera Transoceánica S.A.* 2016. [Tesis de Maestría, Universidad Nacional del Callao. Perú]. <http://209.45.55.171/bitstream/handle/UNAC/5171/LA%20TORRE%20PATRICIO%20FCA%202020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Lazarus, R. y Folkman, S. (1984) *Estrés, valoración y afrontamiento*. Springer Publishing Company.

https://books.google.com.mx/books?hl=es&lr=&id=i-ySQQuUpr8C&oi=fnd&pg=PR5&ots=DgDMosgiQg&sig=o0oXoc0TxhtGOXF5-9i1xaYnZJg&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false

- Lipp, M. y Malagris, L. (2001). Manejo del estrés. En B. Rangé (Org.) *Psicoterapias cognitivas conductuales: un diálogo con la psiquiatría*. (pp. 568-580). Artmed.
- Lipp, M. y Tanganelli, M. (2002). Estrés y calidad de vida en magistrados de justicia laboral: diferencias entre hombres y mujeres. *Psicología: reflexión y crítica*, 15 (3), 537-48.
- McLeod, S. (2015). *Manejo del estrés*. <https://www.simplypsychology.org/stress-management.html>
- Monge, Y. (2020). *Un marinero del portaaviones estadounidense con más de 500 casos de contagio a bordo muere por coronavirus*. El País. <https://elpais.com/sociedad/2020-04-13/un-marinero-del-portaaviones-estadounidense-con-mas-de-500-casos-de-contagio-a-bordo-muere-por-coronavirus.html>
- Nes, L. & Segerstrom, S. (2006). Dispositional optimism and coping: A meta-analytic review. *Personality and social psychology review*, 10(3), 235-251. https://journals.sagepub.com/doi/10.1207/s15327957pspr1003_3
- Nitin, A. (2020). COVID-19 and seafarers' rights to shore leave, repatriation and medical assistance: a pilot study. *International Maritime Health*, 71 (4), p. 217-228. https://journals.viamedica.pl/international_maritime_health/article/view/72010
- Ñaupas, H., Mejía, E., Novoa, E. y Villagómez, A. (2014). *Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis*. (4a Edición) Ediciones de la U.

- OIT (2020a). *Nota informativa sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y el coronavirus (COVID-19). Versión revisada 2.0*. Organización Internacional del Trabajo, Ginebra. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_741808.pdf
- OIT (2020b). *COVID-19 y transporte marítimo y pesca*. Organización Internacional del Trabajo. Nota informativa sectorial de la OIT.
https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_745533.pdf
- OMI (2020a). *La OMI apoya a los marinos en la primera línea de la pandemia COVID-19*. Organización Marítima Internacional.
<https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/paginas/support-for-seafarers-during-covid-19.aspx>
- OMI (2020b). *Cambios de tripulación y repatriación de la gente de mar - una cuestión clave explicada*. Organización Marítima Internacional.
<https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>
- OMI (2020d). *Pandemia de COVID-19*. Organización Marítima Internacional.
<https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Paginas/Coronavirus.aspx>
- OMI (2020c). *Industry recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic*.
<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC%201636%20protocols/MSC.1-Circ.1636%20-%20Industry%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols%20F>

or%20Ensuring%20Safe%20Ship%20Crew%20Changes%20And%20Travel.pdf

OMS (2017). *Manual para la gestión de eventos de salud pública a bordo de embarcaciones*. Organización Mundial de la Salud.

<https://www.who.int/ihr/publications/9789241549462/es/>

OMS (2020a). *Panel de la OMS sobre la enfermedad por coronavirus (COVID-19): Situación Global*. (Datos actualizados al 2020/12/29) Organización Mundial de la Salud. <https://covid19.who.int/>

OMS (2020b). *Panel de la OMS sobre la enfermedad por coronavirus (COVID-19): Situación por país, territorio y área*. (Datos actualizados al 2020/12/29) Organización Mundial de la Salud. <https://covid19.who.int/table>

OMS (2020c). *La promoción de medidas de salud pública en respuesta a la COVID-19 en buques de carga y pesqueros*. Organización Mundial de la Salud. https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/334138/WHO-2019-nCoV-Non-passenger_ships-2020.1-spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y

OMS (2020d). Preguntas y respuestas sobre la enfermedad por coronavirus (COVID-19). Organización Mundial de la Salud. <https://www.who.int/es/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses#:~:text=La%20COVID%2D19%20es,en%20diciembre%20de%202019.>

OMS (2020e). *Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreaks on board ships*.

<https://www.who.int/publications/i/item/operational-considerations-for-managing-covid-19-cases-outbreak-on-board-ships>

OPS/OMS (2020). *COVID_19: Respuesta de la OPS/OMS. 23 de noviembre del 2020. Informe n.o 35*. Organización Panamericana de la Salud / Organización Mundial de la Salud.

<https://www.paho.org/es/documentos/covid-19-respuesta-opsoms-reporte-35-23-noviembre-2020>

Pascoe, E. & Smart, L. (2009). Perceived discrimination and health: a meta-analytic review. *Psychological bulletin*, 135(4), 240-531.

Perrez, M. (2001). *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*. <https://www.sciencedirect.com/referencework/9780080430768/international-encyclopedia-of-the-social-and-behavioral-sciences>

Psychology Research & Reference (s.f.). *Stress and Coping*.

<http://psychology.iresearchnet.com/social-psychology/emotions/stress-and-coping/>

Rabenu, E., Elizur, D., & Yaniv, E. (2015). Facet theory: Searching for structure in complex social, cultural & psychological phenomena. In A. Roazzi, B. Souza, & W. Bilsky (Eds.), (p. 167-182). Universitaria/UFPE. <https://mega.nz/#%21ekRlFb6C%21eIWkqRSxZXbFLCq2XprNiSIA0Qdl382MLIEVPZ-l4c>

RAE (2020). Definición de protocolo. En *Real Academia de Lengua*. <https://dle.rae.es/protocolo>

Ramos, E. (2015). *“Propuesta de Implementación de un Sistema de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional en las Operaciones Comerciales a bordo del*

Buque Tanque Noguera (Acp-118) del Servicio Naviero De La Marina [Tesis de Ingeniería, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Lima, Perú]. https://www.academia.edu/download/60748289/Tesis_Ramos_Zegarra20190930-85008-1oiuyfb.pdf

Resolución Directoral N°110 – 2020 MGP/DGCG. *Medidas de protección sanitarias y precaución para prevenir la propagación del COVID-19 ante posibles casos y brotes a bordo de los buques y embarcaciones, así como durante las actividades de practicaje*. DICAPI (fecha 23 de marzo 2020) <https://www.dicapi.mil.pe/sites/default/files/descargas/resoluciones/administrativas/2020/rd-110-20-2020.pdf>

Rivera, C. (2014). *Sistema de gestión de la seguridad y salud ocupacional en una empresa de certificaciones pesqueras*. [Tesis de Ingeniería, Universidad Nacional del Santa. Chimbote – Perú] . <http://repositorio.uns.edu.pe/handle/UNS/2062>

Safety4Sea (2020). *New protocols to mitigate COVID-19 cases onboard*. <https://safety4sea.com/new-protocols-to-mitigate-covid-19-cases-onboard/>

Sánchez, R. y Sumiano, A. (2017). *Conocimiento de normas de seguridad y la conducta de riesgo en la tripulación de los buques de una naviera peruana*. [Tesis de Grado, Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau". Perú]. <http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/16>

Sarafino, E. (2012). *Health Psychology: Biopsychosocial Interactions*. (7a Ed.) Wiley. <https://ultimatecieguide.files.wordpress.com/2017/03/sarafino-health-psychology-biopsychosocial-interactions-edition-7.pdf>

ScienceDirect (2007). *Encyclopedia of Stress Reference Work* (2nd Ed.)

<https://www.sciencedirect.com/referencework/9780123739476/encyclopedia-of-stress#book-info>

Security (2020). *How to enforce security protocols when your workforce has gone remote*. <https://www.securitymagazine.com/articles/92937-how-to-enforce-security-protocols-when-your-workforce-has-gone-remote>

Sucuy, I. (2020). *“Afrontamiento del Covid-19 y Bioseguridad Laboral en la Empresa Semaica”*. [Tesis de Ingeniería, Universidad Nacional de Chimborazo. Riobamba, Ecuador].

<http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/7026/3/Afrontamiento%20de%20Covid-19%20y%20bioseguridad%20laboral%20-%20Tesis.pdf>

The Economic Time (27 de diciembre de 2020). *Ship captain tests COVID-19 positive after return from London, under isolation in Bareilly*. <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/ship-captain-tests-covid-19-positive-after-return-from-london-under-isolation-in-bareilly/articleshow/79977088.cms>

Zamarrón, M. (2009). *Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo*. (1ra Ed.) Ediciones de la U.

