



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

**ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN EN TURISMO Y
HOTELERÍA**

“La seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto
Internacional Jorge Chávez-Callao 2018”.

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE
LICENCIADA EN ADMINISTRACIÓN EN TURISMO Y HOTELERÍA**

AUTORA:

Lucero Shirley Prado Valderrama

ASESOR:

Mg. Miguel Ángel Ruiz Palacios

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Responsabilidad Social Pública y Corporativa

Lima - Perú

2018



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

DICTAMEN DE SUSTENTACIÓN DEL DESARROLLO DEL PROYECTO DE TESIS N° 074 - 2018 / EP- ATH - DPI

El presidente y los miembros del Jurado Evaluador designado con Resolución Directoral N° 074-2018-UCV-Lima Norte/EP-ATH-DPI de la Escuela Profesional de Administración en Turismo y Hotelería acuerdan:

PRIMERO:

Aprobar por unanimidad ()
Aprobar por mayoría (X)
Desaprobar ()

El Desarrollo del Proyecto de Tesis presentado por el (la) PRADO VALDERRAMA LUCERO SHIRLEY, denominado:

"LA SEGURIDAD Y EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ – CALLAO 2018"

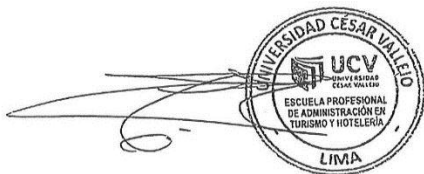
SEGUNDO: Al culminar la Sustentación, el (la) estudiante obtuvo el siguiente calificativo:

NUMERO	LETRAS	CONDICIÓN
12	DOCE	POR MAYORÍA

Presidente (a) DR. ALCÁNTARA INFANTES MARCO ANTONIO

Miembro (a) MGTR. SEGOVIA ARANIBAR ELIZABETH LUZ

Miembro (a) MGTR. GARCIA CABRERA CLARA IVETT



Los Olivos, 11 de diciembre de 2018

Somos la universidad de los que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe

Dedicatoria.

Dedico esta tesis a mis padres por el apoyo incondicional brindado a lo largo de mi carrera quienes son el motor de mi vida.

Agradecimiento.

Agradecer a mi asesor por las grandes enseñanzas que me ha brindado y a Dios, porque gracias a él he logrado concluir mi proyecto.

Declaración de Autenticidad

Yo Lucero Shirley Prado Valderrama con DNI N.º 76098633, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela Profesional de Administración en Turismo y Hotelería, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

Así mismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente tesis son auténticos y veraces.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.

Lima, diciembre de 2018.



Lucero Shirley Prado Valderrama

Presentación

Señores miembros del Jurado:

En concordancia con el Reglamento de Titulaciones y Títulos de la Universidad César Vallejo, presento ante ustedes la tesis titulada La seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018, la misma que someto a vuestra consideración y espero que cumpla con los requisitos de aprobación para obtener el título profesional de licenciada en Administración en Turismo y Hotelería.

Lucero Shirley Prado Valderrama

Índice

Dedicatoria.	iii
Agradecimiento.	iv
Presentación	vi
Resumen	x
Abstract	xi
I. INTRODUCCIÓN	12
1.1. Realidad problemática	13
1.2. Trabajos previos	15
1.2.1. Antecedentes internacionales	15
1.2.2. Antecedentes nacionales	17
1.3. Teorías relacionadas al tema	18
1.3.1. Variable 1: seguridad	18
1.3.2. Variable 2: transporte de mercancías peligrosas	21
1.4. Formulación del problema	25
1.4.1. Problema general	25
1.4.2. Problemas específicos	25
1.5. Justificación del estudio	25
1.6. Hipótesis	26
1.6.1. Hipótesis general	26
1.6.2. Hipótesis específicas	26
1.7. Objetivos	27
1.7.1. Objetivo general	27
1.7.2. Objetivos específicos	27
II. MÉTODO	28
2.1. Diseño de investigación	29
2.2. Variables y operacionalización	30
2.2.1. Operacionalización de variables	30
2.3. Población y muestra	34

2.3.1.	Población	34
2.3.2.	Muestra	34
2.4.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	34
2.4.1.	Técnica de recolección de datos	34
2.4.2.	Instrumento de recolección de datos	35
2.4.3.	Validez	35
2.4.4.	Confiabilidad	35
2.5.	Métodos de análisis de datos	37
2.6.	Aspectos éticos	37
III.	RESULTADOS	38
3.1.	Cotejos descriptivos	39
3.2.	Análisis de la prueba de normalidad.	46
3.3.	Prueba de Correlación.	47
3.3.1.	Hipótesis general.	47
3.3.2.	Hipótesis específica 1	48
3.3.3.	Hipótesis específica 2	49
3.3.4.	Hipótesis específica 3.	49
IV.	DISCUSIÓN	51
4.1.	Discusión-Hipótesis general	52
4.2.	Discusión - Hipótesis específica 1	53
4.3.	Discusión - Hipótesis específica 2	54
4.4.	Discusión - Hipótesis específica 3	55
V.	CONCLUSIÓN	56
VI.	RECOMENDACIÓN	58
VII.	REFERENCIAS	60
	ANEXOS	67

Lista de tablas

Tabla 1: Operacionalización de variables.....	33
Tabla 2 Confiabilidad	36
Tabla 3 Fiabilidad del instrumento variable seguridad	36
Tabla 4 Confiabilidad de los instrumentos	37
Tabla 5: Matriz de resumen de casos.....	39
Tabla 6: Matriz de frecuencia - Seguridad	39
Tabla 7: Matriz de frecuencia - Transporte de mercancía peligrosa	40
Tabla 8: Matriz de frecuencia - Garantía de personas	41
Tabla 9: Matriz de frecuencia - Protección personal.....	42
Tabla 10: Matriz de frecuencia - Integridad personal.....	43
Tabla 11: Nivel de aceptación con respecto a la seguridad de los pasajeros.....	44
Tabla 12: Nivel de aceptación de los pasajeros con respecto al transporte de mercancías peligrosas.....	45
Tabla 13: Matriz de Prueba de normalidad	46
Tabla 14: Coeficientes de relación rho de Spearman para interpretación	47
Tabla 15: Correlaciones de variables de Hipótesis Generales.....	47
Tabla 16: Correlación de hipótesis específica 1	48
Tabla 17: Correlación de hipótesis específica 2	49
Tabla 18: Correlación de Hipótesis Específica 3.....	50

Lista de gráficos

Gráfico N° 1: Seguridad	39
Gráfico N° 2: Transporte de mercancía peligrosa	40
Gráfico N° 3: Garantía de personas	41
Gráfico N° 4: Protección personal	42
Gráfico N° 5: Integridad personal	43
Gráfico N° 6: Nivel de aceptación con respecto a la seguridad de los pasajeros	44
Gráfico N° 7: Nivel de aceptación de los pasajeros con respecto al transporte de mercancías peligrosas	45

Resumen

El actual trabajo de investigación presenta el principal objetivo de diagnosticar el vínculo entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao2018. La población objetiva del estudio fueron los pasajeros del aeropuerto Jorge Chávez que estuvo constituido por 384 pasajeros, quienes llegaron a conformar la muestra del presente trabajo. Por lo tanto, el cuestionario se constituyó como el instrumento necesario para la recopilación de información y posteriormente fueron adecuadamente procesada a través del software estadístico SPSS. Por último, los resultados obtenidos fueron sometidos a través de las variables en estudio: Seguridad, mercancías peligrosas.

Palabras claves: Seguridad, mercancías peligrosas.

Abstract

The current research work presents the main objective of diagnosing the link between safety and transport of dangerous goods at the Jorge Chávez-Callao International Airport 2018. The objective population of the study were the passengers of the Jorge Chávez airport, which consisted of 384 passengers, who came to make up the sample of the present work. Therefore, the questionnaire was established as the necessary instrument for the collection of information and subsequently they were properly processed through the statistical software SPSS. Finally, the results obtained were submitted through the variables under study: Safety, dangerous goods.

Keywords: Security, dangerous goods

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

Básicamente, puede concebirse todo aquel elemento que resulte agravante en una circunstancia que no solo implique riesgo por motivos de circulación, sino también riesgos que se encuentren inherentes a tal elemento, como mercancía peligrosa.

Mercancía peligrosa en sentido generalizado, podrán suponerse como todas aquellas que puedan recaer los efectos de un suceso de transporte por añadir, a los daños derivados de aquel, los inherentes a mercancía misma. Actualmente, se puede identificar la presencia de un conjunto de tratados internacionales que velen por el adecuado transporte de mercancías peligrosas, regulando la gama de maneras de transporte, clasificando convenientemente sustancias peligrosas, implementando procesos para mejorar el control y elaborando normativas que impliquen obligaciones y responsabilidades. Específicamente, el ICAO y la IATA han implementado una serie de acuerdos y recomendaciones respecto al transporte aéreo de mercancías peligrosas, en los que establecen un conjunto de normas organizadas en los Reglamentos de Mercancías Peligrosas (DGR).

La DGR, publicada por la IATA, en su 42.ª Edición define como mercancía peligrosa toda aquella sustancia u objeto que represente significativo riesgo no solo a la propiedad, sino también a la seguridad y la salud, al momento de ser transportado por vías aéreas y cumplen con los criterios que están establecidos en su respectivo artículo 3.

La IATA, constituida por un conjunto de líneas aéreas, reconoció la importancia de realizar un conveniente transporte aéreo de sustancias o elementos que tiendan a considerarse peligrosas, puesto que un indebido control de estas no solo puede significar poner en riesgo la seguridad de tripulantes y pasajeros, sino también la integridad de los medios de transporte en los que son transportados.

A través de varias experiencias en otros medios de transporte, se ha demostrado que, si los artículos o sustancias son embalados, entonces podían transportarse con seguridad; de la misma manera que cuando las cantidades dentro de cada bulto eran limitadas. Sin embargo, resultó necesario poseer conocimientos generales en relación a las características del transporte aéreo. Frente a tal circunstancia, la IATA empezó a desarrollar e implementar normativas y lineamientos para adecuar el transporte aéreo de mercancías peligrosas.

De esta manera, la IATA implementó, a largo plazo, una Secure Freight Initiative, una iniciativa respecto al transporte aéreo seguro de mercancías peligrosas, para facultar que los operadores internacionales de este sector conformen un conjunto de suministros regidos por los lineamientos internacionales para garantizar la seguridad e incrementar los métodos de protección.

El departamento de Mercancías Peligrosas y Facilitación de la AVSEC decreta en la Ley de Seguridad de la Aviación Civil 28404 que los responsables del transporte de mercancías peligrosas deben atravesar un procedimiento de investigación efectuado por la Dirección General de Aeronáutica Civil sin implicar perjuicio alguno. Debido a que tal departamento tiene el objetivo de garantizar la integridad de aeródromos y velar por la seguridad de agentes internacionales y nacionales encargados de prestar en los mismos.

El sector aéreo peruano, desde el 2000, evidencia un incremento de tránsito aéreo comercial (carga y pasajeros) producto de importantes inversiones enfocadas en infraestructura. De acuerdo a estadísticas del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), en el 2013, el tránsito aéreo de carga internacional fue de 292,000 toneladas, cifra que en el 2000 era de 91.6 mil toneladas, con lo cual el crecimiento fue de más de tres veces en ese periodo de 13 años.

Durante el 2013, las principales aerolíneas que registraron más del 50 % del movimiento total de transporte de carga del país, fueron LAN Perú, LAN Airlines, Atlas Air INC, LAN Cargo y ABX Air. Además, según estadísticas del MTC, durante dicho año, 45 aerolíneas registraron movimientos de carga, mientras un total de 19 aeropuertos de destino, que representaron más del 97 %, registraron envíos de más de mil toneladas de carga desde el Perú.

Lima Airport Partners, empresa que posee actual concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se ha mantenido al tanto de los cambios en la normativa y mantiene una relación constante con las entidades del Estado. Así mismo, revela que las políticas de facilitación tienen como objetivo establecer un aeropuerto seguro y confiable que permita el desarrollo de traslados de mercancías, a través de la calidad del servicio y servicio de la seguridad para el usuario. LAP opera en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con altos estándares de seguridad, a través de una eficiente gestión de riesgos y una

mejora continua de sus operaciones, medidas que permiten a los operadores logísticos desarrollar su función de una forma segura y eficiente. Así mismo, LAP presenta un Comité de Seguridad y Salud en el Trabajo (COSSO), la cual es custodiar por el cumplimiento del reglamento legal aplicable y estándares internos, beneficiando el bienestar laboral y proteger el progreso de las políticas de Seguridad y Salud Ocupacional constituida por la misma empresa.