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

TÍTULO: “USO DE PROTOCOLOS DE SEGURIDAD Y AFRONTAMIENTO DE RIESGOS ANTE COVID-19 EN TRIPULANTES DEL BUQUE NASCA DE LA EMPRESA NAVIERA TRANSGAS, AÑO 2020”

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLES E	INDICADORES	MÉTODO
¿Qué relación existe entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020?	Determinar la relación entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.	Existe una relación significativa entre el uso de los protocolos de seguridad y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.	Variable X: Protocolos de Seguridad ante el COVID-19. Dimensiones: • Disposiciones de seguridad previas.	de Control embarque. de Análisis riesgos. de Acciones preventivas. de Higiene ambiental. de Medios de protección. de Gestión casos. de Atención médica.	Tipo Investigación: Básica Diseño: No experimental. Corte: Transversal Alcance: Correlacional. De enfoque: Cuantitativo. Población: Tripulación del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas.
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICOS			
1. ¿Qué relación existe entre el uso de las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020?	1. Establecer la relación entre el uso de las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.	1. Existe una relación significativa entre el uso de las disposiciones de seguridad previas y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.	• Medidas de seguridad a bordo. • Planes de acción de seguridad a bordo.		

2. ¿Qué relación existe entre el uso de las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020?	2. Precisar la relación entre el uso de las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.	2. Existe una relación significativa entre el uso de las medidas de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.	Variable Y: Afrontamiento ante el riesgo. Dimensiones: • Medidas cognitivas. • Medidas conductuales	– Obligaciones de los armadores. – Acciones proactivas. – Acciones combativas. – Evitación del riesgo. – Distanciamiento del riesgo. – Reevaluación positiva de la situación.	Muestra: Tipo censal, tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas. Técnica: Encuesta Instrumento: Cuestionario con escala de Likert.
3. ¿Qué relación existe entre el uso de planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020?	3. Estipular la relación entre el uso de planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.	3. Existe una relación significativa entre el uso de planes de acción de seguridad a bordo y el afrontamiento de riesgos ante el COVID-19 en los tripulantes del Buque Nasca de la Empresa Naviera Transgas, durante el 2020.			

Anexo 2. Instrumento de recolección de datos



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

INSTRUMENTO

PROTOCOLOS DE SEGURIDAD ANTE EL COVID-19.

INSTRUCCIONES:

Estimado tripulante, el presente instrumento tiene el propósito de medir su apreciación, y conciencia sobre el uso de los protocolos de seguridad ante el COVID-19 dispuestos por la empresa naviera en la embarcación, para ello sírvase leer con atención las siguientes afirmaciones, y responder la opción que usted en su experiencia crea pertinente, en una escala del 1 al 5, donde 1 refiere que nunca se realiza y 5 siempre se realiza, tal como se presenta a continuación:

(1) Nunca	(2) Casi nunca	(3) Algunas veces	(4) Casi siempre	(5) Siempre
-----------	----------------	-------------------	------------------	-------------

Ítems	1	2	3	4	5
Dimensión 1: Disposiciones de seguridad previas					
1. Antes del embarque la empresa naviera les exige a los tripulantes estar aislados mínimo por 15 días.					
2. La empresa naviera gestiona citas médicas a los tripulantes antes del embarque para saber su condición física y mental.					
3. La empresa naviera interroga a los tripulantes para saber si ha estado en contacto con personas diagnosticadas con COVID-19.					
4. Le es exigido a los tripulantes antes del embarque alguna prueba de laboratorio que corrobore la ausencia de sintomatología COVID-19.					
5. Antes del embarque les toman los signos vitales a los tripulantes, corroborando que no presenta temperatura superior a 38°C.					
6. En la embarcación se dispone de una zona para aislar un posible caso de COVID-19.					
7. Las áreas de la embarcación son demarcadas con antelación, y señalan la cantidad de tripulantes por zona.					
8. La empresa establece y pone a disposición de todos los tripulantes los equipos adicionales de protección a utilizar por cada zona en la embarcación. (Ejemplos: mamelucos desechables, protector facial, entre otros).					
Dimensión 2: Medidas de seguridad a bordo					
9. La empresa prevé que ingresen a la embarcación la cantidad mínima de personas ajenas a tripulación.					

10. La embarcación dispone de lavaderos de manos y dispensadores de gel hidroalcohólico en lugares visibles y al alcance de todos.					
11. En la embarcación se difunde a través de diagramas e infografías el lavado de manos, los buenos hábitos al toser y otras medidas preventivas.					
12. En las diferentes áreas de la embarcación es demarcado el distanciamiento mínimo de un metro y medio entre los tripulantes.					
13. Le otorgan y exige a los tripulantes el uso de diferentes tipos de equipos de protección extra como mascarillas, caretas y otros; en función del riesgo y las áreas de la embarcación.					
14. A bordo se dispone y aplica un plan de limpieza y desinfección periódica en las áreas, equipos y superficies de mayor uso común.					
15. Existen protocolos a bordo para manipular los desechos infecciosos o de tripulantes contagiados.					
Dimensión 3: Planes de acción de seguridad a bordo					
16. La embarcación tiene designado un personal médico que permita identificar oportunamente algún caso de COVID-19, mediante la aplicación de pruebas moleculares y/o pruebas cuantitativas.					
17. La embarcación cuenta con diagramas de procesos que permitan identificar y gestionar algún caso de COVID-19.					
18. Existe a bordo un canal de comunicación para asesoramiento médico y agilizar cualquier atención a tierra.					
19. La empresa le comunica y exige a los tripulantes las medidas de seguridad de otorgar permisos a tierra.					
20. El capitán mantiene informado a la autoridad sanitaria competente del puerto siguiente la presencia de cualquier caso de COVID-19.					

Gracias por su colaboración...!

PUNTAJE Y CALIFICACIÓN

Variable X: Protocolos de Seguridad ante el COVID-19

Baremos	Variable X	Dimensión X1	Dimensión X2	Dimensión X3
Número de ítems	20	8	7	5
Puntaje máximo	20*5 = 100	8*5 = 40	7*5 = 35	5*5 = 25
Puntaje mínimo	20*1 = 20	8*1 = 8	7*1 = 7	5*1 = 5
Amplitud (máx-mín/3)	100-20/3 = 27	40-8/3 = 11	35-7/3 = 9	25-5/3 = 7
Niveles	Rangos			
Inadecuado	20 - 46	8 - 18	7 - 15	5 - 11
Poco adecuado	47 - 73	19 - 29	16 - 25	12 - 18
Adecuado	74 - 100	30 - 40	26 - 35	19 - 25

Fuente: Elaboración propia.



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

INSTRUMENTO
AFRONTAMIENTO ANTE EL RIESGO

INSTRUCCIONES:

Estimado tripulante, el presente instrumento tiene el propósito de medir su apreciación y conciencia sobre el afrontamiento ante el riesgo de contagio de COVID-19 a bordo de la embarcación, para ello sírvase leer con atención las siguientes afirmaciones, y responder la opción que usted en su experiencia crea pertinente, en una escala del 1 al 5, donde 1 refiere que usted nunca lo realiza y 5 siempre lo realiza, tal como se presenta a continuación:

(1) Nunca	(2) Casi nunca	(3) Algunas veces	(4) Casi siempre	(5) Siempre
-----------	----------------	-------------------	------------------	-------------

Ítems	1	2	3	4	5
Dimensión 1: Medidas cognitivas					
1. Durante la práctica a bordo del buque, trato de mantenerme ocupado realizando alguna actividad adicional que me distraiga para no pensar en los riesgos del COVID-19.					
2. En el ejercicio de mis labores trato de idear una estrategia para evitar el contagio con el coronavirus.					
3. Durante mis labores trato de no pensar en que me voy a contagiar de COVID-19 y así no me estreso.					
4. Memorizo los protocolos de prevención dictados en las charlas, para aplicarlos antes, durante y después de interactuar con personal externo al buque durante la estadía en puerto a fin de prevenir el COVID-19.					
5. Recibo o dicto charlas de capacitación antes que cualquier personal externo ingrese al buque. Y después a fin de mejorar cualquier deficiencia en su aplicación.					
6. Me esfuerzo por mantener una actitud positiva y motivo a mis compañeros para evitar sugestionarnos después de cada estadía en puerto.					
Dimensión 2: Medidas conductuales					
7. Evito hablar constantemente o acercarme a otros miembros de la tripulación para no contagiarme.					
8. Requero a mi superior otras actividades que no incluyan el contacto con personas ajenas al buque solo para evitar el riesgo de contagio durante las operaciones.					
9. No me preocupa estar en contacto con mis compañeros a bordo a pesar que me pueda contagiar.					
10. Utilizo las mascarillas en todas las áreas de la embarcación minimizando así la posibilidad de contagiarme.					

11. Mantengo un lavado de manos constante previniendo ser contagiado de COVID-19.					
12. Estoy atento a que todos mis compañeros cumplan con las medidas de seguridad a bordo evitando así cualquier riesgo de infección.					

Gracias por su colaboración...!

PUNTAJE Y CALIFICACIÓN

Variable Y: Afrontamiento ante el Riesgo

Baremos	Variable Y	Dimensión Y1	Dimensión Y2
Número de ítems	12	6	6
Puntaje máximo	$12 \times 5 = 60$	$6 \times 5 = 30$	$6 \times 5 = 30$
Puntaje mínimo	$12 \times 1 = 12$	$6 \times 1 = 6$	$6 \times 1 = 6$
Amplitud (máx-mín/3)	$60 - 12 / 3 = 16$	$30 - 6 / 3 = 8$	$30 - 6 / 3 = 8$
Niveles		Rangos	
Malo	12 - 27	6 - 13	6 - 13
Regular	28 - 43	14 - 21	14 - 21
Bueno	44 - 60	22 - 30	22 - 30

Fuente: Elaboración propia.

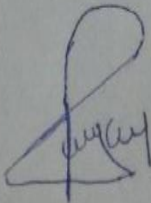
Anexo 3. Ficha de validación de los instrumentos

ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE
"ALMIRANTE MIGUEL GRAU"

**FICHA
DATOS DEL EXPERTO**

Nombre completo : Christian Blas Raliam Anaya
Profesión : Oficial de Marina Mercante
Grado académico : Superior

Características que lo determinan como experto:
Oficial de la marina Mercante del Perú con el grado de capitán de travesía, con 15 años de navegación y con experiencia de buque mercantes petroleros.
Navegancia a inicios y durante la pandemia abordo del buque Alejandro y Narca. Considero que el cuestionario es válido y acorde a la tesis.



Firma
DNI: 40647860

AUTORES DE INSTRUMENTO EVALUADO:
BACHILLER EN CIENCIAS MARITIMAS JOSE HOSMER EFUS URIARTE
BACHILLER EN CIENCIAS MARITIMAS KENNY WILLIAN GONZALES ARO

FICHA DE EVALUACIÓN GLOBAL DEL INSTRUMENTO

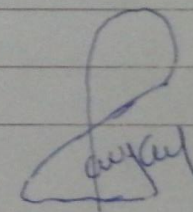
Por favor responda si el instrumento de investigación, el cual está usted evaluado como juez, cumple con los siguientes requisitos abajo descritos. De responder de manera negativa a algunos de ellos, especifique en comentarios el porqué.

CRITERIOS	SI	NO	COMENTARIO
1. Si el instrumento contribuye a lograr el objetivo de la investigación	✓		
2. Si las instrucciones son fáciles de seguir.	✓		
3. Si el instrumento está organizado en 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 respuestas son las apropiadas	✓		
7. Si las puntuaciones asignadas a las respuestas son las adecuadas.	✓		
8. (*) Si considera que los ítems son suficientes par 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	✓		

(*) Se responderán en función a como esté conformado el instrumento de investigación.

Christian Talian A.
NOMBRE DEL JUEZ

TEONSON Shipping Line
INSTITUCION DONDE LABORA



FIRMA

FICHA
DATOS DEL EXPERTO

Nombre completo : RUBEN DARIO PALAUO RINCONZI

Profesión : MARINO MERCANTE

Grado académico : CAPITAN DE TRAVESIA

Características que lo determinan como experto:

- * CAPITAN DE LA ESCUELA DE MARINA MERCANTE, GRADUADO EN 1997 EN EL CENTRO DE INSTRUCCION ALMIRANTE BENCI ARANHA DE RIO DE JANEIRO.
- * DESEMPEÑÉ EL CARGO COMO 3er y 2do OFICIAL EN PETROBRAS (PETROLEOS BRASILEIROS) 1997-2001
- * DESEMPEÑÉ CARGO COMO 2do OFICIAL EN NAVIERA QUINICA (ESPAÑA) 2003-2010.
- * DESEMPEÑÉ CARGO COMO SUPERVISOR DE CARGA GENERAL EN APM TERMINALS LALLOU. 2010-2014.
- * DESEMPEÑÉ CARGO COMO JEFE DE OPERACIONES EN LA EMPRESA SAN FERNANDO. 2014-2016
- * EN LA ACTUALIDAD COMO 1er OFICIAL EN LA EMPRESA NAVIERA ELORNO.

Firma

DNI: 25154282

FECHA: 04-01-2021

AUTORES DE INSTRUMENTO EVALUADO:

BACHILLER EN CIENCIAS MARITIMAS JOSE HOSMER EFUS URIARTE
BACHILLER EN CIENCIAS MARITIMAS KENNY WILLIAN GONZALES ARO

FICHA DE EVALUACIÓN GLOBAL DEL INSTRUMENTO

Por favor responda si el instrumento de investigación, el cual está usted evaluado como juez, cumple con los siguientes requisitos abajo descritos. De responder de manera negativa a algunos de ellos, especifique en comentarios el porqué.

CRITERIOS	SI	NO	COMENTARIO
1. Si el instrumento contribuye a lograr el objetivo de la investigación	✓		
2. Si las instrucciones son fáciles de seguir.	✓		
3. Si el instrumento está organizado en 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 respuestas son las apropiadas	✓		
7. Si las puntuaciones asignadas a las respuestas son las adecuadas.	✓		
8. (*) Si considera que los ítems son suficientes par 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	✓		

(*) Se responderán en función a como esté conformado el instrumento de investigación.

RUBEN D. PALACIO RHONDI
NOMBRE DEL JUEZ

ELCAND
INSTITUCIÓN DONDE LABORA

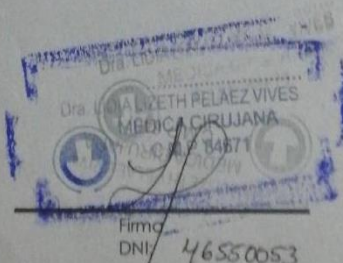

FIRMA

FICHA
DATOS DEL EXPERTO

Nombre completo : Lidia Lizeth Peláez Vives
Profesión : Médico Cirujano
Grado académico : Médico

Características que lo determinan como experto:

- Encargada del Área Covid-19.
En el Centro Salud Materno Infantil
Perú-Cora.
- Capacitadora del Personal Médico y no
Médico del centro. Sobre Protocolos
de atención en el área - covid.



AUTORES DE INSTRUMENTO EVALUADO:

BACHILLER EN CIENCIAS MARÍTIMAS JOSE HOSMER EFUS URIARTE
BACHILLER EN CIENCIAS MARÍTIMAS KENNY WILLIAN GONZALES ARO

FICHA DE EVALUACIÓN GLOBAL DEL INSTRUMENTO

Por favor responda si el instrumento de investigación, el cual está usted evaluado como juez, cumple con los siguientes requisitos abajo descritos. De responder de manera negativa a algunos de ellos, especifique en comentarios el porqué.

CRITERIOS	SI	NO	COMENTARIO
1. Si el instrumento contribuye a lograr el objetivo de la investigación	/		
2. Si las instrucciones son fáciles de seguir.	/		
3. Si el instrumento está organizado en 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 respuestas 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	/		

(*) Se responderán en función a como esté conformado el instrumento de investigación.

Lidia Pelaez Viteri
NOMBRE DEL JUEZ

CSMI Peru-copea
INSTITUCION DONDE LABORA

LP
FIRMA

FICHA
DATOS DEL EXPERTO

Nombre completo : GUSTAVO JESÚS ALVAREZ SANTIAGO

Profesión : MARINO MERCANTE

Grado académico : MAGISTER

Características que lo determinan como experto:

* 10 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL SECTOR PETROLERO
COMPAÑÍA COSMOS,

* SUB-GERENTE DE OPERACIONES

* MAGISTER EN E-BUSINESS.


Firma
DNI: 43531548
Fecha: 04-01-21

AUTORES DE INSTRUMENTO EVALUADO:

BACHILLER EN CIENCIAS MARITIMAS JOSE HOSMER EFUS URIARTE
BACHILLER EN CIENCIAS MARITIMAS KENNY WILLIAN GONZALES ARO

FICHA DE EVALUACIÓN GLOBAL DEL INSTRUMENTO

Por favor responda si el instrumento de investigación, el cual está usted evaluado como juez, cumple con los siguientes requisitos abajo descritos. De responder de manera negativa a algunos de ellos, especifique en comentarios el porqué.

CRITERIOS	SI	NO	COMENTARIO
1. Si el instrumento contribuye a lograr el objetivo de la investigación	✓		
2. Si las instrucciones son fáciles de seguir.	✓		
3. Si el instrumento está organizado en 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 respuestas son las apropiadas	✓		
7. Si las puntuaciones asignadas a las respuestas son las adecuadas.	✓		
8. (*) Si considera que los ítems son suficientes par 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	✓		

(*) Se responderán en función a como esté conformado el instrumento de investigación.

GUSTAVO JESUS ALVARADO SANTIAGO
NOMBRE DEL JUEZ

ENAHM
INSTITUCION DONDE LABORA

FIRMA

"AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA"

FICHA
DATOS DEL EXPERTO

Nombre completo : JOSE MIGUEL PACHA GONZALEZ

Profesión : MARINO MERCANTE

Grado académico : PILOTO

Características que lo determinan como experto:

- * PILOTO DE LA ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE
- * DESEMPEÑO CARGO DE TERCER OFICIAL EN BUQUES PETROLEROS - MINERAL
- * EN LA ACTUALIDAD DESEMPEÑO CARGO DE 2do OFICIAL EN LA EMPRESA NAVIERA ELORNO



Firma
DNI: 43554839
FECHA: 08-01-21

FICHA DE EVALUACIÓN GLOBAL DEL INSTRUMENTO

Por favor responda si el instrumento de investigación, el cual está usted evaluado como juez, cumple con los siguientes requisitos abajo descritos. De responder de manera negativa a algunos de ellos, especifique en comentarios el porqué.