El tránsito de pasajeros y la cantidad de volúmenes de carga, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se presentan como las principales problemáticas que afronta. De este modo, respecto al traslado de mercancías se presenta la disponibilidad de las bodegas en las aeronaves, la busca constante para adecuarse a la demanda del país. Así mismo, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez viene implementando sistemas de seguridad orientadas a eludir el tráfico ilícito de contrabando, drogas y otros delitos que puedan representar riesgos para las operaciones aéreas y las agro-exportaciones. Desde el 2011, debido a la normativa internacional de traslado de mercancías, se ha venido incorporando tecnología intrusiva para la inspección de productos (rayos X y detector de trazas); así como también se ha venido implementando una gran cantidad de cámaras con capacidad de almacenamiento del CCTV (sistema de monitorización y videocontrol). Esta implementación a los procesos de seguridad busca que no se registren eventos ilícitos de contaminación de las exportaciones aéreas.

A través de este trabajo, se busca poder entender la relación que existe entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez durante el 2018, de modo que se pueda emprender el mejoramiento del ambiente de supervivencia tanto del personal encargado como de las personas que requieren de este servicio. De este modo, resulta necesario establecer la siguiente interrogante: ¿cuál es la relación entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?

1.2. Trabajos previos

1.2.1. Antecedentes internacionales

Arrieta, López y Lucio (2013) presentaron su estudio *Análisis del transporte de mercancías peligrosas por vía aérea y su traslado, vía terrestre hacia los centros de producción para*

optar el título de licenciado en la Universidad de Guayaquil. El fin fue diseñar un proceso de transporte local, hacia los centros de producción, de mercancías peligrosas, que esté regido por las normativas internacionales y nacionales que se han decretado para reducir la presencia de riesgos y consumir una operatividad ordenada, segura y expedita. Tal estudio se caracterizó por implementar dos cuestionarios, uno dirigido a jefes responsables de seguridad y operaciones, mientras que el otro está enfocado a conductores. 260 trabajadores (auxiliares de transporte y conductores) de 4 empresas de transporte conformaron la población y 158 trabajadores la muestra. Dicho estudio concluyó que la sistematización, la compilación y la determinación de datos respecto al transporte aéreo seguro de mercancías peligrosas, junto al respeto de las normativas, los lineamientos y las restricciones que se presentan en el transporte terrestre, permitirán reducir las probabilidades de que ocurran accidentes que pongan en riesgo el medioambiente y la población en general.

Méntrida (2015) presentó su trabajo *Evolución en la calidad de las inspecciones de seguridad industrial provocada por los nuevos modos de regulación* optó el título de doctor en la Universidad de Córdoba. Tuvo la finalidad de someter a estudio las modificaciones de regulación de funciones, que deben regirse bajo específicos criterios técnicos y de seguridad, efectuadas por operadores respecto a la inspección de instalaciones y equipos para valorar su respectivo impacto para garantizar un conveniente control de riesgos. Tal trabajo se caracterizó por ser cualitativo y por presentar las variables de equipos examinados y cifra de fallas. Dicho trabajo concluyó que la periodicidad media de las inspecciones periódicas es de 3.51 años, mientras que la cifra de organismos de control varió durante el periodo de 2003 a 2013, aumentando de 17 a 71 entidades.

García (2015) con su indagación *Seguridad e higiene industrial y motivación (estudio realizado con personal de la empresa Constructora e Ingeniería Futura de Quetzaltenango)* optó el título de licenciado en la Universidad Rafael Landívar. El fin fue diagnosticar de qué manera la variable 1 influye en la variable 2 en la organización estipulada. Se definió por ser descriptiva y valerse de dos cuestionarios constituidos por 12 interrogantes. 40 trabajadores (incluyendo personal operativo y administrativo y propietarios) llegaron a componer la población, que se caracterizó por oscilar en el rango de edades de 18 a 60 años. Dicha indagación concluyó que el 96 % de trabajadores es consciente de los riesgos laborales que se presentan, mientras que el 16 % asegura que ha

sido víctima de algún tipo de incidente producto de una indebida manipulación de la maquinaria; de esta manera, la variable 1 no representa algún perjuicio para la variable 2, puesto que se detecta el empleo de otros aspectos motivacionales por parte de los dirigentes. Sumado a ello, los trabajadores aseveran que, si bien las cuestiones de higiene y seguridad industriales resultan de gran importancia, no se particularizan por ser indispensables al momento de la realización de funciones.

1.2.2. Antecedentes nacionales

Yucra (2015) con su estudio *Seguridad en el transporte de materiales peligrosos para el control de riesgos de salud humana y medio ambiente, empresa de transportes Hagemsa S.A.C. CIA Minera Antapaccay* optó el título de licenciado en la Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa. Tuvo la finalidad de diseñar estrategias para garantizar la seguridad al momento de realizar el traslado terrestre de elementos que susciten peligros a la integridad del medioambiente o la salud humana. Tal estudio se caracterizó por ser descriptivo, correlacional y experimental. Dicho estudio concluyó que la implementación, en planes de emergencia, de listas de verificación se constituye como una adecuada alternativa para brindar eficaz solución a acciones de ilícita interferencia. De este modo, también se recalca que la clasificación de elementos según su el riesgo que pueden representar no debe realizarse de forma improvisada, puesto que estos pueden llegar a involucrar la moralidad y la salud de las personas responsables de su transporte; específicamente, en centros laborales donde se incurre en la manipulación de sustancias químicas provenientes de naciones en vías de desarrollo o recién industrializados.

Muñoz y Ponte (2015) con su trabajo *Optimización del sistema de seguridad industrial y salud ocupacional en la planta de azúcar de la empresa Agroindustria San Jacinto S.A.A.* optaron el título de licenciado en la Universidad Nacional del Santa. Tuvo el objetivo en realizar el mejoramiento y la optimización del sistema que es consciente de cuidar por la salud ocupacional y la seguridad industrial en la empresa señalada. Tal trabajo se caracterizó por ser descriptivo. 157 trabajadores de 3 áreas conformaron la población. Este estudio dio a conocer que la implementación de propuestas para mejorar las cuestiones de seguridad de la empresa logra reducir hasta en un 70 % los riesgos de contraer alguna enfermedad ocupacional. Así mismo, también se logró calcular que los críticos riesgos de

salud ocupacional y seguridad se elevan hasta índices entre un 65 % y 90 %, los cuales son máximos durante los meses noveno y decimosegundo, debido a la profundización en el logro de objetivos productivos planteados.

Aranibar (2017) con su indagación *Elaboración del plan anual de seguridad y salud ocupacional para el transporte de concentrado de cobre para minera Las Bambas* optó el título de licenciado en la Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa. Tuvo la finalidad de diseñar e implementar un plan anual que vele por la salud ocupacional y la seguridad al momento de realizarse el traslado de concentrados de cobre por la señalada minera. La indagación se definió por ser de tipo-experimental. La observación directa, la información conseguida en el campo se constituyeron como las técnicas empleadas, mientras que los controles críticos, las hojas de ruta, la capacitación de choferes y la implementación de unidades se presentaron como los instrumentos utilizados. Conformaron la población los trabajadores responsables de la realización del transporte y la muestra se conformó por los incidentes en distintas áreas que también se encuentran implicadas en la efectucción del transporte de la sustancia señalada.

Carhuas y Mauricio (2014) con su indagación *Seguridad industrial y calidad de vida laboral en la planta envasadora Star Gas S.R.L. – Acobamba, periodo 2013* optaron el título de licenciado en la Universidad Nacional del Centro del Perú. Tuvo como fin diagnosticar el vínculo que se puede establecer entre la variable 1 y 2 en la empresa estudiada durante el 2013. La indagación se definió como aplicada, descriptiva-correlacional y no experimental. 13 empleados conforman la muestra, quienes, a través de cuestionarios, lograron brindar la información necesaria. Dicha indagación concluyó que se puede determinar una conexión positiva de la variable 1 y 2; a pesar de que las normativas de seguridad generan un mínimo impacto ($r = 0.344$; $p = 0.250$) en la calidad de vida en el trabajo.

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1. Variable 1: seguridad

Definición

A pesar de la diversidad de empleos que se le puede dar a este vocablo, se puede afirmar que está más enfocado en hacer referencia a la particularidad de algo que no implique

riesgos, daños o peligros, puesto que se hace referencia a los procesos de detección y prevención que garanticen una debida protección de elementos empleados por las organizaciones.

De este modo, Carhuaricra (2017) manifiesta que deriva del latín *securitas*, que puede ser entendido como estar libre de daños o peligros; mientras que, desde una perspectiva psicosocial, también puede concebirse como un estudio mental en individuos (animales y personas). De esta manera, se constituye como la garantía de personas, protección personal e integridad personal (p.36).

Así mismo, Hernández y Juárez (2015) aseveran que es un método capaz de analizar la previsión de condiciones y acciones inseguras que pueden llegar a ocasionar accidentes laborales. (p. 45)

Análisis de seguridad en el trabajo

Céspedes (2015) lo entiende como una técnica que permite diagnosticar y determinar peligros vinculados a aspectos laborales; tales como los procesos de trabajo, los materiales de calidad, las herramientas y los equipos, propiedades y particularidades del sitio donde se labora. (p. 12)

Seguridad industrial

Céspedes (2015) la concibe como la especialidad de la ingeniería industrial que está enfocada en prever muertes y lesiones provocadas por accidentes laborales y, con ello, disminuir los costos de producción. (p. 6)

De esta manera, se constituye como una serie de normativas enfocadas en brindar un conjunto de preceptos técnicos y energéticos a los establecimientos industriales, cuya finalidad es garantizar la seguridad de las personas. Debido a ello, deben conducirse bajo los lineamientos de seguridad industrial, que deben implementarse en los establecimientos, respecto a instalaciones petrolíferas, aparatos a presión, protección contra incendios, gas, calefacción, entre otros.

Importancia de la seguridad industrial

Sánchez (2016) asevera que se posiciona como un elemental instrumento para las organizaciones, puesto que faculta la prevención, el hallazgo, la supervisión y la reducción

de situaciones que puedan suscitar peligros para la salud de los trabajadores y ventaja que puede generar un accidente; para ello se vale de una serie de principios, políticas, leyes, normas y programas.

Seguridad de área de movimiento

Según el MTC (2014), hace referencia al área de movimiento, incluye sus dimensiones, sus límites y sus aspectos pertinentes; así como una descripción de áreas ubicadas en el aeropuerto o junto al mismo, que puedan afectar la seguridad de cualquier área de movimiento. Así mismo, describe la postura de seguridad de cada una de ellas respecto a las medidas de seguridad que se adopte a efectos de impedir el acceso sin autorización a las áreas de movimiento. De este modo, señala de manera específica lo siguiente.

- Medidas de seguridad físicas dentro del área de movimiento.
- Identificación y control de personas dentro del área de movimiento.
- Identificación y control de vehículos terrestres dentro del área de movimiento.
- Señales o avisos colocados dentro del área de movimiento, en lo que se refiere límites de velocidad, zonas prohibidas, zonas restringidas, entre otros.

Planes de seguridad

La (OACI) Organización de Aviación Civil Internacional (2017) asevera que, toda persona que se encuentre involucrada en el transporte de mercancías peligrosas, deberá implementar, adecuar o supervisar un plan de seguridad que implique los siguientes aspectos.

- Distribución conveniente de funciones respecto a temas de seguridad a trabajadores especializados, capacitados y con suficiente autoridad para desempeñar dichas labores.
- Anotación y registro de mercancías peligrosas que se están transportando.
- Análisis de las actividades que se estén desempeñando y estudio de las vulnerabilidades.

- Presentación precisa de normas de seguridad que impliquen instrucciones, metodologías operativas, políticas, equipos y recursos necesarios para disminuir la presencia de riesgos y peligros.
- Lineamientos para avalar la mayor limitación posible de la distribución de documentación de transporte (p. 54)

Seguridad de mercancías peligrosas

La OACI (2017) alude que son las previsiones enfocadas en disminuir la incidencia de robos o empleos indebidos de mercancías que puedan suscitar algún riesgo o peligros para los bienes o las personas, que deben ser tomadas por todos aquellos que se encuentren involucrados en el transporte aéreo de tales mercancías. (p. 7)

1.3.2. Variable 2: transporte de mercancías peligrosas

Definición

Azizullah et al (2011) asevera que una mercancía peligrosa puede ser concebida como todo aquel elemento que, en su respectivo proceso de producción, traslado y tratamiento, a pesar de poder resultar provechoso para el desarrollo de procesos creativos, puede suscitar peligros o riesgos que no solo afectan la infraestructura, sino también a la salud, seguridad y medio ambiente (p. 13).

Según la Regulación Aeronáutica del Perú (2014) es toda sustancia o elemento capaz de suscitar peligros o riesgos para el medioambiente, los bienes, la seguridad o la salud, y que cumpla con los criterios estipulados por los Reglamentos de (DGR).

Transporte de artículos con mercancías peligrosas

La ONU (2011) asevera que por «artículo» debe entenderse aquellos dispositivos, aparatos y maquinarias que presenten mercancías peligrosas (o remanentes de las mismas) en su conformación, debido a que resultan ser indispensables e imprescindibles para su pertinente funcionamiento, por lo que no pueden ser extraídos de su estructura. Sin embargo, también aclara que no puede concebirse como artículo un envase o un embalaje. (p. 43)

Accidente imputable a mercancías peligrosas

El MTC (2014) refiere que es un accidente, que no forzosamente debe suceder dentro del avión, que no solo puede suscitar las lesiones graves o muertes en los individuos, sino también puede implicar perjuicios a la propiedad (específicamente, radiación, derramamiento, ruptura, incendio, entre otros, que vulneren la integridad del embalaje), y que es imputable al transporte aéreo de mercancías peligrosas o aspectos vinculados al mismo. (p. 24)

Incidente imputable a mercancías peligrosas

La Regulación Aeronáutica del Perú (2014) alude que es un incidente, que no forzosamente debe suceder dentro del avión y que no represente un accidente atribuible de mercancías peligrosas, que no solo puede suscitar el fallecimiento o contusiones graves para las personas, sino también puede implicar perjuicios a la propiedad (específicamente, radiación, derramamiento, ruptura, incendio, entre otros, que vulneren la integridad del embalaje), y que es imputable al transporte aéreo de mercancías peligrosas o aspectos vinculados al mismo. Sumado a ello, también incluye toda situación que pudo haber situado en estado de riesgo a los pasajeros o el avión. (p. 67)

Clases de mercancías peligrosas

La OACI (2017) menciona que las mercancías peligrosas pueden ser sustancias (incluyendo mezclas y soluciones) y objetos clasificables según el peligro que puedan suscitar. De esta manera se pueden establecer 9 clases con sus respectivas divisiones cuyo orden de aparición no llega a traducirse en mayores riesgos o peligros (p. 21)

La primera clase implica los explosivos. Dentro de esta se pueden encontrar sustancias y objetos que susciten peligros de explosión masiva; que susciten peligros de proyección; que susciten peligros de incendio e inferiores peligros de explosión o proyección; que no susciten peligro perceptible; sustancias muy insensibles que susciten peligros de explosión masiva; y objetos altamente insensibles que no susciten peligros de explosión masiva (p. 124)

La segunda clase implica los gases. Dentro de esta se pueden encontrar los inflamables; los no inflamables y no tóxicos; y los tóxicos.

La tercera clase implica los líquidos inflamables.

La cuarta clase implica los sólidos inflamables, que son susceptibles a espontánea combustión o capaces de desprender gases inflamables al entrar en contacto con el agua. Dentro de esta se pueden encontrar sólidos inflamables; sustancias susceptibles a combustión espontánea; y sustancias capaces de desprender gases inflamables al contacto con el agua.

La quinta clase implica los peróxidos orgánicos y las sustancias comburentes.

La sexta clase implica las sustancias infecciosas y las tóxicas.

La séptima clase implica el material radiactivo.

La octava clase implica las sustancias corrosivas.

La novena clase implica las sustancias y los objetos peligrosos.

Mercancías peligrosas de alto riesgo

La OACI (2017) menciona que son elementos que fácilmente pueden ser utilizados en ataques terroristas capaces de conllevar a severas secuelas, dentro de las cuales se puede especificar masivas destrucciones y pérdidas de vidas humanas. Además, estos se encuentran vinculados a la séptima clase, donde se ubican los materiales radiactivos (p. 54)

Ensayos de capacidad de soporte de accidentes en el transporte de mercancías

La OACI (2017) estipula que los elementos deben ser sometidos a una serie de ensayos.

En primer lugar, debe someterse a un ensayo mecánico que implica tres pruebas distintas de caída, las cuales deben efectuarse en el orden que mayor daño suponga al momento de realizarse el segundo ensayo.

En segundo lugar, debe someterse a un ensayo térmico en el que el elemento, estando a una temperatura ambiente de 38 °C (condición de equilibrio térmico), se expone a máximas irradiaciones solares en la parte interna del bulto producto del contenido radiactiva. De este modo, se faculta que los parámetros sean de distintas valoraciones durante y antes del ensayo, mientras que se consideren en la posterior evaluación de la conducta del bulto.

En tercer lugar, debe someterse a un ensayo de inmersión en agua, que implica la exposición a una columna vertical de agua (de 15 m, como mínimo), por un periodo superior a 8 horas, de manera que se suscite el mayor daño posible. De este modo, se podrá ratificar que soporta condiciones de presión manométrica externa de 150 kilopascales, como mínimo. (p. 145)

Medidas generales del transporte de mercancías peligrosas

La OACI (2017) menciona que la documentación se estipula dentro de las medidas técnicas que se toman para efectuar el transporte aéreo de mercancías. De este modo, tal documentación puede ser brindada a través de IED (intercambios electrónicos de datos) o métodos de TED (tratamiento electrónico de datos) y debe ser presentada por el individuo responsable de realizar el transporte de mercancías peligrosas (p. 4)

Así mismo, tal documentación debe ser entregada al momento que el explotador haya estipulado y, para ello, debe consignar los datos correspondientes a las condiciones de envío. De modo que, si esta información se llega a proporcionar mediante los métodos mencionados en el párrafo anterior, podrán ser plasmados en un documento impreso de manera fácil y rápida.

Información requerida para el transporte de mercancías peligrosas

La OACI (2017) menciona una serie de consideraciones que se deben consignar al momento de brindar la debida documentación.

En primer lugar, se debe estipular el número de mercancías peligrosas (cantidad de bultos); el tipo de embalaje que se les aplica (cajas de cartón, bidones de acero, entre otros); y la cantidad neta (por masa o volumen). En este caso, se puede basar en el empleo de unidades de medida conocidas y, en casos de bultos con la misma cantidad de mercancía peligrosa, emplear múltiplos de la cantidad.

En segundo lugar, se debe detallar los embalajes de recuperación en el que se trasladan las mercancías peligrosas, de modo que se incluya la consignación «bulto de recuperación».

En tercer lugar, se especifican los generadores químicos de oxígeno que se encuentren integrados o adheridos a equipos respiratorios de protección que puedan ser empleados por los pasajeros y los tripulantes, tales como las máscaras antihumo).

En cuarto lugar, se debe consignar las sustancias controladas e infecciosas y, con ello, los datos y el contacto de los encargados de responder en caso que algún tratado internacional o legislaciones nacionales obstaculicen el proceso de traslado.

En quinto lugar, se debe manifestar la referencia de clasificación de artículos pirotécnicos y, para ello, consignar menciones clasificatorias estipuladas por las correspondientes autoridades nacionales; además, se debe incorporar el nombre del Estado a través del distintivo símbolo empleado en automóviles de tránsito internacional (p. 25)

1.4. Formulación del problema

1.4.1. Problema general

¿Cuál es la relación entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?

1.4.2. Problemas específicos

¿Cuál es la relación entre la garantía de personas y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?

¿Cuál es la relación entre la protección personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?

¿Cuál es la relación entre la integridad personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?

1.5. Justificación del estudio

Es útil por que busca dar a conocer cómo la seguridad se relaciona con el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y cómo permite que el aeropuerto pueda brindar una mejor imagen, calidad y servicios a sus pasajeros en las diferentes aerolíneas con las que cuenta.

Así mismo, también podrá ser empleado como un referente para el desarrollo de ulteriores estudios y prácticas que se realicen sobre esta nueva manera de control de

seguridad en aeropuertos, puesto que suscita radicales cambios y promueve la excelencia de cuidado del transporte de mercancías peligrosas. De esta manera, también se fomentará el interés y la disposición ante esta nueva técnica de control para que más profesionales logren profundizar en su análisis y, con ello, recalcar la importancia de la seguridad y la prevención ante mercancías peligrosas que son detectadas en el aeropuerto.

Así mismo, la relevancia de esta indagación se incrementa al momento de estipular que será muy provechosa para empresas aeroportuarias; debido a que implica medidas y precauciones que deben ser tomadas por los trabajadores de seguridad para evitar o reducir el robo y el uso ilícito de mercancías que exponer en peligro a los individuos y bienes personales.

Del mismo modo, será beneficiosa para los trabajadores debido a que estarán mejor informados acerca de los procesos de seguridad que se deben seguir en el aeropuerto para detectar las mercancías peligrosas y así evitar incidentes en la organización. De la misma manera, resulta beneficiosa para los pasajeros y los ciudadanos; ya que aplicar estrictamente un proceso de seguridad en los transportes de mercancías peligrosas disminuye los índices de narcotráfico y terrorismo, que actualmente presentan casos diariamente. Por lo tanto, esta investigación constituirá un instrumento de aplicación de conocimientos adquiridos durante la fase de formación académica.

Finalmente, desde la perspectiva profesional, evidenciará las cogniciones logradas por la persona responsable de la investigación durante el desarrollo de la misma. Así como también servirá una como referencia de sapiencias para el avance de siguientes estudios.

1.6. Hipótesis

1.6.1. Hipótesis general

Existe relación directa entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

1.6.2. Hipótesis específicas

Existe relación directa entre la garantía de personas y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Existe relación directa entre la protección personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Existe relación directa entre la integridad personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo general

Determinar la relación entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

1.7.2. Objetivos específicos

Determinar la relación entre la garantía de personas y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Determinar la relación entre la protección personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Determinar la relación entre la integridad personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

II. MÉTODO

2.1. Diseño de investigación

Para empezar, el estudio cuenta con un diseño no experimental-transversal. Respecto al diseño no experimental, Kerlinger y Lee (2002) aseveran que es el estudio invariable y materialista en la que no se tiene control directo sobre las variables independientes, puesto que no son inmanentemente manipulables y sus efectos ya han acaecido; de este modo, se faculta el establecimiento, sin directa intervención, de relaciones entre las variables dependiente e independiente (p. 504). También es transversal, ya que, según Hernández, Fernández y Baptista (2014) refieren que el estudio y los datos recogidos se realizara en un momento determinado (p. 154).

También, el estudio posee un método hipotético-deductivo, Respecto al método de investigación hipotético-deductivo, Bernal (2010), ya que, en el proceso de la investigación se plantearon hipótesis las cuales, para ser refutadas en las contrastaciones de hipótesis, buscando la afirmación o negación de ellas y subsiguientemente ser cotejados en la realidad (p. 60).

Respecto al tipo de investigación aplicado, Behar (2008) que este tipo de estudio busca de una u otra manera resolver la problemática planteada por el investigador orientándose en la búsqueda y afianzamiento de conocimiento y la aplicación del mismo (p. 20).

Como cuarto punto, el estudio es de nivel descriptivo - correlacional, Según Hernández et al. (2014) manifiesta que el nivel descriptivo se enfoca que durante el desarrollo del estudio se ira describiendo paso a paso las variables, acontecimientos, sucesos que se puedan encontrar en el trayecto (p. 121). También se dice que es correlacional porque de acuerdo a la información recopilada en el estudio se desea saber o buscar si las variables están relacionadas directamente entre sí. (Sabino, 1986).

Por último, posee un enfoque cuantitativo porque se emplea la recolección de información para determinar patrones de conducta y ratificar hipótesis y teorías, valiéndose de análisis estadísticos y mediciones numéricas (Hernández, Fernández y Baptista, 2014)

2.2. Variables y operacionalización

La seguridad (variable independiente) y el transporte de mercancías peligrosas (variable dependiente) son las variables que constituyen el presente trabajo de investigación, por lo que se procederán a definirse.

2.2.1. Operacionalización de variables

Variable independiente: Seguridad

Definición conceptual

Carhuaricra (2017) manifiesta que deriva del latín securitas, que puede ser entendido como estar libre de daños o peligros; mientras que, desde una perspectiva psicosocial, también puede concebirse como un estudio mental en individuos (animales y personas). De esta manera, se constituye como la garantía de personas, protección personal e integridad personal. (p.36).

Definición operacional

Según Carhuaricra (2017) la seguridad está constituida por la garantía de personas, protección personal e integridad personal (p.36).