CRITERIOS	SI	NO	COMENTARIO
1. Si el instrumento contribuye a lograr el objetivo de la investigación	✓		
2. Si las instrucciones son fáciles de seguir.	✓		
3. Si el instrumento está organizado en 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 respuestas son las apropiadas	✓		
7. Si las puntuaciones asignadas a las respuestas son las adecuadas.	✓		
8. (*) Si considera que los ítems son suficientes par 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	✓		

(*) Se responderán en función a como esté conformado el instrumento de investigación.

Jose Miguel Pacheco Contreras
NOMBRE DEL JUEZ

ELCAÑO
INSTITUCION DONDE LABORA


FIRMA

FICHA
DATOS DEL EXPERTO

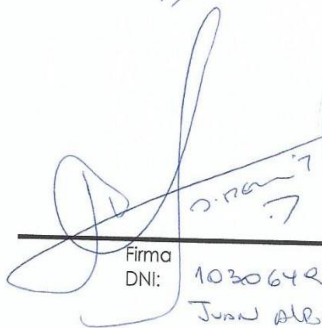
Nombre completo : JUAN ALBERTO MEJIA FRANCO

Profesión : CAPITAN DE TURVESIA

Grado académico : SUBAION

Características que lo determinan como experto:

35 AÑOS DE CARRERA ININTERROMPIDA COMO
OFICIAL DE LA MARINA MERCANTE,
23 AÑOS DE CAPITAN DE TURVESIA A LA EMPRESA
TRANSOAS SHIPPING LINES. ACTUAMENTE EN
SERVICIO.
POAC & INSTRUCTOR,

García
17

Firma
DNI: 10306429
JUAN ALBERTO MEJIA FRANCO



AUTORES DE INSTRUMENTO EVALUADO:

BACHILLER EN CIENCIAS MARITIMAS JOSE HOSMER EFUS URIARTE
BACHILLER EN CIENCIAS MARITIMAS KENNY WILLIAN GONZALES ARO

Juan Mejia Franco
Oficial de Marina Mercante
COMPE N° 0247

FICHA DE EVALUACIÓN GLOBAL DEL INSTRUMENTO

Por favor responda si el instrumento de investigación, el cual está usted evaluado como juez, cumple con los siguientes requisitos abajo descritos. De responder de manera negativa a algunos de ellos, especifique en comentarios el porqué.

CRITERIOS	SI	NO	COMENTARIO
1. Si el instrumento contribuye a lograr el objetivo de la investigación	✓		
2. Si las instrucciones son fáciles de seguir.	✓		
3. Si el instrumento está organizado en 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 respuestas son las apropiadas	✓		
7. Si las puntuaciones asignadas a las respuestas son las adecuadas.	✓		
8. (*) Si considera que los ítems son suficientes par 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	✓		

(*) Se responderán en función a como esté conformado el instrumento de investigación.

J. Mejía Franco
NOMBRE DEL JUEZ

C/T ADRIAN
INSTITUCION DONDE LABORA

Juan Mejía Franco
Oficial de Marina Mercante
CCOMPE N° 0247

[Firma]
FIRMA

SHIPPING LINE
MASTER
BITADRIAN

Anexo 4. Base de datos prueba piloto

Encuestado	Variable X: Protocolos de seguridad ante el COVID-19																			
	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20
1	4	5	4	5	5	5	5	4	4	3	4	5	5	3	4	5	4	3	4	3
2	4	4	5	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	5	4	4	4	3	3	4
3	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	5	4	3	3	3	3	3
4	5	4	5	4	4	3	4	3	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4
5	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4
6	4	4	3	3	2	3	3	4	4	4	4	3	2	4	4	2	3	3	4	4
7	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	5	4	3	3	3	3	3
8	5	4	5	4	4	3	4	3	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4
9	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4
10	4	4	5	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	5	4	4	4	3	3	4

Encuestado	Variable Y: Afrontamiento ante el riesgo											
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	Y12
1	4	4	3	5	4	3	3	3	3	3	3	3
2	4	2	3	2	3	3	2	2	4	3	2	4
3	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	3
4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4
5	4	3	2	4	4	2	3	3	4	4	4	3
6	4	2	3	2	3	3	2	2	4	3	3	4
7	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	3
8	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	3	4
9	4	3	2	4	4	2	3	3	4	4	4	2
10	4	3	2	3	4	3	4	3	3	2	2	3

Anexo 5. Base de datos recolectada

Base de datos de la variable X: Protocolos de seguridad ante el COVID-19.

Encuestado	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	Suma DX1	Disposiciones de seguridad previas	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	Suma DX2	Medidas de seguridad a bordo	X16	X17	X18	X19	X20	Suma DX3	Planes de acción de seguridad a bordo	Suma VX	Protocolos de seguridad ante el COVID-19
1	4	4	5	5	5	5	5	5	38	3	5	5	5	4	4	4	4	31	3	4	4	5	4	4	21	3	90	3
2	5	5	4	5	5	5	4	5	38	3	5	4	5	4	5	5	5	33	3	5	5	5	5	5	25	3	96	3
3	5	5	5	5	5	4	5	4	38	3	4	4	5	4	4	5	5	31	3	4	5	5	4	4	22	3	91	3
4	4	3	4	3	3	3	4	4	28	2	3	4	4	4	4	3	3	25	2	4	4	4	4	5	21	3	74	3
5	4	4	4	4	4	4	4	4	32	3	5	4	5	4	4	5	5	32	3	5	5	4	4	4	22	3	86	3
6	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	5	4	4	4	4	4	4	29	3	5	5	5	5	5	25	3	94	3
7	5	4	4	4	4	4	4	4	33	3	4	4	5	5	5	5	5	33	3	4	4	5	5	5	23	3	89	3
8	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	5	4	4	4	4	4	4	29	3	4	5	5	5	5	24	3	93	3
9	4	4	4	5	4	5	4	5	35	3	4	5	5	5	5	5	5	34	3	5	5	5	5	5	25	3	94	3
10	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	5	4	5	4	5	5	5	33	3	3	4	4	4	3	18	2	91	3
11	4	5	4	4	4	4	4	4	33	3	4	4	4	4	5	5	5	31	3	4	5	3	4	5	21	3	85	3
12	3	3	3	3	3	3	3	3	24	2	5	4	4	5	4	5	4	31	3	4	3	4	4	3	18	2	73	2
13	4	4	4	4	4	4	4	4	32	3	4	4	4	4	4	4	4	28	3	5	4	4	5	5	23	3	83	3
14	5	5	5	5	5	5	5	5	40	3	5	4	4	4	4	4	4	29	3	4	4	4	5	5	22	3	91	3
15	4	4	5	4	4	4	4	4	33	3	4	4	4	5	5	5	5	32	3	4	5	5	5	5	24	3	89	3
16	3	4	3	3	4	4	4	4	29	2	3	3	4	3	4	3	3	23	2	3	3	4	4	3	17	2	69	2
17	5	5	4	4	5	4	4	4	35	3	4	5	4	4	4	4	5	30	3	4	4	4	4	5	21	3	86	3
18	5	5	5	4	5	4	4	4	36	3	4	4	4	5	4	4	4	29	3	4	5	4	4	4	21	3	86	3
19	5	5	4	4	4	4	4	5	35	3	5	4	4	4	4	4	4	29	3	4	4	4	4	5	21	3	85	3
20	5	5	5	4	4	5	5	4	37	3	5	4	4	4	4	4	4	29	3	4	4	4	4	4	20	3	86	3
21	5	4	4	4	4	4	4	4	33	3	4	4	4	4	3	4	3	26	3	4	4	4	4	4	20	3	79	3
22	5	5	4	4	4	4	4	4	34	3	4	4	4	4	4	5	5	30	3	5	5	5	4	4	23	3	87	3
23	4	3	4	3	3	4	4	4	29	2	4	4	4	4	4	4	4	28	3	4	4	4	4	4	20	3	77	3
24	5	4	5	4	5	4	5	5	37	3	5	4	4	4	5	4	4	30	3	4	5	5	5	5	24	3	91	3

Base de datos de la variable Y: Afrontamiento ante el riesgo.