Dimensión garantía de personas

Haba (2004) aseveran que hace alusión a la garantía brindada a las personas para asegurarles que sus derechos, sus bienes y su integridad no serán expuestos a situaciones de peligro, y en caso de producirse perjuicios, se actuará en respuesta con la conveniente protección y la debida reparación. (p. 52)

Indicadores:

- Bienes.
- Derechos.

Protección personal

Cortés (2007) asevera que es aquella técnica cuya primordial finalidad es servir de protección a las personas ante externas agresiones, que pueden ser biológicas, químicas o

físicas, y pueden suscitarse en el ambiente donde se esté desarrollando la actividad de labores. (p. 16)

Indicadores:

- Agresiones externas.
- Actividad laboral.

Integridad personal

Canosa (2006) estipula que este aspecto implica los aspectos moral, psíquico y físico, por lo que se presenta como un bien jurídico resguardado por el derecho; es decir, una cuestión de inviolabilidad de la persona.

Indicadores: (p. 76)

- Integridad moral.
- Integridad psíquica.
- Integridad física.

Variable dependiente: transporte de mercancías peligrosas

Definición conceptual

Azizullah et al (2011) asevera que una mercancía peligrosa puede ser concebida como todo aquel elemento que, en su respectivo proceso de producción, traslado y tratamiento, a pesar de poder resultar provechoso para el desarrollo de procesos creativos, puede suscitar peligros o riesgos que no solo afectan la infraestructura, sino también a la salud, seguridad y medio ambiente (p. 13).

Definición operacional

Según Azizullah (2011) está relacionado al traslado de aquellas sustancias que puedan dañar el bienestar, afectar la seguridad de los ciudadanos y medio ambiente (p.13).

Dimensión salud

Oblitas y Becoña (2003) aseveran que es un factor social estructural vinculado con la repartición de recursos, la tarea, el estatus, el sexo, entre otros; todo lo cual está mediado por normas culturales. (p. 21)

Indicadores:

- Distribución de recursos.
- Ocupación.
- Clase social.
- Género.

Dimensión seguridad

Hernández y Juárez (2015) asegura que es un método que analizar la previsión de actividades y circunstancias que puedan resultar inseguras y lleguen a suscitar accidentes de trabajo. (p. 42)

Indicador:

- Accidentes de trabajo.

Dimensión medioambiente

Otero (2001) lo entiende como el sistema dinámico y complejo donde se encuentran, en interrelación, dos subsistemas: el humano (sociocultural) y el natural (biofísico). (p. 42)

Indicadores:

- Sistema biofísico.
- Sistema humano

Matriz de operacionalización de variables

Tabla 1: Operacionalización de variables

Variables	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala y valores	Niveles y rangos	
Seguridad	Garantía de personas	Bienes	1			
		Derechos	2			
	Protección personal	Agresiones externas	3, 4, 5	Muy de acuerdo (5) De acuerdo (4)	Ordinal	
		Actividad laboral	6, 7	Ni de acuerdo ni en desacuerdo (3)		
	Integridad personal	Integridad física	8	En desacuerdo (2)		
		Integridad psíquica		9		Muy en desacuerdo (1)
				10		
			Integridad moral			
Variables	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala y valores		Niveles y rangos
Transporte de mercancías peligrosas.	Salud	Distribución de recursos	11			
		Ocupación	12	Muy de acuerdo (5) De acuerdo (4)		
		clase	13, 14, 15	Ni de acuerdo ni en desacuerdo (3)	Ordinal	
	Seguridad	Accidente de trabajo	16, 17	En desacuerdo (2)		
				18		Muy en desacuerdo (1)
			Sistema biofisico	19		
				20		
		Medio ambiente	Sistema humano			

2.3. Población y muestra

2.3.1. Población

Niño (2011) asevera que se llega a constituir por un total de elementos o unidades que van a ser sometidas a investigación, que pueden ser fenómenos, animales, objetos, individuos, entre otros (p. 43). De este modo, según datos registrados por el aeropuerto internacional Jorge Chávez reporto una cifra total de pasajeros de 20, 604, 250 el 2017 en base a ello se construyó la población a investigar en el presente trabajo de investigación.

2.3.2. Muestra

Behar (2008) estipula que es un subconjunto de la población que logran sintetizar las principales particularidades de la población que se ha logrado establecer (p. 22). De este modo, el presente trabajo desarrollo la muestra en base a la siguiente fórmula.

$$n = \frac{k^2 P * Q * N}{(e^2 * (N - 1)) + k^2 * p * q}$$

Reemplazando:

$$n = \frac{1.96^2 * 0.5 * 0.5 * 20,604,250}{(0.05^2 * (20,604,250 - 1)) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5} = 384$$

De este modo, se determinó una muestra equivalente a 384 pasajeros.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

2.4.1. Técnica de recolección de datos

Se valió de la aplicación de la encuesta. Respecto a ella, Behar (2008) asegura que se encarga del compendio de datos de una parte de la población que se está sometiendo a estudio, tomando en cuenta también el tamaño de la muestra (p. 23). La recolección de los datos se logra mediante el empleo de estandarizados procesos que permitan realizar las

mismas interrogantes a todos los individuos y, con ello, permitir la obtención y determinación de un perfil colectivo de la población.

2.4.2. Instrumento de recolección de datos

También, se utilizó el cuestionario para recoger los datos. Respecto a ello, Behar (2008) aseveró que se considera una serie de interrogantes relacionadas a las variables que se están sometiendo a estudio. Además, tales interrogantes pueden variar y adecuarse a las cuestiones que se estén midiendo, de modo que se pueden considerar preguntas abiertas y cerradas. (p. 29)

2.4.3. Validez

Niño (2011) menciona que es la propiedad del instrumento capaz de garantizar que este puede ser empleado en la especificada medición de variables; es decir, asegurar que se presenta un adecuado instrumento para medir lo que se pretende medir (p. 20). De este modo, la validez del instrumento del presente trabajo está a cargo de los siguientes expertos de la Universidad César Vallejo, cuyos juicios permitieron aprobar el instrumento a ser utilizado.

a) Mg. Zevallos Gallardo Verónica

b) Mg. Lobatón Gutiérrez Carlos

c) Dr. Israel Barrutia Barreto

2.4.4. Confiabilidad

La confiabilidad constituye aquella herramienta de medición que indica el nivel en que su repetida aplicación sobre el mismo objeto o individuo genera iguales resultados. (Hernández, Fernández y Baptista, 2010)

Señaló que el término *confiabilidad* está referido a qué tan exactos pueden ser las mediciones del instrumento. (Ander Egg, 2002)

Esto se ilustra en la siguiente tabla:

Tabla 2 Confiabilidad

Coficiente	Relación
0	Nula Confiabilidad
0.70	Aceptable Confiabilidad
0.90	Elevada Confiabilidad
1.00	Máxima confiabilidad

La fiabilidad se llevó a cabo a mediante del método de Alfa de Cronbach al ingresar los testimonios recopilados al programa estadístico SPSS 23, una vez realizada la muestra correspondiente a 66 pasajeros La seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Tablas de confiabilidad

A. Variable 1: Seguridad

Tabla 3 Fiabilidad del instrumento variable seguridad

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
.936	10

Tabla 3: de acuerdo a la tabla de fiabilidad tres muestra un valor de 0.936 lo cual indica que el instrumento es totalmente fiable y con una consistencia interna alta de los ítems.

B. Variable 2: Transporte de mercancías peligrosas

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de Elementos
.932	10

Así mismo, en la tabla de consistencia interna de la segunda variable muestra un valor de 0.932 lo cual indica que el instrumento es totalmente fiable y con una consistencia interna alta de los ítems.

Fiabilidad General

Tabla 4 Confiabilidad de los instrumentos

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de Elementos
,955	20

Tabla 5: Respecto a la consistencia del instrumento general también podemos observar un valor mayor 0.9 representando una alta fiabilidad del instrumento lo cual serviría como referente para otras investigaciones.

2.5. Métodos de análisis de datos

El programa estadístico SPSS 23 fue usado en este estudio, dicho programa ayudó a encontrar la confiabilidad de nuestro instrumento de investigación.

2.6. Aspectos éticos

Valor social: El estudio tiene un aspecto social fundamentado básicamente en la seguridad que se pretende potenciar respecto a transporte de mercancías peligrosas, porque se busca priorizar la garantía de seguridad de las personas.

Uso de la información: El uso de la información recolectada en esta investigación es verídica; es decir, en ningún pasaje de la investigación se tergiversan o inventan datos, todo lo expuesto en esta investigación es veraz y hay autores que reafirman nuestras opiniones.

III. RESULTADOS

3.1. Cotejos descriptivos

3.1.1 En cuanto a la aceptación

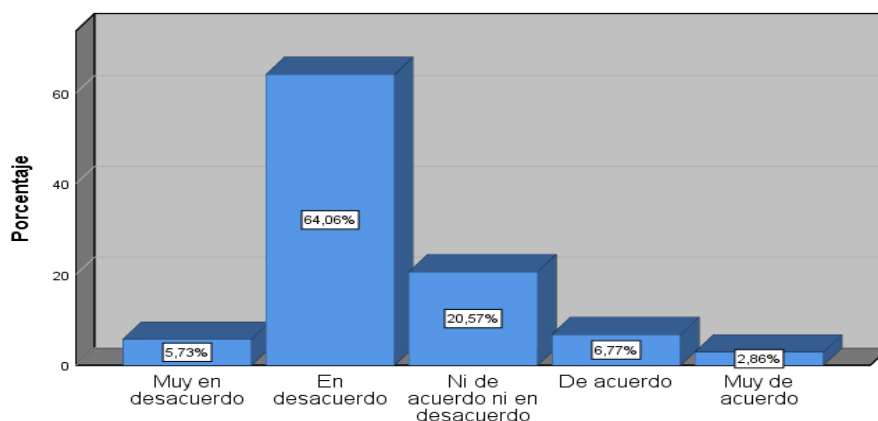
Tabla 5: Matriz de resumen de casos

		Seguridad	Transporte de mercancía peligrosa	Garantía de personas	Protección personal	Integridad personal
N	Válido	384	384	384	384	384
	Perdidos	0	0	0	0	0

Tabla 6: Matriz de frecuencia - Seguridad

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy en desacuerdo	22	5,7	5,7	5,7
	En desacuerdo	246	64,1	64,1	69,8
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	79	20,6	20,6	90,4
	De acuerdo	26	6,8	6,8	97,1
	Muy de acuerdo	11	2,9	2,9	100,0
	Total	384	100,0	100,0	

Gráfico N° 1: Seguridad

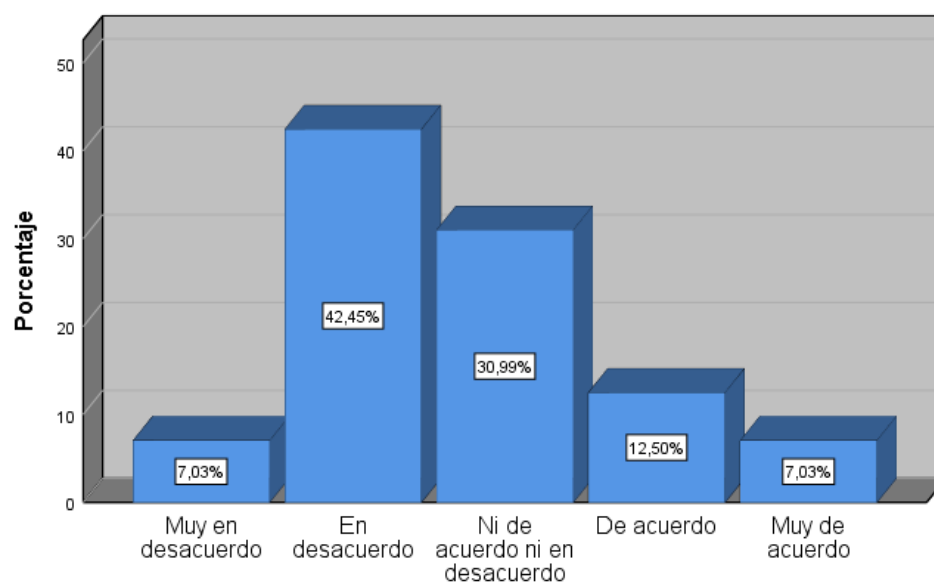


Interpretación: De acuerdo a la tabla 6 podemos verificar que el 64% (246 pasajeros) está en desacuerdo con respecto a la seguridad en el aeropuerto Jorge Chávez, un 20% (79 pasajeros) no está ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 6% (26 pasajeros) está de acuerdo, un 5% (22 pasajeros) muy en desacuerdo y solo el 2% muy de acuerdo representado por 11 pasajeros.