Encuestado	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Suma DY1	Medidas cognitivas	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	Y12	Suma DY1	Medidas conductuales	Suma VY	Afrontamiento ante el riesgo
1	4	4	4	4	4	4	24	3	4	4	4	5	4	5	26	3	50	3
2	3	3	4	3	3	3	19	2	4	4	4	4	4	4	24	3	43	2
3	4	4	4	4	4	3	23	3	4	4	4	4	5	5	26	3	49	3
4	3	3	4	3	4	3	20	2	3	3	3	4	4	4	21	2	41	2
5	4	3	3	4	4	4	22	3	4	4	4	4	4	4	24	3	46	3
6	4	4	4	4	4	5	25	3	4	4	4	5	5	5	27	3	52	3
7	4	4	5	5	4	4	26	3	4	4	5	5	5	4	27	3	53	3
8	4	4	4	4	4	4	24	3	4	4	4	5	4	5	26	3	50	3
9	4	4	4	4	4	3	23	3	3	3	4	4	4	4	22	3	45	3
10	3	3	3	3	3	3	18	2	3	3	3	3	3	3	18	2	36	2
11	4	4	4	4	5	4	25	3	4	5	4	4	4	4	25	3	50	3
12	4	3	3	3	3	3	19	2	3	3	4	4	4	4	22	3	41	2
13	3	4	5	4	3	4	23	3	3	3	4	4	4	4	22	3	45	3
14	4	4	5	5	4	4	26	3	4	5	4	4	4	4	25	3	51	3
15	4	4	4	3	3	3	21	2	3	3	3	4	4	4	21	2	42	2
16	3	3	3	3	3	3	18	2	3	3	4	4	4	5	23	3	41	2
17	4	4	4	4	4	4	24	3	4	4	4	4	4	4	24	3	48	3
18	5	4	4	4	4	4	25	3	4	4	4	4	4	5	25	3	50	3
19	3	3	4	5	3	4	22	3	4	4	4	3	4	3	22	3	44	3
20	4	4	4	5	4	5	26	3	4	5	3	4	4	4	24	3	50	3
21	4	4	4	4	5	4	25	3	4	3	5	5	4	4	25	3	50	3
22	4	4	4	4	4	4	24	3	4	4	3	4	3	3	21	2	45	3
23	4	4	3	3	3	4	21	2	3	3	5	4	5	4	24	3	45	3
24	5	4	5	4	5	4	27	3	5	5	5	4	4	4	27	3	54	3

Anexo 6. Evidencias de aplicación de instrumentos

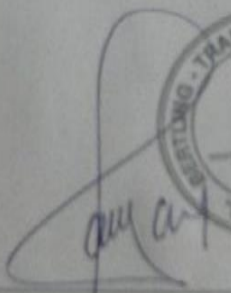
Constancia emitida por el Buque Nasca, Empresa Naviera Transgas

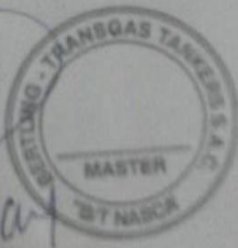
CONSTANCIA

Por medio de la presente se deja constancia que los bachilleres en ciencias marítimas Kenny Willian Gonzales Aro y José Hosmer Efus Uriarte realizaron la "Aplicación de un cuestionario" a los miembros de la tripulación con propósitos de investigación el día 8 de enero de 2021, en el buque tanque Nasca de la Empresa Naviera Transgas.

Se expide la presente constancia a solicitud de los interesados para los fines que se crean conveniente.

Callao, 08 de Enero del 2021


Christian Palian A.
Cap. B/T Nasca





ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE
"ALMIRANTE MIGUEL GRAU"
PROGRAMA ACADÉMICO DE MARINA MERCANTE

INSTRUMENTO

PROTOCOLOS DE SEGURIDAD ANTE EL COVID-19.

INSTRUCCIONES:

Estimado tripulante, el presente instrumento tiene el propósito de medir su apreciación, y conciencia sobre el uso de los protocolos de seguridad ante el COVID-19 dispuestos por la empresa naviera en la embarcación, para ello sírvase leer con atención las siguientes afirmaciones, y responder la opción que usted en su experiencia crea pertinente.

Cabe destacar que su identidad no será divulgada y la información recaudada será utilizada estrictamente para fines académicos.

En una escala del 1 al 5, donde 1 refiere que nunca se realiza y 5 siempre se realiza, tal como se presenta a continuación:

(1) Nunca	(2) Casi nunca	(3) Algunas veces	(4) Casi siempre	(5) Siempre
Ítems				
Dimensión 1: Disposiciones de seguridad previas				
1. Antes del embarque la empresa naviera les exige a los tripulantes estar aislados mínimo por 15 días.				X
2. La empresa naviera gestiona citas médicas a los marineros antes del embarque para saber su condición física y mental.				X
3. La empresa naviera interroga a los tripulantes para saber si ha estado en contacto con personas diagnosticadas con COVID-19.				X
4. Le es exigido a los tripulantes antes del embarque alguna prueba de laboratorio que corrobore la ausencia de sintomatología COVID-19.				X
5. Antes del embarque les toman los signos vitales a los tripulantes, corroborando que no presenta temperatura superior a 38°C.				X
6. En la embarcación se dispone de una zona para aislar un posible caso de COVID-19.				X
7. Las áreas de la embarcación son demarcadas con antelación, y señalan la cantidad de tripulantes por zona.				X
8. La empresa establece y pone a disposición de todos los tripulantes los equipos adicionales de protección a utilizar por cada zona en la embarcación. (Ejemplos: mamelucos desechables, protector facial, entre otros).				X
Dimensión 2: Medidas de seguridad a bordo				
9. La empresa prevé que ingresen a la embarcación la cantidad mínima de personas ajenas a tripulación.				X

10. La embarcación dispone de lavaderos de manos y dispensadores de gel hidroalcohólico en lugares visibles y al alcance de todos.					X
11. En la embarcación se difunde a través de diagramas e infografías el lavado de manos, los buenos hábitos al toser y otras medidas preventivas.					X
12. En las diferentes áreas de la embarcación es demarcado el distanciamiento mínimo de un metro entre los tripulantes.				X	
13. Le otorgan y exige a los tripulantes el uso de diferentes tipos de equipos de protección extra como mascarillas, caretas y otros; en función del riesgo y las áreas de la embarcación.				X	
14. A bordo se dispone y aplica un plan de limpieza y desinfección periódica en las áreas, equipos y superficies de mayor uso común.				X	
15. Existen protocolos a bordo para manipular los desechos infecciosos o de tripulantes contagiados.				X	
Dimensión 3: Planes de acción de seguridad a bordo					
16. La embarcación tiene designado un personal médico que permita identificar oportunamente algún caso de COVID-19, mediante la aplicación de pruebas moleculares y/o pruebas cuantitativas.				X	
17. La embarcación cuenta con diagramas de procesos que permitan identificar y gestionar algún caso de COVID-19.				X	
18. Existe a bordo un canal de comunicación para asesoramiento médico y agilizar cualquier atención a tierra.					X
19. La empresa le comunica y exige a los tripulantes las medidas de seguridad de otorgar permisos a tierra.				X	
20. El capitán mantiene informado a la autoridad sanitaria competente del puerto siguiente la presencia de cualquier caso de COVID-19.				X	

Gracias por su colaboración...!



ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE
"ALMIRANTE MIGUEL GRAU"
PROGRAMA ACADÉMICO DE MARINA MERCANTE

INSTRUMENTO

AFRONTAMIENTO ANTE EL RIESGO

INSTRUCCIONES:

Estimado tripulante, el presente instrumento tiene el propósito de medir su apreciación y conciencia sobre el afrontamiento ante el riesgo de contagio de COVID-19 a bordo de la embarcación, para ello sírvase leer con atención las siguientes afirmaciones, y responder la opción que usted en su experiencia crea pertinente.

Cabe destacar que su identidad no será divulgada y la información recaudada será utilizada estrictamente para fines académicos.

En una escala del 1 al 5, donde 1 refiere que usted nunca lo realiza y 5 siempre lo realiza, tal como se presenta a continuación:

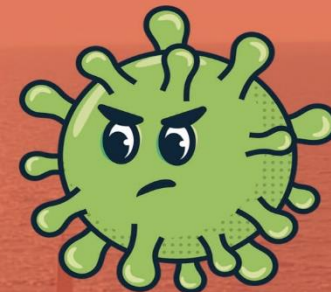
(1) Nunca	(2) Casi nunca	(3) Algunas veces	(4) Casi siempre	(5) Siempre
Ítems				
Dimensión 1: Medidas cognitivas				
1. Durante la práctica a bordo del buque, trato de mantenerme ocupado realizando alguna actividad adicional que me distraiga para no pensar en los riesgos del COVID-19.				X
2. En el ejercicio de mis labores trato de idear una estrategia para evitar el contagio con el coronavirus.				X
3. Durante mis labores trato de no pensar en que me voy a contagiar de COVID-19 y así no me estreso.				X
4. Memorizo los protocolos de prevención dictados en las charlas, para aplicarlos antes, durante y después de interactuar con personal externo al buque durante la estadía en puerto a fin de prevenir el COVID-19.				X
5. Recibo o dicto charlas de capacitación antes que cualquier personal externo ingrese al buque. Y después a fin de mejorar cualquier deficiencia en su aplicación.				X
6. Me esfuerzo por mantener una actitud positiva y motivo a mis compañeros para evitar sugestionarnos después de cada estadía en puerto.				X
Dimensión 2: Medidas conductuales				
7. Evito hablar constantemente o acercarme a otros miembros de la tripulación para no contagiarme.				X
8. Requiero a mi superior otras actividades que no incluyan el contacto con personas ajenas al buque solo para evitar el riesgo de contagio durante las operaciones.				X

9. No me preocupa estar en contacto con mis compañeros a bordo a pesar que me pueda contagiar.				x	
10. Utilizo las mascarillas en todas las áreas de la embarcación minimizando así la posibilidad de contagiarme.					x
11. Mantengo un lavado de manos constante previniendo ser contagiado de COVID-19.				x	
12. Estoy atento a que todos mis compañeros cumplan con las medidas de seguridad a bordo evitando así cualquier riesgo de infección.					x

Gracias por su colaboración...!