Tabla 7: Matriz de frecuencia - Transporte de mercancía peligrosa

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy en desacuerdo	27	7,0	7,0	7,0
En desacuerdo	163	42,4	42,4	49,5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	119	31,0	31,0	80,5
De acuerdo	48	12,5	12,5	93,0
Muy de acuerdo	27	7,0	7,0	100,0
Total	384	100,0	100,0	

Gráfico N° 2: Transporte de mercancía peligrosa

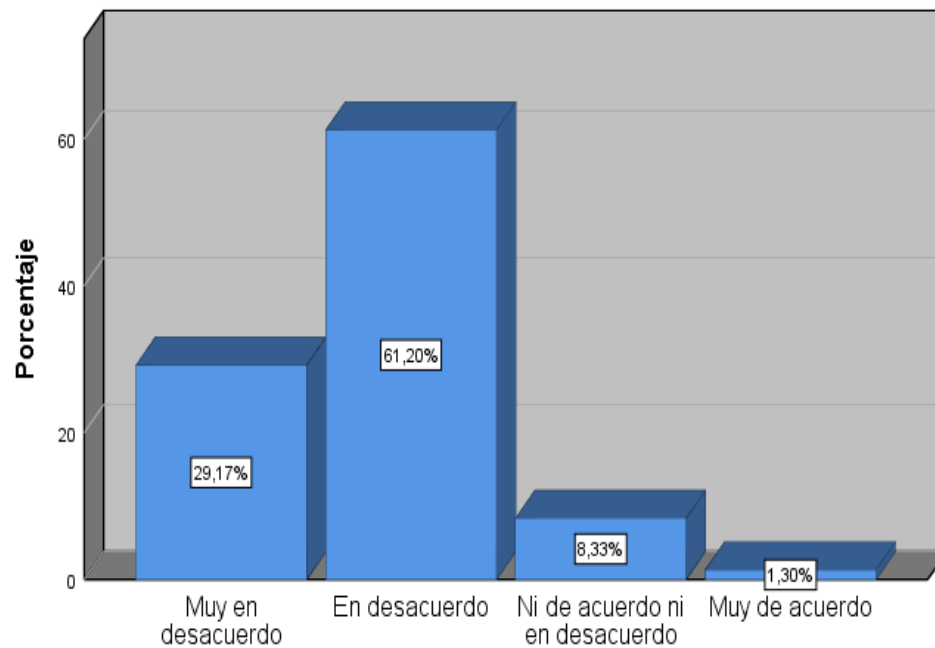


Interpretación: De acuerdo a la tabla 6 podemos verificar que el 42% (163 pasajeros) está en desacuerdo con respecto a la variable Transporte de mercancía peligrosas en el aeropuerto Jorge Chávez, un 31% (119 pasajeros) no está ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 12% (48 pasajeros) está de acuerdo, un 7% (27 pasajeros) muy en desacuerdo y solo el 7% muy de acuerdo representado por 27 pasajeros.

Tabla 8: Matriz de frecuencia - Garantía de personas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy en desacuerdo	112	29,2	29,2	29,2
En desacuerdo	235	61,2	61,2	90,4
Válido Ni de acuerdo ni en desacuerdo	32	8,3	8,3	98,7
Muy de acuerdo	5	1,3	1,3	100,0
Total	384	100,0	100,0	

Gráfico N° 3: Garantía de personas

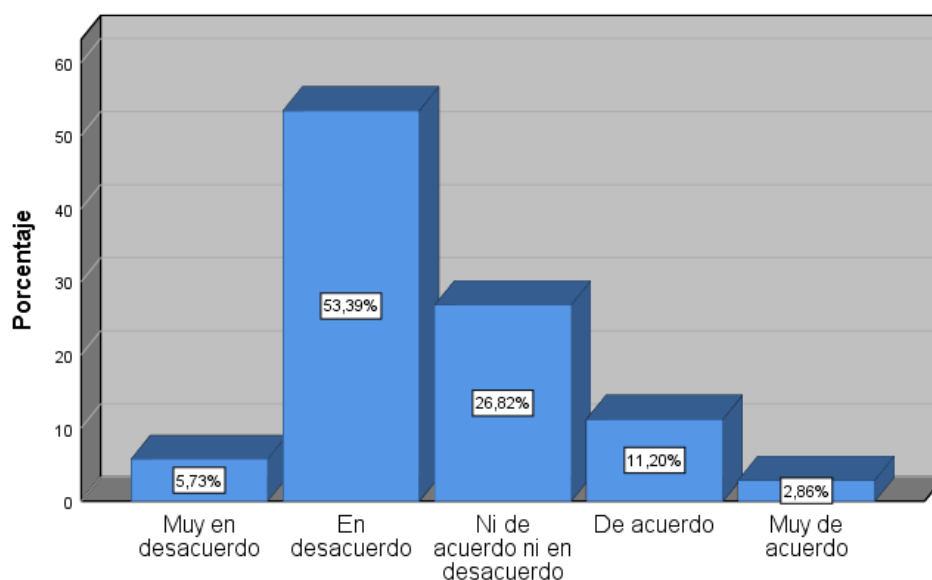


Interpretación: De acuerdo a la tabla 8 podemos verificar que el 61% representado por 235 pasajeros está en desacuerdo con respecto a la garantía que da la aerolínea a las personas en los vuelos comerciales del aeropuerto Jorge Chávez, un 29% representado por 112 personas está muy en desacuerdo, un 8% está ni de acuerdo ni en desacuerdo y solo el 1% está muy de acuerdo representado por 1 persona del total de la muestra.

Tabla 9: Matriz de frecuencia - Protección personal

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy en desacuerdo	22	5,7	5,7	5,7
En desacuerdo	205	53,4	53,4	59,1
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	103	26,8	26,8	85,9
De acuerdo	43	11,2	11,2	97,1
Muy de acuerdo	11	2,9	2,9	100,0
Total	384	100,0	100,0	

Gráfico N° 4: Protección personal

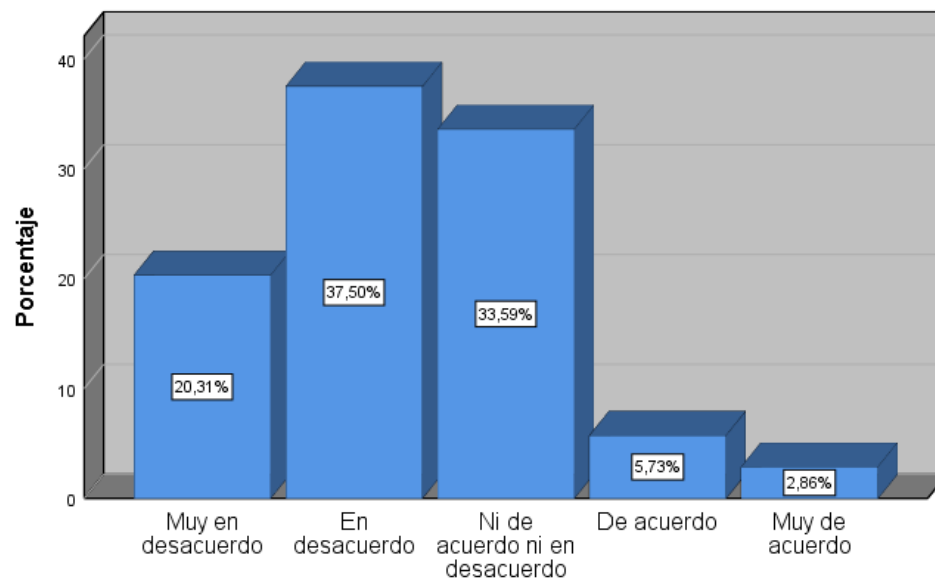


Interpretación: De acuerdo a la tabla 9 podemos verificar que el 53% representado por 205 pasajeros está en desacuerdo con respecto a la protección del personal de la aerolínea en el transcurso de los vuelos comerciales del aeropuerto Jorge Chávez, un 26% representado por 103 personas está ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 11% está de acuerdo, un 5% está muy en desacuerdo y solo el 2% está muy de acuerdo representado por 11 pasajeros del total de la muestra.

Tabla 10: Matriz de frecuencia - Integridad personal

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy en desacuerdo	78	20,3	20,3	20,3
En desacuerdo	144	37,5	37,5	57,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	129	33,6	33,6	91,4
De acuerdo	22	5,7	5,7	97,1
Muy de acuerdo	11	2,9	2,9	100,0
Total	384	100,0	100,0	

Gráfico N° 5: Integridad personal



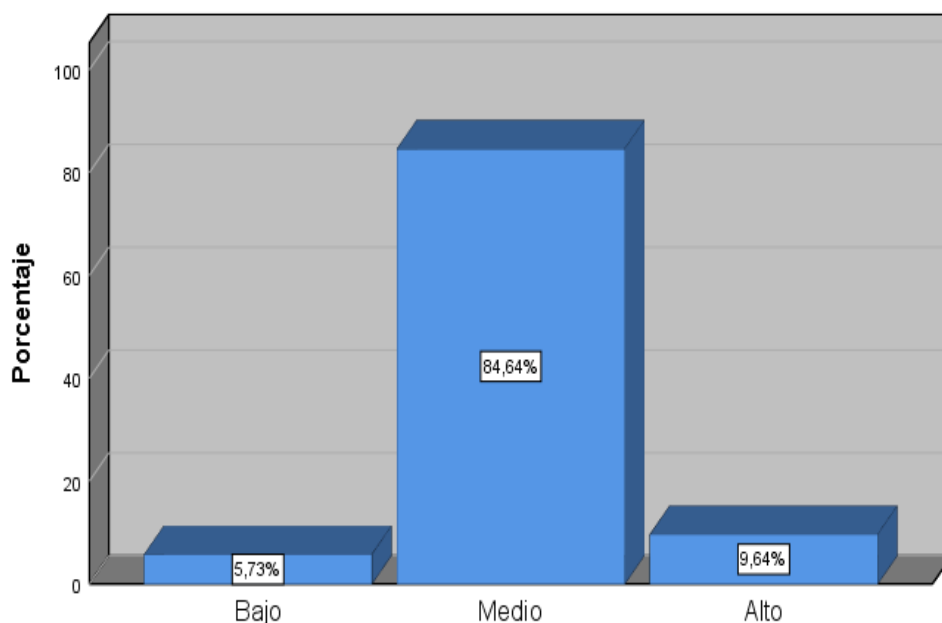
Interpretación: De acuerdo a la tabla 10 podemos verificar que el 37% representado por 144 pasajeros está en desacuerdo con respecto a la integridad personal lo cual la aerolínea no respeta eso en el aeropuerto Jorge Chávez, un 33% representado por 129 personas está ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 5% está de acuerdo, un 20% está muy en desacuerdo y solo el 2% está muy de acuerdo representado por 11 personas del total de la muestra.

3.1.2 En cuanto al nivel de seguridad de los pasajeros en referencia al transporte de mercancías peligrosas en los vuelos comerciales.

Tabla 11: Nivel de aceptación con respecto a la seguridad de los pasajeros

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	22	5,7	5,7
	Medio	325	84,6	90,4
	Alto	37	9,6	100,0
	Total	384	100,0	

Gráfico N° 6: Nivel de aceptación con respecto a la seguridad de los pasajeros

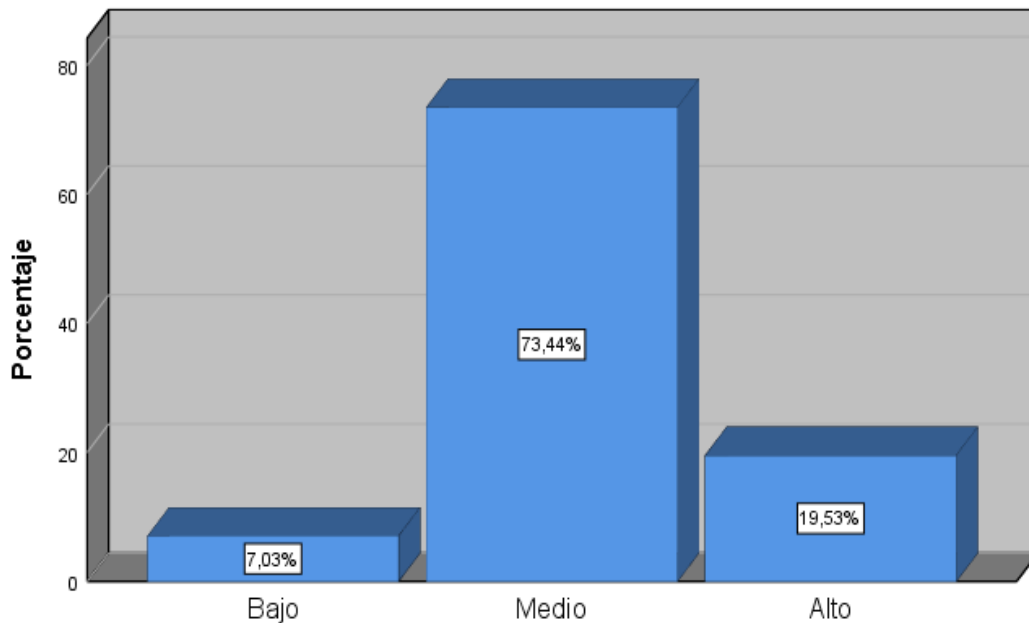


Interpretación: De acuerdo a la tabla 11 y gráfico 6 podemos visualizar que el nivel de aceptación con respecto a la seguridad brindada por la aerolínea en el aeropuerto Jorge Chávez es medio con un 84% representado por 325 pasajeros, un 9% un nivel alto y un 5% tiene un bajo nivel de aceptación conformado por 22 pasajeros.

Tabla 12: Nivel de aceptación de los pasajeros con respecto al transporte de mercancías peligrosas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido				
Bajo	27	7,0	7,0	7,0
Medio	282	73,4	73,4	80,5
Alto	75	19,5	19,5	100,0
Total	384	100,0	100,0	

Gráfico N° 7: Nivel de aceptación de los pasajeros respecto al transporte de mercancías peligrosas



Interpretación: De acuerdo a la tabla 12 y gráfico 7 podemos visualizar que el nivel de aceptación de los pasajeros respecto al transporte de mercancías peligrosas en la aerolínea perjudicando o poniendo en riesgo su vuelo es de nivel bajo con un 73% representando por 282 pasajeros, un 19% un nivel alto y un 7% tiene un nivel bajo de aceptación representado por 27 pasajeros.

3.2. Análisis de la prueba de normalidad.

Hipótesis de normalidad.

H_0 : las valoraciones de los datos tienen distribución normal

H_1 : las valoraciones de los datos difieren de la distribución normal

Nivel de significancia.

P valor = 5%

Tabla 13: Matriz de Prueba de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Seguridad (Agrupada)	,374	384	,000	,748	384	,000
Transporte de mercancía peligrosa (Agrupada)	,250	384	,000	,872	384	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

En la tabla 13 de acuerdo a la muestra que es mayor 50 nos enfocaremos en el estadístico de Kolmogorov-Smirnov siendo los valores 0.374 y 0.250

Cotejo del valor P

Valor $p = 0.000 < \alpha = 0.05$

Decisión.

Como se observó en el matriz el pvalor es $<$ al 0.05, por ello afirmamos la hipótesis nula e indicamos que los datos no tienen distribución normal y aplicaremos la prueba no paramétrica de Spearman.

Tabla 14: Coeficientes de relación rho de Spearman para interpretación

Coeficiente	Tipo de correlación
<0.2 - 0.4]	Baja o débil
<0.4 - 0.6]	Moderada
<0.6 - 0.8]	Alta o Fuerte
<0.8 a 1]	Muy alta o muy fuerte

3.3.Prueba de Correlación.

3.3.1. Hipótesis general.

H₀: NO Existe relación directa entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

H₁: Existe relación directa entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Considerando que:

Pvalor. > 0.05, se rechaza la H₀

Tabla 15: Correlaciones de variables de Hipótesis Generales

			Segurida d (Agrupa do)	Transporte de mercancías peligrosas (Agrupado)
Rho de Spearman	Seguridad (Agrupado)	Coeficiente de correlación	1,000	,693**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	384	384
	Transporte de mercancías peligrosas (Agrupado)	Coeficiente de correlación	,693**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	384	384

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

Interpretación: La tabla 15 evidencia, un coeficiente de 0.693 y un pvalor de $0.000 < 0.05$, dando una correlación alta o fuerte entre variables; por lo que se refuta la hipótesis H_0 y, por consiguiente, ratificar la H_1 .

3.3.2. Hipótesis específica 1

H_0 : No Existe relación directa entre la garantía de personas y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

H_1 : Existe relación directa entre la garantía de personas y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Considerando que:

Pvalor. > 0.05 , se rechaza la H_0

Tabla 16: Correlación de hipótesis específica 1.

			Garantía de personas (Agrupado)	Transporte de mercancías peligrosas (Agrupado)
Rho de Spearman	Garantía de personas (agrupado)	Coefficiente de correlación	1,000	,419**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	384	384
	Transporte de mercancías peligrosas (agrupado)	Coefficiente de correlación	,419**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	384	384

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

Interpretación: La tabla 16 evidencia, un coeficiente de 0.419 y un pvalor de $0.000 < 0.05$, dando una correlación moderada entre variables; por lo que se refuta la hipótesis H_0 y, por consiguiente, ratificar la H_1 .

3.3.3. Hipótesis específica 2

H₀: No Existe relación directa entre la protección personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

H₁: Existe relación directa entre la protección personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Considerando que:

Pvalor. > 0.05, se rechaza la H₀

Tabla 17: Correlación de hipótesis específica 2

			Protección personal (Agrupado)	Transporte de mercancías peligrosas (Agrupado)
Rho de Spearman	Protección personal (agrupado)	Coefficiente de correlación	1,000	,769**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	384	384
	Transporte de mercancías peligrosas (agrupado)	Coefficiente de correlación	,769**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	384	384

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

Interpretación: La tabla 17 evidencia, un coeficiente de 0.769 y un pvalor de 0.000 < al 0.05, dando una correlación alta o fuerte entre variables, por lo que se refuta la hipótesis H₀ y, por consiguiente, ratificar la H₁.

3.3.4. Hipótesis específica 3.

H₀: No Existe relación directa entre la integridad personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

H₁: Existe relación directa entre la integridad personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Considerando que:

Pvalor. > 0.05, se rechaza la H₀

Tabla 18: Correlación de Hipótesis Específica 3

			Integridad personal (agrupado)	Transporte de mercancías peligrosas (Agrupado)
Rho de Spearman	Integridad personal (agrupado)	Coefficiente de correlación	1,000	,564**
		Sig. (bilateral)	.	,000
	Transporte de mercancías peligrosas (agrupado)	N	66	66
		Coefficiente de correlación	,564**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	66	66

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

Interpretación: La tabla 18 evidencia, un coeficiente de 0.564 y un pvalor de 0.000 < al 0.05, dando una correlación moderada entre variables, por lo que se refuta la hipótesis H₀ y, por consiguiente, ratificar la H₁.

IV. DISCUSIÓN

4.1. Discusión-Hipótesis general

Se tuvo como fin general establecer la correspondencia de conexión entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao. Luego se realizó el análisis de las variables ya mencionados con el apoyo de la estadística inferencial y descriptivo donde se dedujo una relación positiva del 0.693 un pvalor < al 0.05, tal como lo menciona Hernández, Fernández y Baptista (2014), aceptando la H_1 , por ende, se concluye que a mejor sea la seguridad dentro del aeropuerto habrá mayor seguridad en referente al transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao.

Encontramos relación con la investigación efectuado por Muñoz y Ponte (2015) con su trabajo *Optimización del sistema de seguridad industrial y salud ocupacional en la planta de azúcar de la empresa Agroindustria San Jacinto S.A.A.* Tuvo la finalidad de realizar el mejoramiento y la optimización del sistema, encargada de custodiar la salud ocupacional en la seguridad industrial de la empresa señalada. Se concluye que la implantación de propuestas para mejorar esas cuestiones de seguridad en la empresa logra reducir hasta en un 70 % los riesgos de contraer alguna enfermedad ocupacional. Así mismo, también se logró calcular que los críticos riesgos de salud ocupacional y seguridad se elevan hasta índices entre un 65 % y 90 %, los cuales son máximos durante los meses noveno y decimosegundo, debido a la profundización en el logro de objetivos productivos planteados.

Según Carhuaricra (2017) la seguridad puede ser entendida como estar libre de daños o peligros; mientras que, desde una perspectiva psicosocial, también puede concebirse como un estudio mental en individuos (animales y personas). De esta manera, se constituye como la garantía de personas, protección personal e integridad personal.

Es así que, en base a las contribuciones de Muñoz y Ponte y Carhuaricra, referidos de antemano, y junto con los resultados adquiridos en el estudio inferencial de nuestro examen como ayuda a las hipótesis mencionadas anteriormente, existe una casualidad con la hipótesis de los ensayistas, que ha relegado a ayuda hipotética para el estudio, mostrando con honestidad los resultados obtenidos en el presente examen.

4.2. Discusión - Hipótesis específica 1

El primer objetivo específico fue establecer la relación de garantía de personas y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Teniendo como resultado un coeficiente de correlación positiva del 0.419 fuerte con un pvalor < 0.05 , como lo menciona Hernández, Fernández y Baptista (2014), afirmando la H_1 . Por consiguiente, se indica que si la garantía de personas es mejor dentro del aeropuerto habrá una seguridad mayor referente al transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao.

El resultado encontrado nos hace enlazar con la investigación realizada por Yucra (2015) con su estudio *Seguridad en el transporte de materiales peligrosos para el control de riesgos de salud humana y medio ambiente, empresa de transportes Hagemsa S.A.C. CIA Minera Antapaccay*. Tuvo la finalidad de diseñar estrategias para garantizar la seguridad al momento de realizar el traslado terrestre de elementos que susciten peligros la integridad del medioambiente o la salud humana. Dicho estudio concluyó que la implementación, en planes de emergencia, de listas de verificación se constituye como una adecuada alternativa para brindar eficaz solución a acciones de ilícita interferencia. De este modo, también se recalca que la clasificación de elementos según su el riesgo que pueden representar no debe realizarse de forma improvisada, puesto que estos pueden llegar a involucrar la salud de las personas responsables de su transporte y la integridad de ellas específicamente, en centros laborales donde se incurre en la manipulación de sustancias químicas provenientes de naciones en vías de desarrollo o recién industrializados.

Por otro lado, Haba (2004) aseveran que hace alusión a la garantía brindada a las personas para asegurarles que sus derechos, sus bienes y su integridad no serán expuestos a situaciones de peligro, y en caso de producirse perjuicios, se actuará en respuesta con la conveniente protección y la debida reparación. (p. 52)

Es así que, en base a las contribuciones de Yucra y Haba, referidos de antemano, y junto con los logros determinados en el estudio inferencial de nuestro examen como ayuda a las hipótesis mencionadas anteriormente, existe una casualidad con la hipótesis de los ensayistas, que ha relegado a ayuda hipotética para el estudio, mostrando con honestidad los resultados obtenidos en el presente examen.

4.3. Discusión - Hipótesis específica 2

En el segundo fin específico, se planteó establecer si la protección personal tiene relación con el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Teniendo como resultado un coeficiente de correlación positiva del 0.769 alta o fuerte con un pvalor < 0.05 , como lo menciona Hernández, Fernández y Baptista (2014), afirmando la H_1 . Por lo tanto, diríamos que a mejor sea la protección personal dentro del aeropuerto habrá mayor seguridad en referente al transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Existe similitud con la investigación efectuada por Aranibar (2017) con su estudio *Elaboración del plan anual de seguridad y salud ocupacional para el transporte de concentrado de cobre para minera Las Bambas*. Donde el fin fue diseñar e implantar un plan anual que vele por la salud ocupacional y la seguridad al momento de realizarse el traslado de concentrados de cobre por la señalada minera. Tal estudio fue de tipo experimental. La observación directa y la información conseguida en el campo se constituyeron como las técnicas empleadas, mientras que los controles críticos, las hojas de ruta, la capacitación de choferes y la implementación de unidades se presentaron como los instrumentos utilizados. Los trabajadores responsables de la realización del transporte conformaron la población; mientras que la muestra se conformó por los incidentes en distintas áreas que también se encuentran implicadas en la efectucción del transporte de la sustancia señalada.

Cortés (2007) asevera que es aquella técnica cuya primordial finalidad es servir de protección a las personas ante externas agresiones, que pueden ser biológicas, químicas o físicas, y pueden suscitarse en el ambiente donde se esté desarrollando la actividad de labores.

Es así que, en base a las contribuciones de Aranibar y Cortés, referidos de antemano, y junto con los resultados adquiridos en el estudio inferencial de nuestro examen como ayuda a las hipótesis mencionadas anteriormente, existe una casualidad con la hipótesis de los ensayistas, que ha relegado a ayuda hipotética para el estudio, mostrando con honestidad los resultados obtenidos en el presente examen.