INTRODUCCIÓN



Fuente: Adaptado de es.vexels.com

La COVID-19 es una enfermedad respiratoria que puede propagarse de persona a persona, especialmente entre personas que se encuentran cerca entre sí. Esta ha provocado una crisis global que continua afectando todos los aspectos de la vida, perturbando negativamente el mundo laboral. En el sector Marítimo, ha alterado gravemente la industria del transporte Naviero, afectando el trabajo y salud de marinos en todo el mundo.

El presente manual tiene como propósito dar a conocer medidas de seguridad previas, procedimientos para el abordaje de personal en tierra, planes de acción abordo y consulta de síntomas COVID-19.



Fuente: Adaptado de es.vexels.com

**“Las enfermedades no nos llegan de la nada.
Se desarrollan a partir de pequeños pecados diarios.
Cuando se hayan acumulado suficientes pecados,
las enfermedades aparecerán de repente”.**
HIPOCRATES

PROTOCOLOS DE SEGURIDAD: BUQUE NASCA

MEDIDAS DE SEGURIDAD PREVIAS ANTES DE EMBARCAR

- > **Examen de laboratorio (test covid-19).**
- > **Exigencia de aislamiento por 15 días.**
- > **Examinar si el tripulante presenta problemas físicos o mentales.**
- > **Verificar si ha viajado en los últimos 15 días.**
- > **Cerciorarse si ha estado en contacto con personas contagiadas.**
- > **La empresa establece y pone a disposición de todos los tripulantes los equipos adicionales de protección como: mamelucos desechables, protector facial, guantes quirúrgicos, entre otros. Para ser utilizados en cada zona de la embarcación.**
- > **Antes del embarque se debe tomar los signos vitales a los tripulantes, corroborando que no presenta una temperatura superior a 38 °C.**
- > **Aplicación y medición del oxímetro a cada tripulante próximo a embarcar.**



Fuente: Adaptado de marina.mil.pe

REQUERIMIENTOS PARA EVITAR CONTAGIOS ABORDO

1. Usar mascarilla

- > **Al contacto con personas ajenas al buque.**
- > **Si tiene tos o estornudo.**
- > **Si Ud. esta sano.**

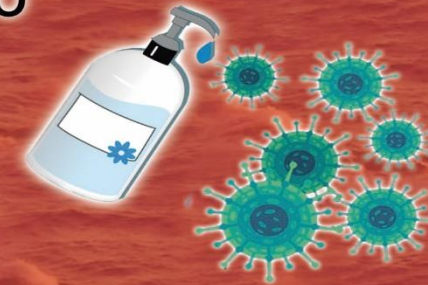
2. Como ponerse, usar, quitarse y desechar una mascarilla

- > **Lavarse las manos con agua y jabón o gel desinfectante a base de alcohol.**
- > **Evitar tocarse los ojos, boca y nariz.**
- > **Cubrirse la boca y la nariz con la mascarilla.**
- > **Evitar tocar la mascarilla cuando se usa a menos que se lave las manos usando gel.**
- > **Cambie de mascarilla cuando este húmeda y no la reutilice si es de un solo uso.**
- > **Quítese la mascarilla cogiéndola de la parte de atrás y deseche en un recipiente cerrado, despues lavarse las manos o use gel.**



Fuente: Adaptado de marina.mil.pe

REQUERIMIENTOS PARA EVITAR CONTAGIOS ABORDO



Fuente: Adaptado de pinterest.com

3. Realización de Funciones

- **En medida de lo posible debe participar el número mínimo de tripulantes.**
- **Los tripulantes que participen en las operaciones buque tierra y que tengan contacto con personal de tierra deberán utilizar todos los elementos necesarios como: mascarillas, guantes, gel hidroalcohólico y mameluco desechable.**
- **En medida de lo posible usar la grúa para transportar la documentación necesaria y evitar el ingreso de personas ajenas al Buque.**
- **Manipular los pertrechos que llegan al buque usando la desinfección correcta de las cajas y/o bolsas que los contengan, usando la solución correcta de lejía y agua que son por cada 3.8 litros de agua 30 ML de lejía.**
- **Realizar una correcta desinfección del área donde se recibieron las provisiones y/o materiales.**

REQUERIMIENTOS PARA EVITAR CONTAGIOS ABORDO

- > **Una vez almacenados deben continuar los cuidados de protección es decir: lavar bien las frutas, los tubérculos, las verduras, los frutos, las carnes y los pescados antes de su preparación.**
- > **El cocinero y camarero deben lavarse las manos constantemente antes de manipular cualquier alimento; cabe resaltar que no sólo el cocinero y el camarero, sino todas las personas abordo en forma consciente y correcta antes de proceder a ingerir sus alimentos.**
- > **Se implementarán dispensadores de gel y lavadero de manos en zonas como el portalón u otras zonas de embarque de Práctico.**
- > **Al llegar al puente de gobierno el práctico usará mascarilla y guantes quirúrgicos, evitando el contacto físico y debiera de tocar todos los equipos con guantes quirúrgicos como: ECDIS, radares, radios VHF, repetidores, documentos, etc.**
- > **Los prácticos no recibirán alimento alguno y permanecerán la mayor parte del tiempo en el alerón; sólo permanecerá en el puente para uso de equipos e instrumentos.**



Fuente: Adaptado de latercera.com

REQUERIMIENTOS PARA EVITAR CONTAGIOS ABORDO

4. Procedimiento para el abordaje de personal de tierra(Agencia, Práctico, Surveyor y/o otra autoridad)

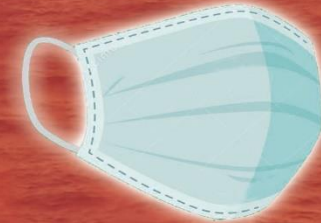


Fuente: Adaptado de shutterstock.com

- > A todos los tripulantes que embarquen se les hará un seguimiento y control de la temperatura diaria. En medida de lo posible se evitará tener contacto con él, de modo que si existieran sospechas de síntomas de covid-19 este será aislado y se informará a la empresa inmediatamente.**
- > En el portalón tomar la temperatura que debe ser menor a 38 °C y verificar que cuenten con el EPP adecuado, además de mamelucos desechables y mascarillas.**
- > Iniciar con la desinfección de botas, maletines si los hubiera y el lavado de manos con gel hidroalcohólico u otra sustancia desinfectante; siempre manteniendo una separación de al menos 1.5 metros.**
- > Iniciar la desinfección de la zona por donde ha sido conducido el práctico desde la zona de embarque hasta el puente después de su desembarco.**