4.4. Discusión - Hipótesis específica 3

El tercer objetivo específico, fue establecer si la integridad personal tiene conexión con el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Teniendo El resultado dio un coeficiente positivo de 0.564 moderada con un pvalor < 0.05 , como lo menciona Fernández, Baptista y Hernández (2014), afirmando la H_1 . Por consiguiente, se concluye que a mejor sea la integridad personal dentro del aeropuerto habrá mayor seguridad en referente al transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Los resultados obtenidos nos hacen enlazar con la investigación realizada por Carhuas y Mauricio (2014) con su indagación *Seguridad industrial y calidad de vida laboral en la planta envasadora Star Gas S.R.L.* Tuvo el objetivo determinar la conexión que se puede establecer entre la variable 1 y 2 de la organización elegida durante el 2013. La indagación se identificó por ser aplicada, descriptiva-correlacional y no experimental. 13 colaboradores llegaron a conformar la muestra, quienes, a través de cuestionarios, lograron brindar la información necesaria. Dicha indagación concluyó que se puede determinar una relación positiva entre la variable 1 y 2; a pesar de que las normativas de seguridad generan un mínimo impacto ($r = 0.344$; $p = 0.250$) en la calidad de vida laboral.

De igual manera, Canosa (2006) estipula que este aspecto implica los aspectos moral, psíquico y físico, por lo que se presenta como un bien jurídico resguardado por el derecho; es decir, una cuestión de inviolabilidad de la persona.

Es así que, en base a las contribuciones de Mauricio y Canosa, referidos de antemano, y junto con los resultados adquiridos en el estudio inferencial de nuestro examen como ayuda a las hipótesis mencionadas anteriormente, existe una casualidad con la hipótesis de los ensayistas, que ha relegado a ayuda hipotética para el estudio, mostrando con honestidad los resultados obtenidos en el presente examen.

V. CONCLUSIÓN

1. Se determinó una relación alta o muy fuerte entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aceptando nuestra hipótesis alterna ya que dio un pvalor $<$ al 0.05, lo que quiere decir que a mejor sea la seguridad brindada en el aeropuerto mejor será el transporte de dichas mercancías para el bienestar de los pasajeros.
2. Respecto a la garantía de las personas en el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se logró determinar una relación moderada aceptando nuestra hipótesis alterna ya que dio un pvalor $<$ al 0.05, lo que quiere decir cuanto mejor sea la garantía de las personas brindada en el aeropuerto mejor será el transporte de dichas mercancías para el bienestar de los pasajeros.
3. De acuerdo a la protección personal en el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se determinó una relación alta o fuerte aceptando nuestra hipótesis alterna ya que dio un pvalor $<$ al 0.05, lo que quiere decir cuanto mejor sea la protección personal brindada en el aeropuerto mejor será el transporte de dichas mercancías para el bienestar de los pasajeros.
4. Por último, la integridad personal en el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao se logró determinar una relación moderada aceptando nuestra hipótesis alterna ya que dio un pvalor menor al 0.05, lo que quiere decir cuanto mejor sea el respaldo de la integridad personal brindada en el aeropuerto mejor será el transporte de dichas mercancías para el bienestar de los pasajeros.

VI. RECOMENDACIÓN

1. Es apropiado utilizar una guía para uso simple y rápido, que permita reconocer el material riesgoso como una regla con numeración global, también puede ser utilizado por el encuestado principal para tocar la base en la ubicación del evento, señales de las primeras reuniones. La reacción acerca de las amenazas potenciales del material, las medidas de seguridad abierta y las actividades de reacción esenciales ante la crisis, es de libre transmisión, construye una gestión de crisis convencional para situaciones en las que no se puede desarrollar una prueba distintiva. Además, una Guía, que constituye separaciones de aislamiento inicial y la actividad defensiva, si se produce la no posibilidad de distinguir el material riesgoso, permite encontrar los controles de crisis mediante el reconocimiento de tonos, placas o contornos que son ocasionalmente refrescado.
2. Con respecto a las garantías de personas se recomienda a la aerolínea tener bien identificados los bienes que serán cargados al avión para así proteger los derechos de las personas a tener un viaje con total seguridad y tranquilidad
3. De acuerdo a la protección de personal es recomendable que la empresa capacite bien a su personal para que así demuestren y transmitan seguridad al pasajero a bordo de la aerolínea, así mismo las actividades que hace el personal se sienta aquello.
4. Por último, respecto a la integridad personal se recomienda realzar actividades integradoras con el personal de la aerolínea cada cierto tiempo y así intensificar su integridad física, moral y psíquica.

VII. REFERENCIAS

- Ander, E. (2002). *Técnicas de investigación social*. Buenos Aires. Editorial Lumen.
- Aranibar, S. (2017). *Elaboración del plan anual de seguridad y salud ocupacional para el transporte de concentrado de cobre para minera Las Bambas*. Universidad Nacional de San Agustín. Perú.
- Arrieta, E., López, M. y Lucio, M. (2013). *Análisis del transporte de mercancías peligrosas por vía aérea y su traslado, vía terrestre hacia los centros de producción*. Tesis de licenciatura. Universidad Estatal de Guayaquil. Ecuador.
- Azizullah, A. Khan, M. Richter, P. Häder, D. (2011). *Water pollution in Pakistan and its impact on public health – A review*. Environment International.
- Behar, D. (2008). *Metodología de la investigación*. Argentina: Editorial Shalom.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación* (3.ª ed.). Colombia: Pearson Educación.
- Canosa, R. (2006). *El derecho a la integridad personal*. España: Lex Nova.
- Carhuaricra, W. (2015). *Implementación de un programa de seguridad y salud ocupacional para reducir los incidentes laborales de los trabajadores en el área de producción en la Empresa Industrial Winengar E.I.R.L, año 2015*. Tesis de licenciatura. Universidad César Vallejo. Perú.
- Carhuas, E. y Mauricio, J. (2014). *Seguridad industrial y calidad de vida laboral en la planta envasadora Star Gas S.R.L. – Acobamba, periodo 2013*. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional del Centro del Perú. Perú.
- Céspedes, G. (2015). *Un análisis de la seguridad y salud en el trabajo en el sistema empresarial cubano*. Revista latinoamericana de derecho social. Volumen 22.
- Cortés, J. (2007). *Técnicas de prevención de riesgos laborales: seguridad e higiene del trabajo*. España: TÉBAR.
- Flores, P. (2006). *Transporte de mercancías peligrosas en naves mercantes*. Tesis de licenciatura. Universidad Austral de Chile.
- García, Z. (2015). *Seguridad e higiene industrial y motivación (estudio realizado con personal de la empresa Constructora e Ingeniería Futura de Quetzaltenango)*. Tesis de licenciatura. Universidad Rafael Landívar. Guatemala.
- Haba, E. (2004). *Axiología jurídica fundamental*. 1º edición. Editorial de la Universidad de Costa Rica. Costa Rica.

- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2010). Metodología de la Investigación. México: Mc Graw Hill Educación.
- Hernández, R.; Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6.ª ed.). México: McGraw-Hill.
- Kerlinger, F. y Lee, H. (2002). Investigación del comportamiento. Método de investigación en ciencias sociales (4.ª ed.). México: McGraw-Hill.
- Méntrida, J. (2015). Evolución en la calidad de las inspecciones de seguridad industrial provocada por los nuevos modos de regulación. Tesis de doctorado. Universidad de Córdoba. Argentina.
- MTC. (2014). Programa de seguridad de aviación. Recuperado de: https://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/seguridad_aeronautica/documentos/apendice_1_ca_107_3_01.PDF
- Muñoz, R. y Ponte, J. (2015). Optimización del sistema de seguridad industrial y salud ocupacional en la planta de azúcar de la empresa Agroindustria San Jacinto S.A.A. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional del Santa. Perú.
- Niño, V. (2011). Metodología de la investigación. Colombia: Ediciones de la U.
- OACI. (2007). Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación. Recuperado de: <https://apcae.files.wordpress.com/2009/05/plan-global-de-oaci-para-la-seguridad-operacional-de-la-aviacion.pdf>
- Oblitas, L. y Becoña, E. (2003). Psicología de la salud y adicciones: perspectiva terapéutica. Revista de Psicología de la PUCP. Vol. XXI, 1.
- ONU. (2011). Transporte de mercancías peligrosas. Volumen 1. Recuperado de: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/rev17/Spanish/Rev17_Volume1.pdf
- Otero, A. (2001). Medio ambiente y educación: capacitación ambiental para docentes (2.ª ed.). México: Novedades Educativas.
- Regulación Aeronáutica del Perú. (2014). Texto de modificación de la Regulación Aeronáutica del Perú - RAP 91. Recuperado de: https://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/rap/rap_rev_original/rap_91/RD_325_2014_MTC12_separata_especial.pdf
- Sánchez, F. (2016). Propuesta e implementación de mejora al programa de seguridad e higiene industrial para la empresa objeto de estudio. Tesis de maestría. Instituto Politécnico Nacional. México.

Yucra, E. (2015). Seguridad en el transporte de materiales peligrosos para el control de riesgos de salud humana y medio ambiente, empresa de transportes Hagemsa S.A.C. CIA Minera Antapaccay. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional de San Agustín. Perú.

ANEXOS

Anexo 1: Instrumento de medición

Cuestionario

Estimado(a) socio(a):

El presente instrumento tiene como objetivo determinar la relación entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional

Jorge Chávez, 2018.

Por ello, se le solicita que responda todos los siguientes enunciados con veracidad.

Agradeciéndole de antemano su colaboración.

Datos específicos	
1	Muy en desacuerdo
2	En desacuerdo
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo
4	De acuerdo
5	Muy de acuerdo

Variable 1: seguridad		1	2	3	4	5
1	Cuando viajo tengo todas las garantías posibles para un cómodo viaje.					
2	Me siento muy seguro viajando en avión.					
3	Cuando se me pierde algún equipaje el aeropuerto se hace cargo de todo.					
4	El personal de seguridad mostró cortesía al aplicar los procedimientos de seguridad.					
5	Considero que las medidas de seguridad, aplicadas por el personal responsable de estas, son eficientes.					
6	Dentro del aeropuerto y dentro del avión me siento seguro.					
7	¿Notificaría usted a la seguridad aeroportuaria al tener conocimiento de que se quiera cometer un secuestro de una aeronave o sabotaje?					
8	Por mi seguridad jamás transportaría alguna mercancía peligrosa.					
9	Considero que otras personas no avisarían sobre algún suceso mal intencionado dentro del aeropuerto.					
10	Tengo muy en claro mis derechos si en caso me llegase a pasar algo.					

Variable 2: transporte de mercancías peligrosas		1	2	3	4	5
1	La línea aérea siempre informa a sus pasajeros respecto a las mercancías para el cuidado de la salud.					
2	Tengo conciencia de las mercancías que voy a transportar.					
3	El aeropuerto cuenta con todos los mecanismos en bienestar de mi salud.					
4	Me parece bien aplicada la inspección por el arco detector de metales.					
5	¿Considera que las medidas de seguridad que se aplican en este aeropuerto son más estrictas que en otros?					
6	Tanto el aeropuerto como la línea aérea tienen adecuadamente las señalizaciones.					
7	Tanto el aeropuerto como la línea aérea tienen espacios adecuados para discapacitados					
8	En el aeropuerto siempre se ve tachos ecológicos en beneficio del medioambiente.					
9	El aeropuerto incentiva a los pasajeros al cuidado del medioambiente.					
10	La línea aérea cuenta con espacios adecuados para todo tipo de mercancías.					