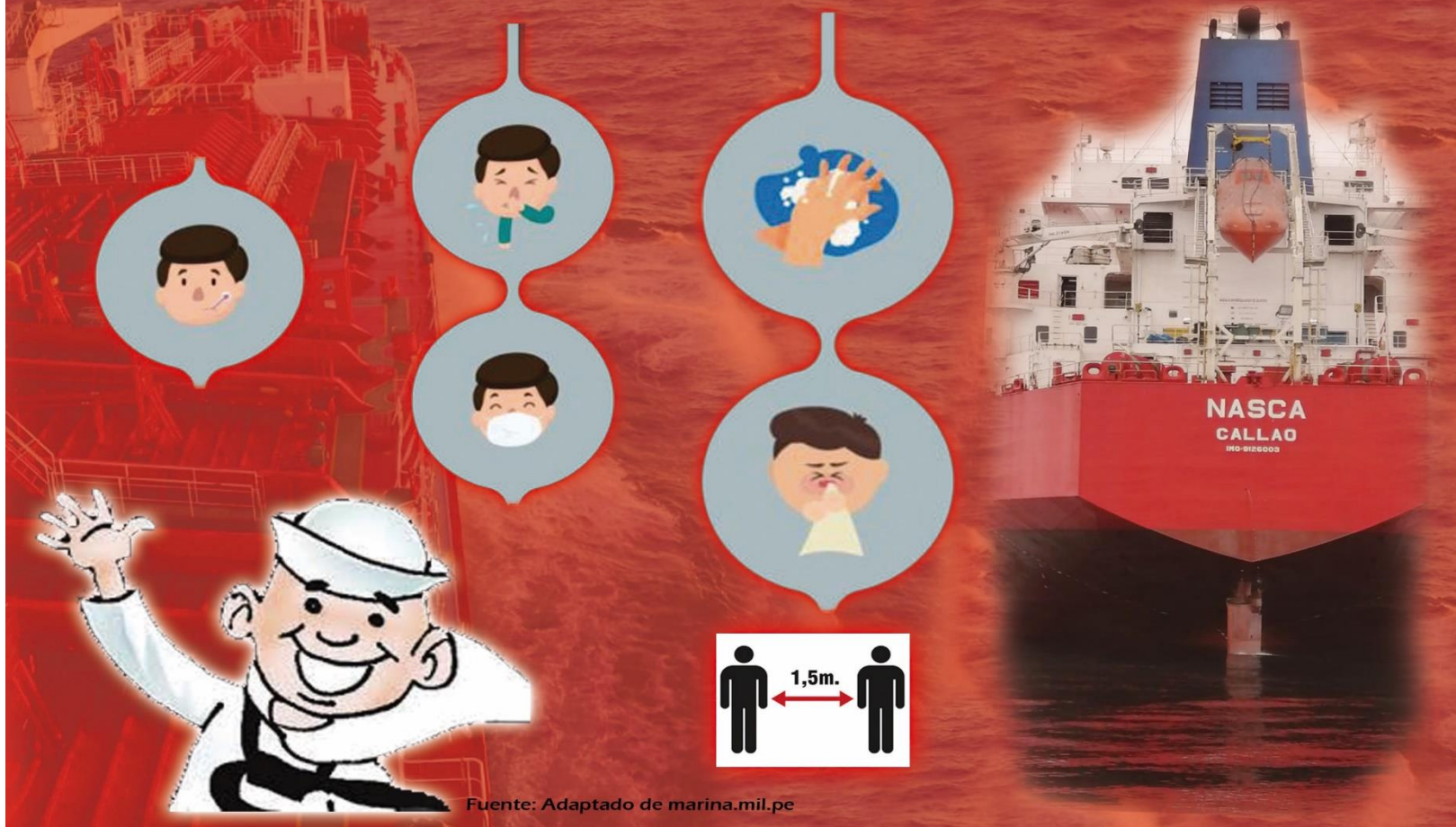
REQUERIMIENTOS PARA EVITAR CONTAGIOS ABORDO

- **Tomar registro de su nombre, temperatura, prueba de descarte de covid-19 (rápida o molecular) resiente y cualquier síntoma que pudiera tener.**
- **Evitar en todo momento algún tipo de contacto físico o de intercambio de algún objeto sin previa desinfección.**
- **En caso del práctico acompañarlo hasta el puente por las escaleras externas al buque y en el caso de algún otro personal acompañarlo directamente hasta el punto de trabajo y/o reunión.**
- **Todo el personal de abordó que no participe directamente en las operaciones deberá mantenerse alejado del área de tránsito o reunión de los agentes externos, de caso fuera necesario usar correctamente una mascarilla. Ningún tripulante saldrá a tierra con la excepción del tripulante que vaya a desembarcar.**
- **En el caso de que un tripulante tenga síntomas de gripe, fiebre, escalofríos, dolor de cabeza, congestión nasal, molestias en la garganta, malestar en general, dolores musculares, pérdida de apetito y tos seca. Como medida preventiva se le tomará la temperatura diaria. Si hubiera sospechas de que hubiera contraído el virus covid-19, se le aísla del resto de la tripulación y se informará a la empresa inmediatamente.**



Fuente: Adaptado de freepik.com

REQUERIMIENTOS PARA EVITAR CONTAGIOS ABORDO



PLANES DE ACCIÓN ABORDO

- > **La embarcación tiene designado un oficial capacitado y un personal médico en tierra que permita identificar oportunamente algún caso de COVID-19.**
- > **La embarcación cuenta con diagramas de procesos que permitan identificar y gestionar algún caso de COVID-19.**
- > **Creación de un canal de comunicación para asesoramiento médico y agilizar cualquier atención a tierra.**
- > **En el caso de que algún tripulante tenga síntomas de coronavirus es decir presenta fiebre, tos seca y dificultad para respirar deberá ser aislado e inmediatamente informar a la empresa.**
- > **El capitán informará a la autoridad sanitaria competente del puerto siguiente sobre la presencia de cualquier caso de COVID-19.**



Fuente: Adaptado de alamy.es

PLANES DE ACCIÓN ABORDO



Fuente: Adaptado de alamy.es

- > Aislar al infectado en su cabina o de caso contrario en un compartimento alejado de las cabinas y siempre bajo supervisión constante de su estado de salud.**
- > Se deberá efectuar la limpieza y desinfección de cabinas u otros espacios ocupados por los pacientes confirmados por covid-19, después de que hayan desembarcado.**
- > Una vez que un paciente haya sido evacuado a tierra. Las cabinas y cualquier espacio de tránsito común deben ser limpiados y desinfectados a fondo por personal debidamente protegido para eliminar cualquier tipo de agentes infecciosos.**
- > Es esencial que el buque permanezca en el puerto el tiempo necesario para su limpieza y desinfección a fondo.**

CONSULTA DE SÍNTOMAS COVID-19

Los síntomas más habituales:

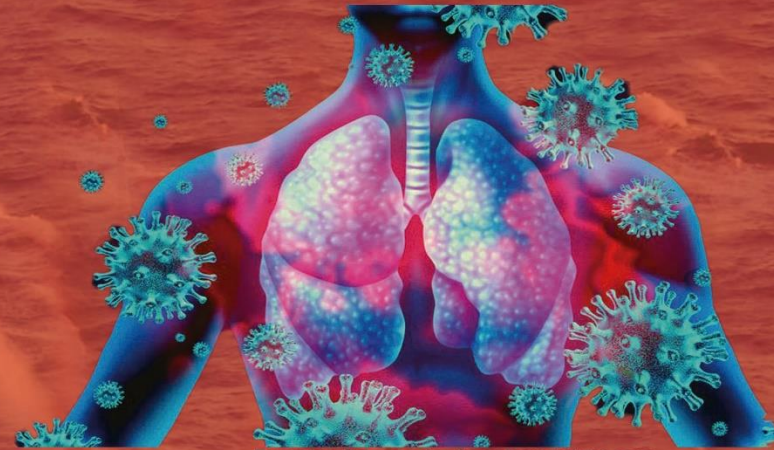
- ☒ **Fiebre**
- ☒ **Tos seca**
- ☒ **Cansancio**

Otros síntomas menos comunes:

- ☒ **Molestias y dolores**
- ☒ **Dolor de garganta**
- ☒ **Diarrea**
- ☒ **Conjuntivitis**
- ☒ **Dolor de cabeza**
- ☒ **Pérdida del sentido del olfato o del gusto**
- ☒ **Erupciones cutáneas o pérdida del color en los dedos de las manos o de los pies**

Los síntomas graves:

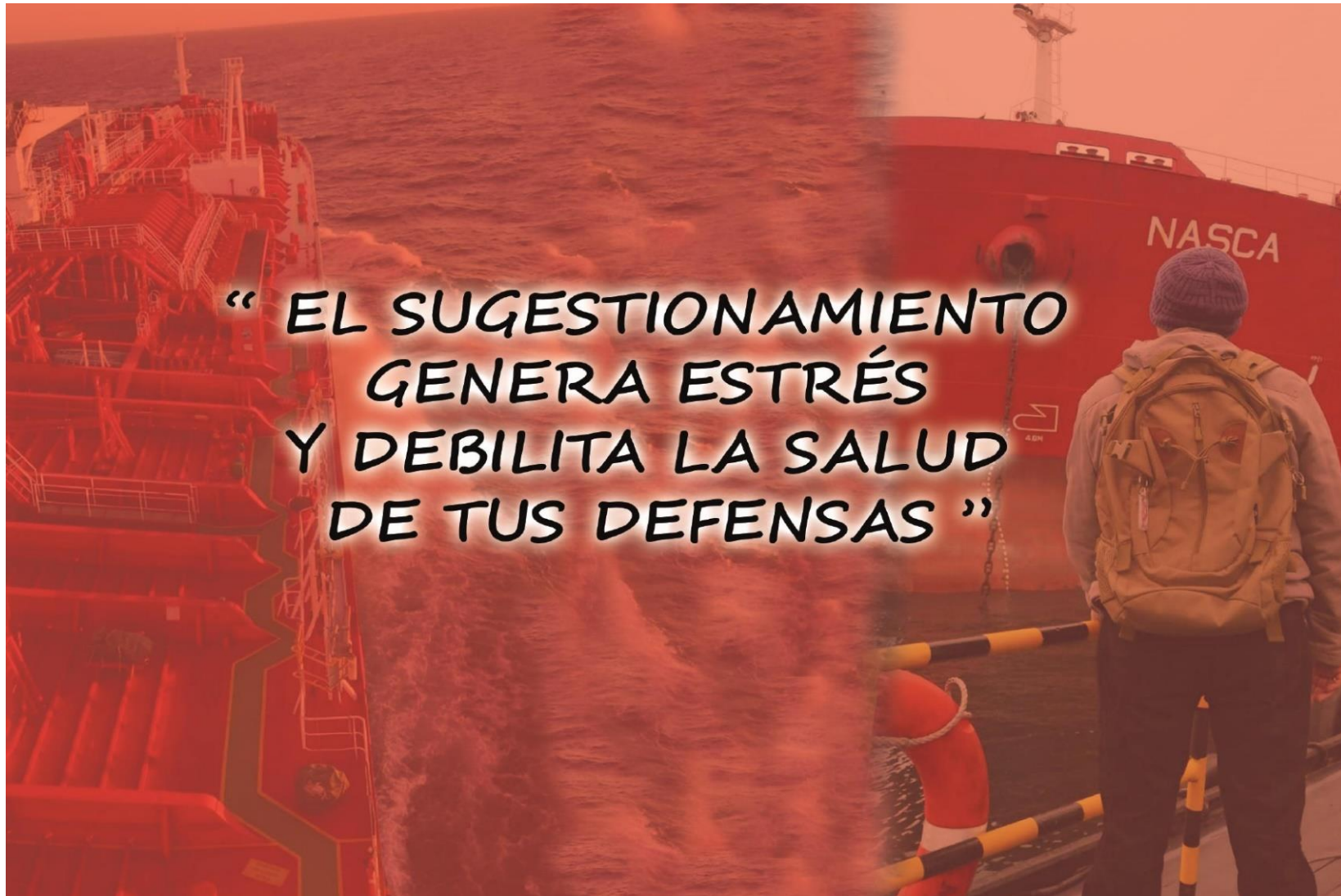
- ☒ **Dificultad para respirar o sensación de falta de aire**
- ☒ **Dolor o presión en el pecho**
- ☒ **Incapacidad para hablar o moverse**



Fuente: Adaptado de sabervirtv.com



Fuente: Adaptado de sabervirtv.com



EJEMPLAR SINÓPTICO: PROTOCOLOS COVID-19



Fuente: Adaptado de alamy.com

Elaborado por
BACHILLER EN CIENCIAS MARÍTIMAS

José Hosmer Efus Uriarte
Kenny Willian Jesús Gonzales Aro

Anexo 8. Validación de Manual de Consulta Rápida

VALIDACION DE MANUAL DE CONSULTA RAPIDA

Estimado profesional:

A continuación se presenta una serie de preguntas acerca de una investigación con fines de crear conciencia mediante la percepción de la implementación de un Manual de consulta rápida.

CRITERIOS	Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Considera usted que el contenido del Manual de consulta rápida es de fácil comprensión.	✓				
2. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida favorece al progreso en la obtención de conciencia en los tripulantes del buque Nasca.	✓				
3. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida podrá ser útil para reforzar los conocimientos y por lo tanto generar conciencia en los tripulantes de la embarcación del buque Nasca.	✓				
4. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida es de fácil uso y entendimiento.	✓				
5. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida se encuentra correctamente ordenado.	✓				
6. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida tiene buena presentación.	✓				
7. Recomendaría usted a los tripulantes del buque Nasca el uso del Manual de consulta rápida	✓				

NOMBRE Y APELLIDOS:

Christian Pabian A.

INSTITUCION DONDE LABORA:

Tranagas Shipping Line.

GRADO O RANGO:

Capitan de Travesia

FECHA:

04 - 04 - 21

VALIDACION DE MANUAL DE CONSULTA RAPIDA

Estimado profesional:

A continuación se presenta una serie de preguntas acerca de una investigación con fines de crear conciencia mediante la percepción de la implementación de un Manual de consulta rápida.

CRITERIOS	Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Considera usted que el contenido del Manual de consulta rápida es de fácil comprensión.	✓				
2. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida favorece al progreso en la obtención de conciencia en los tripulantes del buque Nasca.	✓				
3. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida podrá ser útil para reforzar los conocimientos y por lo tanto generar conciencia en los tripulantes de la embarcación del buque Nasca.	✓				
4. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida es de fácil uso y entendimiento.	✓				
5. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida se encuentra correctamente ordenado.	✓				
6. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida tiene buena presentación.	✓				
7. Recomendaría usted a los tripulantes del buque Nasca el uso del Manual de consulta rápida	✓				

NOMBRE Y APELLIDOS: RUBEN DARIO PALAZO LINCOLN INSTITUCION DONDE LABORA: EL CANO

GRADO O RANGO: CAPITAN DE TRAVESIA

FECHA: 04-01-2021

VALIDACION DE MANUAL DE CONSULTA RAPIDA

Estimado profesional:

A continuación se presenta una serie de preguntas acerca de una investigación con fines de crear conciencia mediante la percepción de la implementación de un Manual de consulta rápida.

CRITERIOS	Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Considera usted que el contenido del Manual de consulta rápida es de fácil comprensión.	✓				
2. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida favorece al progreso en la obtención de conciencia en los tripulantes del buque Nasca.	✓				
3. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida podrá ser útil para reforzar los conocimientos y por lo tanto generar conciencia en los tripulantes de la embarcación del buque Nasca.	✓				
4. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida es de fácil uso y entendimiento.	✓				
5. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida se encuentra correctamente ordenado.	✓				
6. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida tiene buena presentación.	✓				
7. Recomendaría usted a los tripulantes del buque Nasca el uso del Manual de consulta rápida	✓				

NOMBRE Y APELLIDOS: LIDIO PEREZ VIVES
 GRADO O RANGO: DOCTOR / MEDICO CIRUJANO

INSTITUCION DONDE LABORA: CSMLI. PERU - COREO
 FECHA: 01-01-21

VALIDACION DE MANUAL DE CONSULTA RAPIDA

Estimado profesional:

A continuación se presenta una serie de preguntas acerca de una investigación con fines de crear conciencia mediante la percepción de la implementación de un Manual de consulta rápida.

CRITERIOS	Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Considera usted que el contenido del Manual de consulta rápida es de fácil comprensión.	✓				
2. Considera Ud que el presente manual de consulta rápida favorece al progreso en la obtención de conciencia en los tripulantes del buque Nasca.	✓				
3. Considera Ud que el presente manual de consulta rápida podrá ser útil para reforzar los conocimientos y por lo tanto generar conciencia en los tripulantes de la embarcación del buque Nasca.	✓				
4. Considera Ud que el presente manual de consulta rápida es de fácil uso y entendimiento.	✓				
5. Considera Ud que el presente manual de consulta rápida se encuentra correctamente ordenado.	✓				
6. Considera Ud que el presente manual de consulta rápida tiene buena presentación.	✓				
7. Recomendaría usted a los tripulantes del buque Nasca el uso del Manual de consulta rápida	✓				

NOMBRE Y APELLIDOS: GUSTAVO JESUS ALVAREZ SANTANA INSTITUCION DONDE LABORA: ENAMM

GRADO O RANGO: 1er piloto

FECHA: 04-01-21

VALIDACION DE MANUAL DE CONSULTA RAPIDA

Estimado profesional:

A continuación se presenta una serie de preguntas acerca de una investigación con fines de crear conciencia mediante la percepción de la implementación de un Manual de consulta rápida.

CRITERIOS	Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Considera usted que el contenido del Manual de consulta rápida es de fácil comprensión.	✓				
2. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida favorece al progreso en la obtención de conciencia en los tripulantes del buque Nasca.	✓				
3. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida podrá ser útil para reforzar los conocimientos y por lo tanto generar conciencia en los tripulantes de la embarcación del buque Nasca.	✓				
4. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida es de fácil uso y entendimiento.	✓				
5. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida se encuentra correctamente ordenado.	✓				
6. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida tiene buena presentación.	✓				
7. Recomendaría usted a los tripulantes del buque Nasca el uso del Manual de consulta rápida	✓				

NOMBRE Y APELLIDOS: JOSE MIGUEL PACHA GONZALEZ

INSTITUCION DONDE LABORA: ELGRANO

GRADO O RANGO: PILOTO

FECHA: 08-01-21

VALIDACION DE MANUAL DE CONSULTA RAPIDA

Estimado profesional:

A continuación se presenta una serie de preguntas acerca de una investigación con fines de crear conciencia mediante la percepción de la implementación de un Manual de consulta rápida.

CRITERIOS	Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1. Considera usted que el contenido del Manual de consulta rápida es de fácil comprensión.	/				
2. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida favorece al progreso en la obtención de conciencia en los tripulantes del buque Nasca.	/				
3. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida podrá ser útil para reforzar los conocimientos y por lo tanto generar conciencia en los tripulantes de la embarcación del buque Nasca.	/				
4. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida es de fácil uso y entendimiento.	/				
5. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida se encuentra correctamente ordenado.	/				
6. Considera Ud. que el presente manual de consulta rápida tiene buena presentación.	/				
7. Recomendaría usted a los tripulantes del buque Nasca el uso del Manual de consulta rápida	/				

NOMBRE Y APELLIDOS: Juan Mesio Franco
GRADO O RANGO: Capitan de Travesia

INSTITUCION DONDE LABORA: Tensgas Shipping Line
FECHA: 02 / 01 / 21