Anexo 2: Matriz de consistencia

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Dimensiones	Metodología
<p>Problema general:</p> <p>¿Cuál es la relación entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018?</p> <p>Problemas específicos</p> <p>¿Cuál es la relación entre la garantía de personas y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018?</p> <p>¿Cuál es la relación entre la protección personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018?</p> <p>¿Cuál es la relación entre la integridad personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Determinar la relación entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez- Callao 2018.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>Determinar la relación entre la garantía de personas y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018.</p> <p>Determinar la relación entre la protección personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018.</p> <p>Determinar la relación entre la integridad personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018.</p>	<p>Hipótesis general:</p> <p>Existe relación directa entre la seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018.</p> <p>Hipótesis específicas</p> <p>Existe relación directa entre la garantía de personas y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018.</p> <p>Existe relación directa entre la protección personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018.</p> <p>Existe relación directa entre la integridad personal y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018.</p>	<p>Seguridad</p> <p>Transporte de mercancías peligrosas</p>	<p>Garantía de personas</p> <p>Protección personal</p> <p>Integridad personal</p> <p>Salud</p> <p>Seguridad</p> <p>Medioambiente</p>	<p><u>Diseño de la Investigación</u> No experimental, correlacional.</p> <p><u>Tipo de Investigación</u> Aplicada</p> <p><u>Población</u> 80 pasajeros de un vuelo en el Aeropuerto Jorge Chávez.</p> <p><u>Muestra</u> 66 pasajeros de un vuelo en el Aeropuerto Jorge Chávez.</p> <p><u>Técnica de procesamiento de la información</u> Programa estadístico SPSS 23</p>

Anexo 3: Validez de instrumento de recolección

Validación del Mg. Zevallos Gallardo Verónica



**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN EN TURISMO Y HOTELERÍA
TABLA DE EVALUACIÓN DE EXPERTOS**

Lima, 25 DE junio de 2018

Apellido y nombres del experto: AP Zevallos Gallardo, E. Verónica

DNI: 41726975

Teléfono: 932371609

Título/grados: Mg. Docencia - Universitaria

Cargo e institución en que labora: Coor. Acreditación

Mediante la tabla de evaluación de expertos, usted tiene la facultad de evaluar cada una de las preguntas marcando con "x" en las columnas de SÍ o NO.

	ITEM	APRECIA		OBSERVACIONES
		SÍ	NO	
1	¿El instrumento de recolección de datos está formulado con lenguaje apropiado y comprensible?	/		
2	¿El instrumento de recolección de datos guarda relación con el título de la investigación?	/		
3	¿El instrumento de recolección de datos facilitará el logro de los objetivos de la investigación?	/		
4	¿El instrumento de recolección de datos se relaciona con la(s) variable(s) de estudio?	/		
5	¿Las preguntas del instrumento de recolección de datos se desprenden con cada uno de los indicadores?	/		
6	¿Las preguntas del instrumento de recolección de datos se sostienen en antecedentes relacionados con el tema y en un marco teórico?	/		
7	¿el diseño del instrumento de recolección de datos facilitará el análisis y el procesamiento de los datos?	/		
8	¿El instrumento de recolección de datos tiene una presentación ordenada?	/		
9	¿El instrumento guarda relación con el avance de la ciencia, la tecnología y la sociedad?	/		

SUGERENCIAS: _____


 FIRMA DEL EXPERTO



**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN EN TURISMO Y HOTELERÍA
TABLA DE EVALUACIÓN DE EXPERTOS**

Lima, 25 DE JUNIO de 2018

Apellido y nombres del experto: LOBATÓN GUTIÉRREZ CARLOS A

DNI: 08445111

Teléfono: 940295118

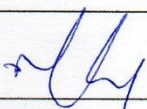
Título/grados: MBA

Cargo e institución en que labora: DOCENTE

Mediante la tabla de evaluación de expertos, usted tiene la facultad de evaluar cada una de las preguntas marcando con "x" en las columnas de SÍ o NO.

	ITEM	APRECIA		OBSERVACIONES
		SÍ	NO	
1	¿El instrumento de recolección de datos está formulado con lenguaje apropiado y comprensible?	x		
2	¿El instrumento de recolección de datos guarda relación con el título de la investigación?	x		
3	¿El instrumento de recolección de datos facilitará el logro de los objetivos de la investigación?	x		
4	¿El instrumento de recolección de datos se relaciona con la(s) variable(s) de estudio?	x		
5	¿Las preguntas del instrumento de recolección de datos se desprenden con cada uno de los indicadores?	x		
6	¿Las preguntas del instrumento de recolección de datos se sostienen en antecedentes relacionados con el tema y en un marco teórico?	x		
7	¿el diseño del instrumento de recolección de datos facilitará el análisis y el procesamiento de los datos?	x		
8	¿El instrumento de recolección de datos tiene una presentación ordenada?	x		
9	¿El instrumento guarda relación con el avance de la ciencia, la tecnología y la sociedad?	x		

SUGERENCIAS: _____



FIRMA DEL EXPERTO



**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN EN TURISMO Y HOTELERÍA
TABLA DE EVALUACIÓN DE EXPERTOS**

Lima, 25 de Junio de 2018

Apellido y nombres del experto: Dr. Barrutia Barreto, Israel

DNI: 10614088

Teléfono: 997 768 247

Título/grados: Dr. en Administración

Cargo e institución en que labora: Docente UCV.

Mediante la tabla de evaluación de expertos, usted tiene la facultad de evaluar cada una de las preguntas marcando con "x" en las columnas de SÍ o NO.

	ITEM	APRECIA		OBSERVACIONES
		SÍ	NO	
1	¿El instrumento de recolección de datos está formulado con lenguaje apropiado y comprensible?	x		
2	¿El instrumento de recolección de datos guarda relación con el título de la investigación?	x		
3	¿El instrumento de recolección de datos facilitará el logro de los objetivos de la investigación?	x		
4	¿El instrumento de recolección de datos se relaciona con la(s) variable(s) de estudio?	x		
5	¿Las preguntas del instrumento de recolección de datos se desprenden con cada uno de los indicadores?	x		
6	¿Las preguntas del instrumento de recolección de datos se sostienen en antecedentes relacionados con el tema y en un marco teórico?	x		
7	¿El diseño del instrumento de recolección de datos facilitará el análisis y el procesamiento de los datos?	x		
8	¿El instrumento de recolección de datos tiene una presentación ordenada?	x		
9	¿El instrumento guarda relación con el avance de la ciencia, la tecnología y la sociedad?	x		

SUGERENCIAS: _____

FIRMA DEL EXPERTO

Base de datos

Personas/ items	SEGURIDAD										TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS									
	Garantía de personas		Protección personal					Integridad personal			Salud					Seguridad		Medioambiente		
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20
1	1	1	1	1	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3
2	1	2	2	1	3	2	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	2
3	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	1	2
4	1	2	2	1	2	2	2	2	1	2	1	2	1	1	2	2	1	2	2	2
5	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2
6	1	1	2	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	1
7	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2
8	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1
9	2	1	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2
10	1	2	2	2	2	1	2	2	1	1	2	1	2	3	3	3	3	3	3	3
11	1	2	2	1	2	2	2	2	2	1	1	1	2	3	3	3	3	2	3	3
12	1	2	2	2	2	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	1	1	2
13	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	1
14	1	2	2	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
15	1	5	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	5	2	4	3	4	2	4	3
16	1	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2
17	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	1	1	1	1
18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
19	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1
20	1	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2
21	1	4	3	4	4	2	3	3	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	1
22	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2
23	2	2	3	2	2	3	2	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2
24	2	2	2	4	2	2	4	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4
25	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2
26	1	1	3	3	2	3	2	2	2	1	1	2	1	3	3	3	3	3	3	3
27	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
28	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2
29	2	2	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	2	2	2	4	2	2	2
30	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
31	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	1	2
32	1	2	2	1	2	2	2	2	1	2	1	2	1	1	2	2	1	2	2	2
33	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2
34	2	1	2	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	1
35	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2
36	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1

V1	V2	DM1	DM2	DM3
19	28	2	10	7
21	23	3	10	8
15	15	3	6	6
17	16	3	9	5
18	19	3	10	5
15	16	2	8	5
19	19	3	10	6
15	17	3	9	3
17	18	3	10	4
16	26	3	9	4
17	24	3	9	5
16	15	3	8	5
18	17	3	9	6
16	12	3	8	5
44	36	6	24	14
16	18	3	8	5
28	19	4	15	9
10	11	2	5	3
17	17	3	8	6
18	17	3	9	6
29	19	5	16	8
11	15	2	6	3
24	23	4	12	8
26	38	4	14	8
13	12	2	7	4
20	25	2	13	5
11	10	2	6	3
13	17	2	8	3
30	28	4	16	10
10	10	2	5	3
16	15	4	6	6
17	16	3	9	5
19	19	4	10	5
16	16	3	8	5
20	19	4	10	6
16	17	4	9	3

37	2	1	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2	17	18	3	10	4
38	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	2	1	2	3	3	3	3	3	3	3	17	26	4	9	4
39	1	2	2	1	2	2	2	2	2	1	1	1	2	3	3	3	3	3	2	3	17	24	3	9	5
40	1	2	2	2	2	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	1	1	2	16	15	3	8	5
41	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	1	18	17	3	9	6
42	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	17	12	4	8	5
43	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	5	2	4	3	4	2	4	3	48	36	10	24	14
44	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	17	18	4	8	5
45	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	1	1	1	1	29	19	5	15	9
46	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	10	11	2	5	3
47	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	17	17	3	8	6
48	2	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	19	17	4	9	6
49	2	4	3	4	4	2	3	3	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	1	30	19	6	16	8
50	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2	11	15	2	6	3
51	2	2	3	2	2	3	2	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	24	23	4	12	8
52	2	2	2	4	2	2	4	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	26	38	4	14	8
53	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	13	12	2	7	4
54	1	1	3	3	2	3	2	2	2	1	1	2	1	3	3	3	3	3	3	3	20	25	2	13	5
55	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	10	2	6	3
56	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	13	17	2	8	3
57	2	2	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	2	2	2	4	2	2	2	30	28	4	16	10
58	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	10	2	5	3
59	2	4	3	4	4	2	3	3	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	1	30	19	6	16	8
60	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2	11	15	2	6	3
61	2	2	3	2	2	3	2	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	24	23	4	12	8
62	2	2	2	4	2	2	4	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	26	38	4	14	8
63	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	13	12	2	7	4
64	1	1	3	3	2	3	2	2	2	1	1	2	1	3	3	3	3	3	3	3	20	25	2	13	5
65	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	10	2	6	3
66	2	4	3	4	4	2	3	3	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	1	30	19	6	16	8

	ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE TESIS	Código : F06-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
---	--	---

Yo,

CARLOS TOVAR ZACARIAS, docente de la Facultad CIENCIAS EMPRESARIALES y Escuela Profesional de ADMINISTRACIÓN EN TURISMO Y HOTELERÍA de la Universidad César Vallejo – Filial Lima Norte, revisor de la tesis titulada “LA SEGURIDAD Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ-CALLAO 2018”, de la estudiante LUCERO SHIRLEY PRADO VALDERRAMA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 14% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El suscrito analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Los Olivos 08 de julio del 2019



Firma

Mg. Carlos Tovar Zacarías

DNI: 10139218

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Representante de la Dirección / Vicerrectorado de Investigación y Calidad	Aprobó	Rectorado
---------	----------------------------	--------	---	--------	-----------

Resumen de coincidencias

14
14 %

Se están viendo fuentes estándar
Ver fuentes en inglés (Beta)

Coincidencias	
1	Entregado a Universidad... Trabajo del estudiante 4 % >
2	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet 4 % >
3	Entregado a Universidad... Trabajo del estudiante 1 % >
4	Entregado a Universitat... Trabajo del estudiante 1 % >
5	repositorio.uns.edu.pe Fuente de Internet 1 % >
6	Entregado a Universidad... Trabajo del estudiante <1 % >
7	Entregado a Universidad... Trabajo del estudiante <1 % >
8	Entregado a Pontificia... Trabajo del estudiante <1 % >



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN EN TURISMO Y HOTELERÍA

"La seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-Callao 2018"

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN ADMINISTRACIÓN EN TURISMO Y HOTELERÍA

AUTORA:


Lucero Shirley Prado Valderama

ASESOR:

Mg. Miguel Ángel Ruiz Palacios

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:
Responsabilidad Social Pública y Corporativa

Lima - Perú
2018

 UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL UCV	Código : F08-PP-PR-02.02
		Versión : 09
		Fecha : 23-03-2018
		Página : 1 de 1

Yo Prado Valderrama Lucero Shirley....., identificado con DNI N° 76098633, egresado de la Escuela Profesional de Administración en Turismo y Hotelería de la Universidad César Vallejo, autorizo (X) , No autorizo () la divulgación y comunicación pública de mi trabajo de investigación titulado "La Seguridad y el Transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Callao, 2018..."; en el Repositorio Institucional de la UCV (<http://repositorio.ucv.edu.pe/>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33

Fundamentación en caso de no autorización:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....


 FIRMA

DNI: 76098633

FECHA: 28 de Junio del 2018

				
				Elaboró



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACION EN TURISMO Y HOTELERIA

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:
LUCERO SHIRLEY PRADO VALDERRAMA

INFORME TÍTULADO:

“La seguridad y el transporte de mercancías peligrosas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Callao 2018”

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:
LICENCIADA EN ADMINISTRACION EN TURISMO Y HOTELERIA

SUSTENTADO EN FECHA: 18/12/2018

NOTA O MENCIÓN: 12(DOCE)



FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN