

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

**CONTROL DE TRÁFICO AÉREO Y
MARÍTIMO. IDENTIFICACIÓN DE
IDIOSINCRASIAS Y
APORTACIONES AL CONTEXTO
DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA**

Autor: Francisco Marí Sagarra

Director: Ricard Marí Sagarra

CAPÍTULO 9

TRABAJO DE CAMPO: DISEÑO Y CUMPLIMIENTO DE LAS ENCUESTAS POR LOS CONTROLADORES

9.1. Diseño de las encuestas

Llegado a este punto de la tesis, siguiendo lo previsto para su desarrollo, se consideró necesario conocer el criterio anónimo, pero personal, del colectivo que forma el equipo humano que se ve, día a día, sujeto al procedimiento y a la organización, tanto aérea como marítima, de su ámbito de control de tráfico.

Para alcanzar este objetivo, se creyó idóneo el diseño y cumplimiento de un cuestionario donde se reflejaran las preguntas que aportaran la aproximación del sentir, de la inquietud o el grado de satisfacción que individualmente quisiera manifestar cada controlador, pero que reunidas en el conjunto de cada colectivo se obtuviera una visión completa que sirviera de feed back entre lo que se dispone y lo que se obtiene, entre lo que se cree exteriormente y lo que realmente se valora desde dentro, entre lo que se quiere que sea y lo que en definitiva es.

La primera tarea consistió en establecer criterios que definieran el contenido de las encuestas por bloques temáticos y la forma de presentar las preguntas, se diseñó una encuesta subjetiva pensada en criterios de futuro, contemplando aspectos complejos de carácter organizativo, a partir de distintas experiencias anteriores, especialmente dos, que han demostrado su eficacia [ISM-86], en la misma línea y más recientemente [MAZA-99] por su máxima aproximación al tema, han constituido las referencias más claras para ser adaptadas específicamente a las necesidades de éste trabajo de campo.

Es de resaltar que es la primera vez en España que se hace un tipo de encuesta de estas características y magnitud, tanto a los controladores aéreos como marítimos.

9.2. Metodología de la encuesta

No obstante lo anterior, se procedió a un análisis objetivo de la metodología a utilizar, cuyas primeras conclusiones fueron la adopción del análisis cuantitativo. La encuesta por cuestionario sería adecuada para la recogida de información. Siendo el objetivo el que determina el método adecuado para su estudio, era oportuno hacer preguntas sistemáticas que controlaran a los actores que intervienen.

Se basó en la definición, de que una encuesta es una investigación realizada sobre una muestra de personas, representativa de un colectivo más amplio, utilizando procedimientos estandarizados de interrogación, con la finalidad de obtener medidas cuantitativas de una gran variedad de características de la población.

Para la formulación se utilizaron las preguntas cerradas por la ventaja de su codificación más sencilla y rápida, apropiada cuando el objeto de estudio está poco estructurado, como puede ser el marítimo, y también para conocer mejor el marco de referencia de los encuestados sobre el grado de conocimiento de los temas y su motivación para hablarnos de ello.

Dentro del sistema cerrado se utilizó el carácter dicotómico del SI-NO, y otras de elección múltiple, dada la facilidad de ser codificadas se empleó el paquete informático SPSS en su versión más avanzada.

La propuesta de encuesta es similar para cada colectivo (aéreo y marítimo) con las adaptaciones a las funciones y léxicos de cada actividad, pero se mantuvieron estrictamente los mismos criterios a fin de que fueran totalmente compatibles en la totalidad de las 59 preguntas a los controladores aéreos y a las 54 preguntas a los controladores marítimos, agrupadas en 14 bloques, según se detalla a continuación:

- A Datos personales no identificativos**
- B Datos profesionales**
- C Datos subjetivos generales**
- D Valoración en la gestión en la empresa**
- E Valoración en la gestión de la administración española**
- F Organización del trabajo**
- G Valoración de los compañeros de trabajo**
- H Valoración del esfuerzo en el trabajo**
- I Factores físicos**
- J Tecnificación**
- K Factores sociales**
- L Factores de seguridad**

M Accidentes

N Formación

9.3. Justificación de los bloques

El criterio seguido para el diseño de las preguntas, y la inclusión en sus respectivos bloques, fue:

- Bloque A, compuesto por 4 preguntas, clasifica al controlador por sus datos personales y académicos, con carácter totalmente no identificativo, en cuanto a la edad, situación familiar y la titulación máxima que dispone, sea o no requerida por las exigencias legales.
- Bloque B, con 4 preguntas, le identifica en el aspecto profesional por tiempos de actividad y destino, la especialidad dentro de las posibles y la función anterior a la actual.

Es evidente que los bloques A y B identifican tanto a la persona como al profesional, lo que debe permitir una vinculación causa/efecto con los criterios que posteriormente se puedan manifestar.

- Bloque C, también con 4 preguntas, se obtiene información del estado de opinión sobre la profesión que desarrolla como controlador. Este bloque es independiente dado el carácter subjetivo de las preguntas que se realizan, que pueden o no estar al margen del conjunto de la encuesta, pero era inevitable realizarlas a efectos de conocer tendencias.
- Bloque D, con 3 preguntas, quiere relacionar la opinión del controlador respecto a la empresa, con la organización interna y el criterio de estabilidad de empleo, y por tanto de futuro.
- Bloque E, también con 3 preguntas, quiere conocer el criterio, no como empresa, sino en el plano oficialista dentro del esquema de la administración, lo que se percibe y lo que se recibe en realidad.

Este bloque, a diferencia del anterior D, que solo tenía un solo sentido de opinión, establece el feed back de lo que entrega profesionalmente como empleado y de que forma entiende que es reconocida su función.

- Bloque F, con 4 preguntas, quiere conocer la opinión sobre la organización piramidal de la función y como es valorada como empresa. Psicológicamente

significa el grado de satisfacción personal respecto al trabajo que desarrolla en su entorno más inmediato y cercano, distinto del bloque E que se recibe en un plano más general, menos directo, aunque siempre estimable, llegado el caso, para las negociaciones colectivas que afecten al grupo.

- Bloque G, también con 4 preguntas, cierra el círculo al factor humano de relación con el equipo humano de trabajo, la relación personal y laboral. Las respuestas estarán vinculadas a un entorno laboral aceptable o no, manifestado en niveles de satisfacción/insatisfacción.
- Bloque H, con 5 preguntas, proporciona el criterio personal de la carga de trabajo que sufre individualmente a nivel físico o psíquico y los períodos de descanso para recuperarse de ellos, al margen de los que esté establecido legalmente o de otra manera bajo criterios estrictamente laborales.
- Bloque I, de nuevo con 4 preguntas, complementa el bloque anterior con la opinión sobre el entorno físico de su puesto de trabajo, a efectos de confort, ambiente adecuado, características de los espacios disponibles, etc.
- Bloque J, con otras 4 preguntas, busca el criterio sobre la innovación tecnológica, la confianza que le generan los equipos que tiene a su disposición, la eficacia y el cambio evolutivo que significan para su función profesional.
- Bloque K, con 4 preguntas, considera el beneficio social y familiar que le representa su profesión. Las respuestas buscan el grado de satisfacción en el entorno exterior al propiamente laboral.
- Bloque L, con solo 3 preguntas, pretende obtener la consideración de si la seguridad es tema esencial en la relación laboral-empresarial, usando la claridad más que el oscurantismo y la comunicación más que el silencio.
- Bloque M, el más denso con 11 preguntas, trata el tema de los accidentes como vivencia y grado de implicación, así como el aprovechamiento de tales experiencias en beneficio del conocimiento compartido por los profesionales del sector. Pretende, sin ser el objetivo fundamental, relacionar una realidad vivida con la dificultad de su refrendo por vías documentales, ya que la imagen exterior sobre la recogida de información de accidentes es casi nula, mientras que pueden ser numerosas las incidencias o alteraciones del servicio constatadas por los propios controladores.

- Finalmente, el bloque N, con solo 2 preguntas, quiere conocer el punto de vista del controlador respecto a si la formación recibida, tanto práctica como teórica, la considera adecuada para el ejercicio de sus funciones. Las respuestas de escasa valoración indicarían una sensación de insatisfacción o de gran preocupación, es decir, de no llegar a los mínimos que él considera necesarios, mientras que una valoración excesivamente alta daría un sentimiento de desvaloración de su función, en la que con poco o menos, se pueden llevar a cabo sus cometidos.

9.4. Encuesta contestada por los controladores aéreos

Esta encuesta se presentó prácticamente a todos los centros y torres de control aéreos de España, con la intención de obtener unos datos estadísticos que nos permitieran conocer algunas facetas del perfil humano del operador de ATC. Geográficamente cubre las zonas de Barcelona, Baleares, Madrid, Canarias y diversas torres del Norte y Sur peninsular.

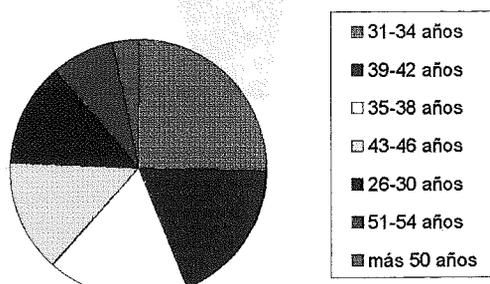
Se obtuvieron 196 respuestas de un total de aproximadamente 950 controladores en activo lo que representa un 20.6% del total, destacando, tanto el interés mostrado por la casi totalidad de los entrevistados, como su interés en conocer los resultados de la misma. El espíritu en que fue recibida, fue abierto, receptivo, interesado, animoso, sin suspicacias ni temores, convencidos de su alcance, por lo que es de rigor manifestar un profundo agradecimiento a dicho colectivo, sobretodo al considerar que era la primera vez que se les demandaba tal acción.

9.4.1. Resultados de la Encuesta

A DATOS PERSONALES

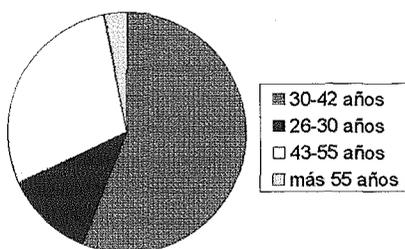
A1 Edad actual

El 23% está comprendido entre una gama de 31 y 34 años. El 17% está comprendido entre 39 y 42 años. El 16% entre 35 y 38 años. El 13% entre 43 y 46 años. El 12% entre



26 y 30 años. El 9% entre 47 y 50 años. El 7% entre 51 y 54 años. El 3% tiene más de 55 años.

Podemos observar que es un colectivo con una media de edad bastante joven, en el que un 56 % está comprendido entre los 30 y 42 años. Seguido de casi un 12 % con una gama de edad comprendida entre 26 y 30 años, grupo que engloba a los controladores de nuevo ingreso. Un 29 % está entre 43 y 55 años mientras que un porcentaje muy exiguo tiene más de 55 años, posiblemente debido a las ventajas sociales comprendidas en su convenio colectivo que les permite jubilarse en óptimas condiciones al cumplir 55 años con el requisito de haber estado operativo los últimos 17 años.



A2 Estado civil

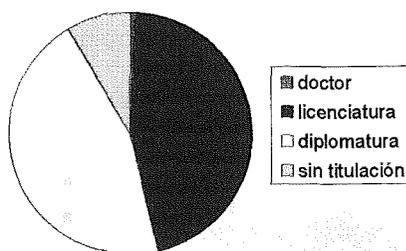
Casados el 82 % y un 18 % solteros.

A3 Tenencia de hijos

El 64 % respondió afirmativamente, el 34 % negativamente, se observa que es un colectivo mayoritariamente estable a nivel familiar.

A4 Máxima titulación académica

Con grado de doctor solamente un 0,5 %, con grado de licenciatura el 46 %, con grado de diplomatura el 45 %, siendo sólo el 8,5 % los que carecen de alguna titulación académica media o superior.

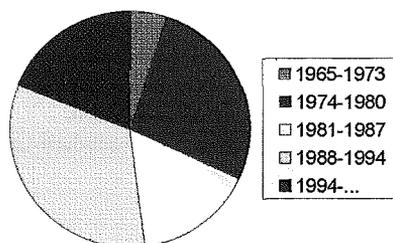


Debemos recordar que uno de los requisitos para optar a los exámenes para controlador aéreo es el de estar en posesión de una diplomatura, siendo muy elevado el número de personas que o bien ya poseen una licenciatura o están a falta de pocas asignaturas para obtenerla, también se ha observado en las visitas a los centros o torres de control la intención del personal en finalizar sus estudios de licenciatura. Los controladores que manifiestan no disponer de ninguna titulación académica corresponden al personal más antiguo o posiblemente del ámbito militar con niveles de formación profesional.

B DATOS PROFESIONALES

B5 1er año de controlador

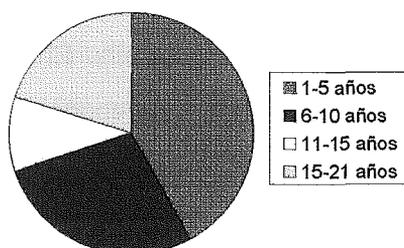
Entre los años 1965 y 1973 el 5 %; entre 1974 y 1980 el 27%; entre 1981 y 1987 el 16%; entre 1988 y 1994 el 33%; posterior a 1994 el 19%.



B6 Tiempo en el destino actual

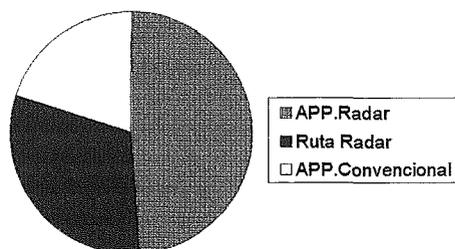
Se observa una gran variedad en cuanto a los años de permanencia, oscilando entre el 14 % que lleva un año al 11 % que tiene 21 años en su actual destino, destacando un 10% con 3 años; otro 10 % con 5 años; un 6 % con 8 años; y un 4 % con 17 años.

Entre 1 y cinco años el 42%; entre 6 y 10 años el 28%; entre 11 y 15 años el 10% finalmente entre 15 y 21 años el 20 %.



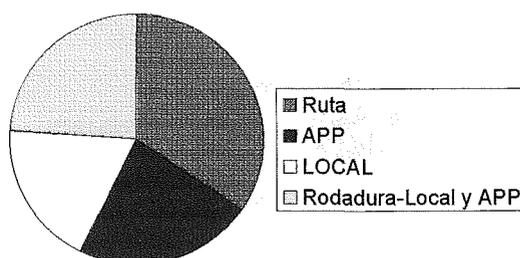
B7 Mayor habilitación en vigor

El 49% ostenta la máxima habilitación en APP. Radar. Seguido del 31% en Ruta Radar y el 20% en APP. Convencional.



B8 Destinos ocupados anteriormente

Destaca un 29% que ocupó el de Ruta, el 19% ocupó el de APP, el 16% el de local, el 20% en Rodadura-Local y APP.



Hay por tanto una rotación en los puestos de trabajo lo que ciertamente debe de proporcionarles un mejor conocimiento del tema, a la vez que rompe las rutinas evitando el cansancio por la monotonía.

C DATOS SUBJETIVOS GENERALES

C9 Porqué eligió esta profesión

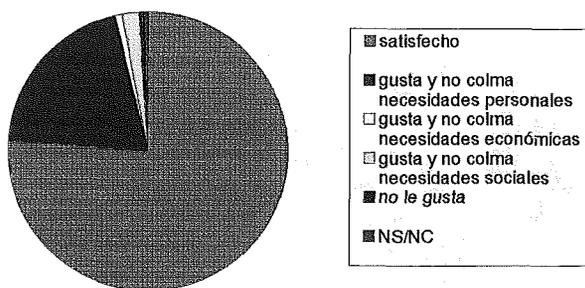
El 50% porque la gustaba y ya tenía referencias sobre ella. El 25% le gustaba aunque no tenía referencias sobre ella. El 12% por cuestiones económicas. El 5% tenía que estudiar algo y no sabía el qué. El 7% no lo sabe exactamente y un 1% porque era lo que hicieron sus amigos.

Es evidente que el 75% la eligió por vocación, que hace mucho más estable al grupo, ya que desarrolla su función laboral en lo que le gusta, sin dejar al margen el 12% que si inicialmente fue por causas económicas, posiblemente también haya logrado un acierto profesional.



C10 Opinión sobre la profesión

Al 76% le gusta, está satisfecho y colma sus necesidades. Al 20% le gusta, no está satisfecho, no colma sus necesidades personales. Al 1% le gusta, no está satisfecho pues no colma sus necesidades económicas. Al 2% le gusta, no está satisfecho pues no colma sus necesidades sociales. Un 0.5% no le gusta, no era lo que pensaba. Los resultados de esta pregunta son coherentes con los obtenidos en la anterior, así como con los comentarios allí citados.



C11 Cambiar su actividad por otra en otro sector

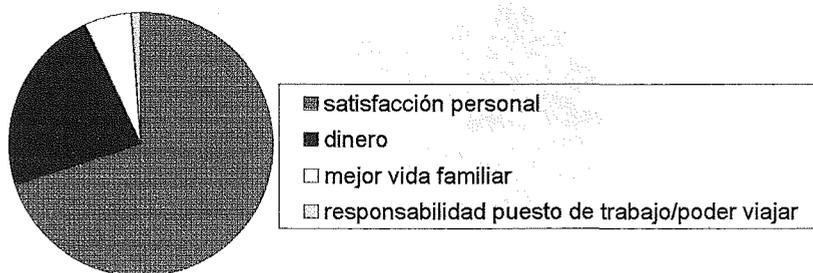
El 59% no cree que cambiaría, tendría que ser un trabajo que le gustase mucho. El 22% nunca cambiaría. El 10% cambiaría dependiendo del tipo de trabajo. El 8% no está seguro, tendría que pensarlo. El 1% cambiaría incluso siendo la remuneración menor.

Otro 1% no lo sabe. Es claramente definitorio el 82% que mantendría su actividad, mientras que el resto de las respuestas tampoco son claras en sentido contrario, sólo hay un 1% que sí lo haría.



C12 Factores por los que cambiar de actividad

El 70% por la satisfacción personal. El 23% por el dinero. El 6% por la posibilidad de una mejor vida familiar y el 1% repartido entre la responsabilidad del puesto de trabajo y la posibilidad de viajar. Teniendo en cuenta las respuestas dadas a las preguntas anteriores de este bloque, hay en el fondo una fuerte satisfacción por la actividad que desarrollan, si bien el grupo demuestra una gran madurez que pone la probabilidad de cambio por mejorar la satisfacción personal como siempre cabe esperar de personas no inmovilistas con elevada valoración de su personalidad.

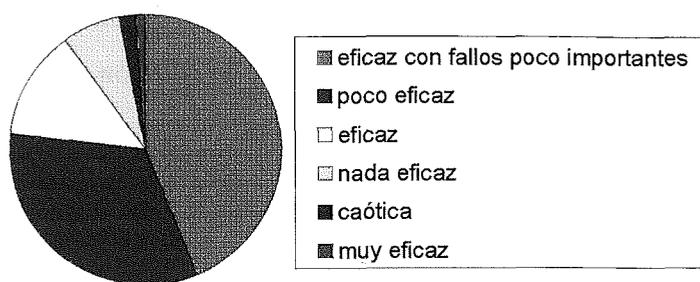


D VALORACIÓN DE LA GESTIÓN EN LA EMPRESA

D13 Eficacia de AENA como organización

El 44% cree que es una organización eficaz con fallos poco importantes. El 33% responde que es una organización poco eficaz. El 13% que es eficaz. El 7% piensa que

es nada eficaz con gran cantidad de fallos. El 2% cree que es una organización caótica frente a un 1% que piensa que es muy eficaz. Con ello, el 58% aprecia una organización eficaz, lo que a nivel de grupo resulta positivo y estable, aún contando con el 42% que quisiera ver otro procedimiento o técnica organizativa (aspecto a considerar por AENA).

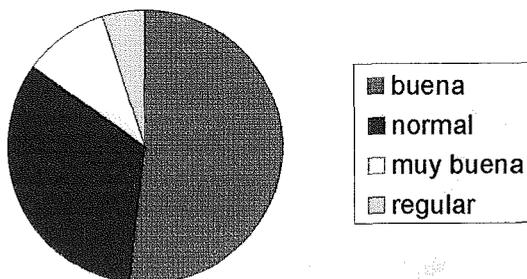


D14 Relaciones con el personal de la empresa

Esta pregunta contempla tres tipos de respuesta descritas con D14.1; D14.2 y D14.3.

D14-1 Conoce a casi todos y el tipo de relación es:

A este apartado respondieron el 75% de los encuestados, de los cuales el 52% manifiesta mantener una relación calificada como buena. El 33% dice mantener una relación normal. El 10% mantiene una muy buena relación y un 5% dice que su relación con el resto de personal es regular. No se advierte un porcentaje preocupante de descontentos en la relación laboral, aún teniendo en cuenta que hay un 25% que no manifiesta su opinión al respecto.



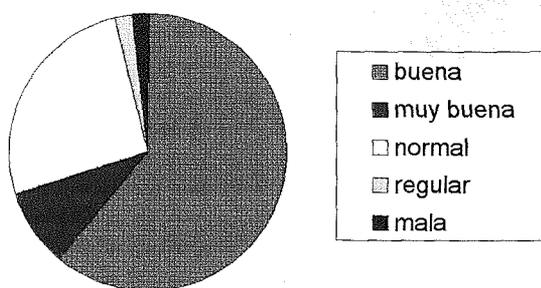
D14-2 No conoce a casi nadie y su relación con ellos es:

A este apartado respondieron el 18% de los entrevistados, de los cuales el 64% calificó su relación como normal. El 33% opina que su relación es buena mientras que el 3%

mantiene una mala relación con el resto. Las respuestas a esta pregunta es coherente con lo dicho en la anterior, seguramente imputables al 25% de los encuestados allí mencionados.

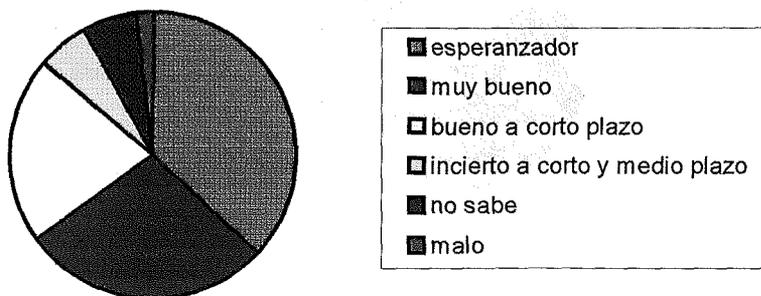
D14-3 Cree que conoce a los que tiene que conocer y su relación es:

En este apartado respondió el 7%. De ellos el 61% tiene una relación buena. El 9% mantiene una relación muy buena con ellos. El 26% la califica como normal. El 2% la califica como regular y el otro 2% contesta que su relación es considerada como mala. Estas respuestas complementan las dos anteriores.



D15 Opinión sobre el futuro de la empresa AENA

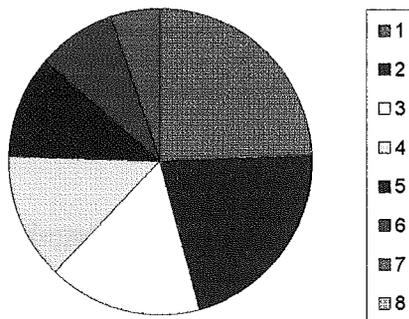
El 37% cree que el futuro de AENA es esperanzador. El 28% opina que es muy bueno. El 21% opina que es bueno a corto plazo. El 6% opina que es incierto a corto y medio plazo. Otro 6% no puede afirmar nada y el 2% considera que el futuro es malo. Es evidente que el 86% es un porcentaje muy elevado y satisfactorio en la confianza y seguridad que le aporta indirectamente a su empleo.



E VALORACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN ESPAÑOLA

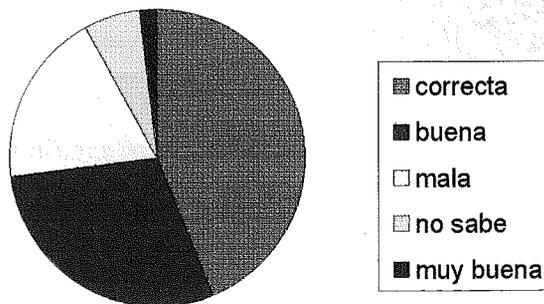
E16 Valoración de la administración española en seguridad del 1 al 10

El 4% con un 9. El 21% con un 8. El 20% con un 7. El 22% la valora con un 6. El 19% con un 5. El 8% con un 4. El 2.5% con un 3. El 2.5% con un 2. El 1% con un 0. La suma de los porcentajes con una valoración igual o superior a 5 alcanza el 82% en equilibrio con respuesta anteriores relacionados con la naturaleza de la empresa y las garantías que aporta.



E17-1 Actuación de la administración española en formación sobre seguridad

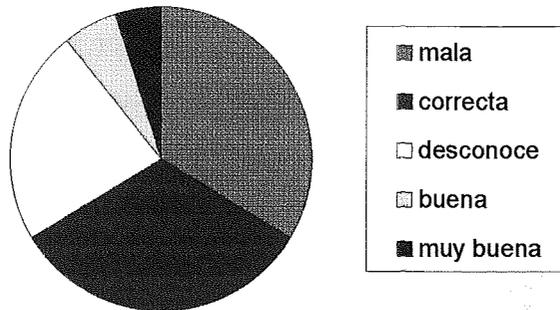
El 44% opina que la formación sobre seguridad es la correcta. El 29% opina que es buena. El 19% contesta que es mala. El 6% dice desconocer el papel de la administración al respecto. El 2% la valora como muy buena. Con todo ello, el porcentaje de valoración positiva es muy elevado llegando al 75%.



E17-2 Actuación de la administración en inspecciones de seguridad

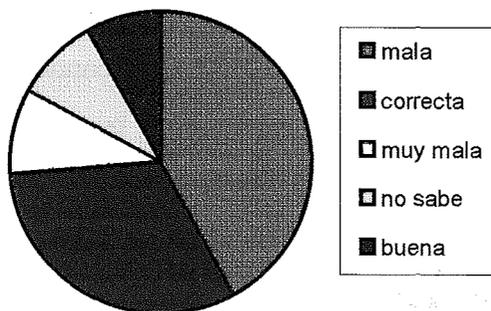
Un 34% opina que la actuación de la administración en inspecciones es mala. El 33% opina que es la correcta. El 23% opina que desconoce el papel de la administración al respecto. El 6% contesta que es buena. El 5% opina que es muy buena. Claramente se

observa que la opinión que tienen de la administración acerca de la inspecciones es muy negativa, resaltando el punto de que un 23% desconoce las actuaciones al respecto. Muestran una falta de reciclaje por las distintas vías habituales que forman parte de las obligaciones de la empresa.



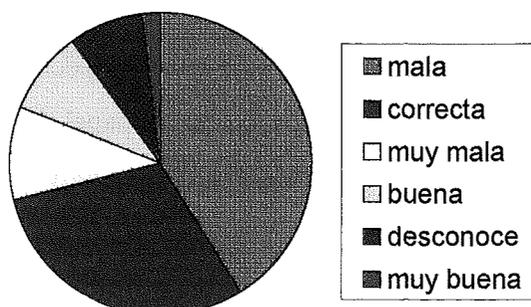
E17-3 Actuación de la administración en información sobre seguridad

El 42% la califica de mala. El 32% de correcta. El 9% opina que es muy mala. Otro 9% dice desconocer la actuación de la administración. El 8% la califica como buena.



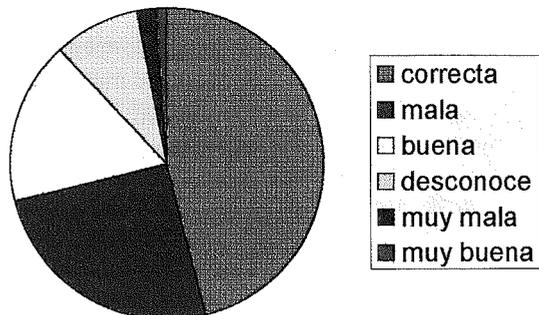
E17-4 Actuación de la administración en ayudas a la formación sobre seguridad

El 41% opina que es mala. El 30% opina que es la correcta. El 10% opina que es muy mala. El 9% opina que es buena. El 8% desconoce la actuación de la administración al respecto. Y el 2% opina que es muy buena.



E17-5 actuación de la administración en normativas sobre seguridad

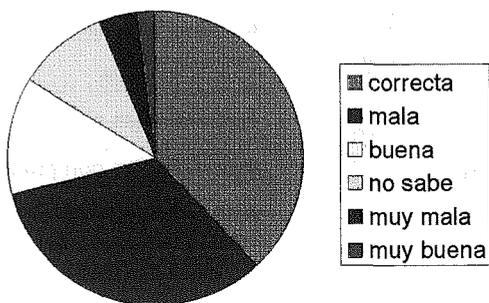
El 46% opina que es la correcta. El 25% opina que es mala. El 17% opina que es buena. El 9% desconoce la actuación de la administración. El 2% opina que es muy mala y el 1% opina que es muy buena.



E17-6 Actuación de la administración en dotación de medios para la seguridad

El 38% opina que es la correcta. El 33% opina que es mala. El 13% opina que es buena. El 10% desconoce la actuación de la administración. El 4% opina que es muy mala y el 2% opina que es muy buena.

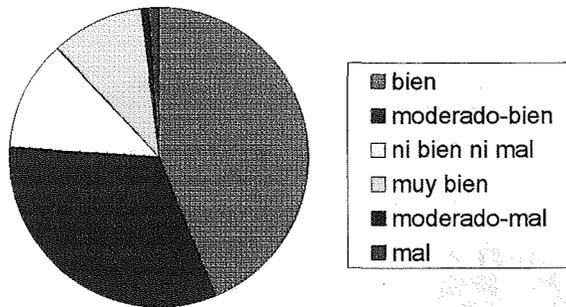
Las respuestas del bloque E17 nos indican claramente que tienen una opinión mayoritaria en que una vez recibida una formación en seguridad y dotados de medios adecuados, parece que no hay una continuidad, ni un seguimiento de la misma hasta tal punto que existe un porcentaje significativo que ignora todo acerca de ello, ya que no observa acciones adicionales en temas de seguridad por parte de la administración.



E18 Como le protegen las leyes sus derechos

El 44% opina que las leyes le protegen bien. El 32 opina que moderadamente bien. El 12% piensa que ni bien ni mal. El 10% opina que muy bien. El 1% opina que

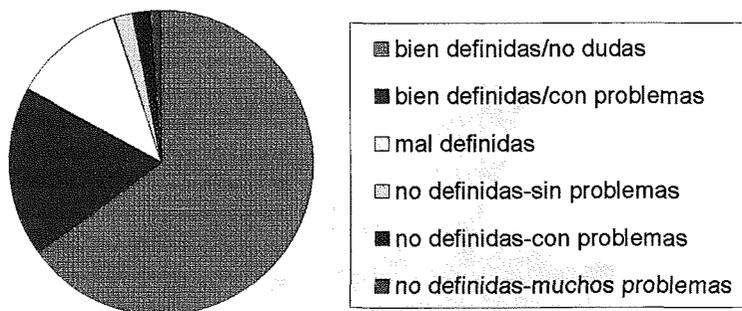
moderadamente mal y otro 1% que mal. Es evidente que el colectivo se siente altamente protegido por los convenios que logra y su relación con las normativas laborales



F ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

F19 Están definidos en AENA las obligaciones y derechos por escrito

El 65% dice que están perfectamente definidas y no ofrecen dudas. El 18% contesta que están bien definidas aunque hay algunos problemas. El 12% contesta que están mal definidas y dan lugar a muchos problemas. El 2% contesta que no están definidas en ningún sitio, pero que no hay problema. Otro 2% contesta que no están definidas y que hay problemas aunque no muchos. El 1% contesta que no están definidas y que hay muchos problemas. En general, la valoración es muy positiva confirmando las fuentes internacionales de base la intencionalidad ligada al rigor y posiblemente la intervención de la negociación colectiva acumulada durante los años de función del servicio.



F20-1 Estructura de trabajo en las dependencias en cuanto a jerarquía

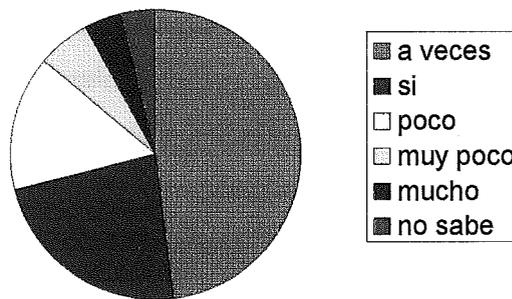
El 70% responde que es la adecuada para la realización de las tareas. El 18% contesta que es demasiado relajada y no hay una jerarquía bien definida. El 12% contesta que es excesivamente jerárquica y que no permite la participación.

F20-2 Estructura del trabajo en cuanto a las influencias

El 69% responde que son las adecuadas para la realización de las tareas. El 17% opina que hay demasiadas influencias exteriores. El 14% piensa que es demasiado cerrada y no permite influencias exteriores.

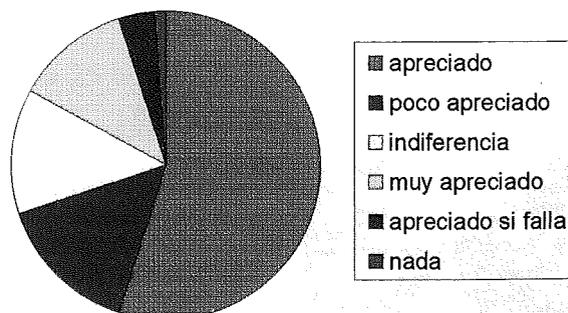
F21 Que caso hacen en AENA de las opiniones del personal

El 48% contesta que hacen caso algunas veces. El 23% contesta que si hacen caso. El 15% contesta que hacen caso pocas veces. El 6% contesta que hacen caso muy pocas veces. El 4% contesta que hacen mucho caso y otro 4% contesta por contra que no hacen ningún caso. Sin ser muy elevada la satisfacción al ser tomada en cuenta su opinión, se advierte un talante positivo de la empresa que naturalmente no puede alcanzar las exigencias de todo el colectivo.



F22 En AENA el trabajo que Vd. realiza cree que es:

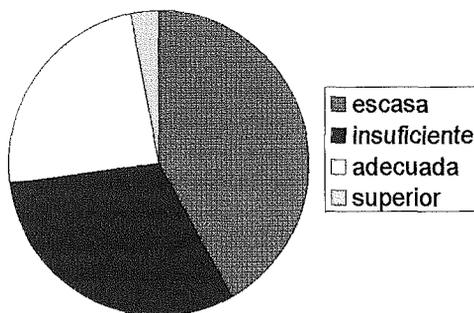
El 55% piensa que su trabajo es apreciado por la empresa. El 15% opina que su trabajo es poco apreciado por la empresa. El 13% opina que su trabajo es valorado con indiferencia por la empresa. El 12% cree que su trabajo es muy apreciado por la empresa. El 4% cree que es tenido en cuenta cuando comete fallos. El 1% piensa que no es nada apreciado. Sigue obteniéndose una opinión muy favorable de buena parte del colectivo, en consonancia con las respuestas hasta este momento analizadas.



G VALORACIÓN DE LOS COMPAÑEROS DE TRABAJO

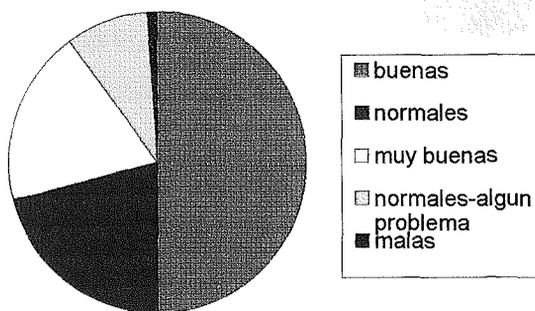
G23 Considera que la plantilla de su dependencia es:

El 42% considera que la plantilla es algo escasa para las necesidades. El 31% la considera manifiestamente insuficiente. El 24% cree que es la adecuada. El 3% opina que es superior a la adecuada. La respuesta media es poco satisfactoria, parece ser que la plantilla es escasa en la actualidad.



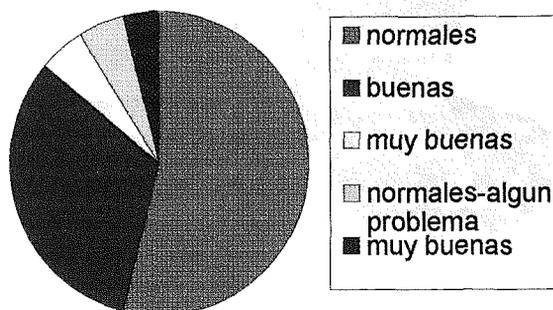
G24 Como define la relación con el resto de sus compañeros

El 50% las valora como buenas. El 21% dice que son normales. El 19% opina que son muy buenas. El 9% dice que son normales con problemas puntuales. El 1% dice que sus relaciones son malas. Es claramente positiva, identifica un ambiente laboral excelente.



G25 Como definen las relaciones con el resto del personal

El 54% las cataloga como normales. El 32% las cataloga como buenas. El 5% las cataloga como muy buenas. Otro 5% como normales pero con problemas puntuales. Un 4% las cataloga como no muy buenas. Es aplicable el comentario indicado en la pregunta anterior.



G26 Si son o no las mejores amistades del mismo colectivo

El 70% contesta que no y el 30% que si. Parece existir una clara separación o discontinuidad de la actividad laboral con la privada, nada extraño que indica una abertura a otras amistades no vinculadas al trabajo.

H VALORACIÓN DEL ESFUERZO EN EL TRABAJO

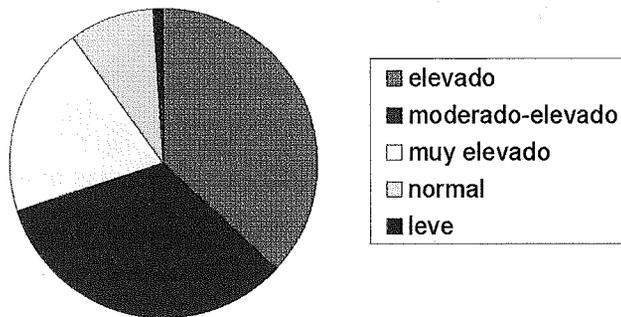
H27 Tipo de esfuerzos que realizan en el trabajo:

H27-1 Tipo de esfuerzo Físico que realiza

El 56% contesta que su trabajo requiere un esfuerzo físico que califican como muy leve. El 26% lo califica como leve. El 18% lo califica como normal.

H27-2 Tipo de esfuerzo mental que realiza

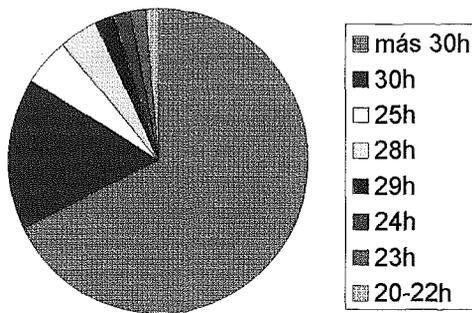
El 37% contesta que su trabajo requiere un esfuerzo mental que califican como elevado. El 33% lo califica como moderadamente elevado. El 20% lo califica como muy elevado. Un 9% lo califica como normal y un 1% lo califica como leve. Queda perfectamente claro que las funciones desarrolladas por los controladores aéreos no requiere un esfuerzo físico significativo, mientras que el mental es muy elevado.



H28 Horas de trabajo semanales entre normales y extras

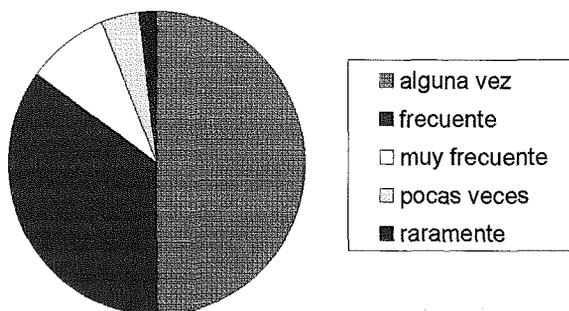
El 67% contesta que realiza más de 30 horas semanales. El 16% realiza 30 horas semanales. El 5% realiza 25 horas semanales. El 4% realiza 28 horas semanales. El 2% realiza 29 horas semanales. Otro 2% realiza 24 horas semanales. El 1.5% realiza 23 horas semanales. El 1.5% restante entre 20 y 22 horas semanales.

El 67% con más de 30 horas semanales viene a confirmar la escasez de plantilla.



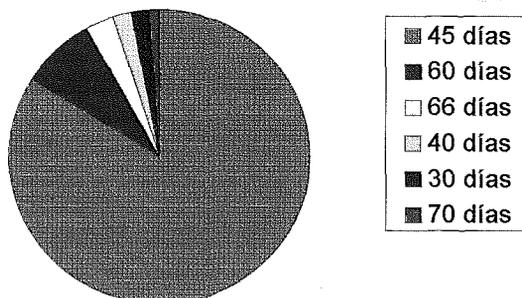
H29 Tienen sensación de cansancio físico o psíquico al acabar la tarea

El 50% lo califica de alguna vez. El 35% lo califica de frecuentemente. El 9% lo califica de muy frecuentemente. El 4% lo califica como pocas veces. El 2% raramente tiene sensación de cansancio. Dicha sensación, en virtud de la respuesta H-27, identifica el cansancio mental perfectamente detectable.



H30 Cuales son las vacaciones anuales

El 84% contestó que tiene 45 días anuales. El 8% tiene 60 días al año. El 3% tiene 66 días. El 2% tiene 40 días. Otro 2% tiene 30 días. El 1% tiene 70 días anuales.





H31 Son una cantidad adecuada para descansar

El 88% contesta que sí, les son suficientes. El 10% contesta que no, les parece insuficientes. El 2% opina que son demasiados días de vacaciones. Con las respuestas obtenidas en estas dos últimas preguntas es evidente que si hay problemas laborales de algún tipo no son provocados por la falta de descanso o de vacaciones que disfrutan.

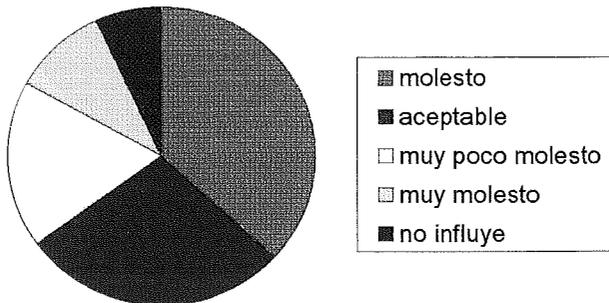
I FACTORES FÍSICOS

I32 Tiene el mismo horario de sueño en días libres que en activo

El 81% responde que sí siendo el 19% restante los que responden que no.

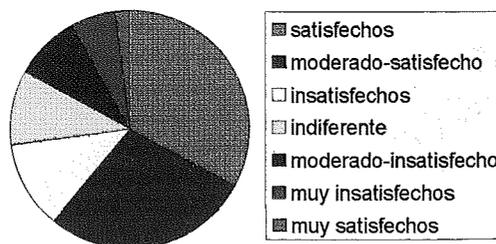
I33 Como es el ruido de su dependencia

El 37% dice que el ruido es molesto. El 28% les parece aceptable. El 18% contesta que es muy poco molesto. El 10% contesta que es muy molesto. El 7% contesta que no les influye. La opinión se encuentra dividida prácticamente al 50%, lo que podría significar un ligero problema de carácter higiénico.



I34 Opinión sobre las salas de descanso particular

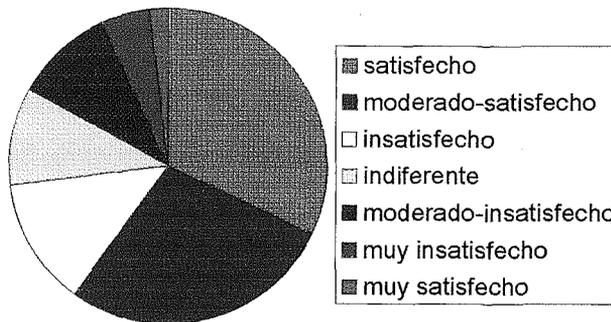
El 33% contesta que están satisfechos con su zona particular de descanso. El 28% contesta que están moderadamente satisfechos. El 12% están insatisfechos. El 10% dice estar ni satisfecho ni insatisfecho. El 9% está moderadamente insatisfecho.



El 6% se declara muy insatisfechos. El 2% en cambio está muy satisfecho con su camarote.

I35 Opinión sobre las áreas de descanso comunes (sala tv. etc.)

El 32% se declaran satisfechos. El 28% están moderadamente satisfechos. El 13% están insatisfechos. El 10% ni satisfechos ni insatisfechos. Otro 10% están moderadamente insatisfechos. El 5% están muy insatisfechos. El 2% se declara muy satisfecho. Las salas y áreas de descanso también divide por igual la opinión del colectivo de controladores.

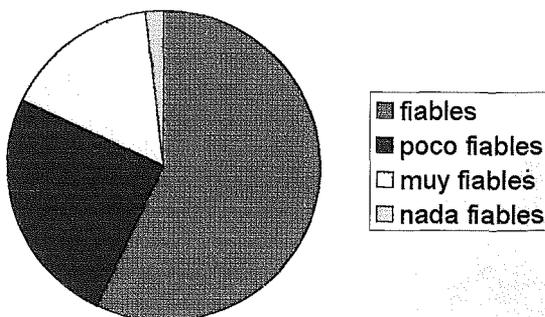


J TECNIFICACIÓN

J36 Fiabilidad de los equipos que poseen

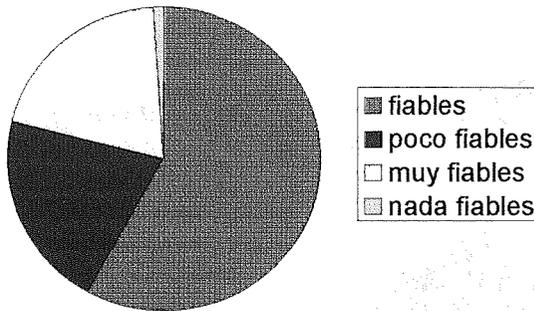
J36-1 Valoración del radar primario y secundario

El 57% los valora como fiables. El 25% los valora como poco fiables. El 16% los cataloga como muy fiables. El 2% dice que no son nada fiables.



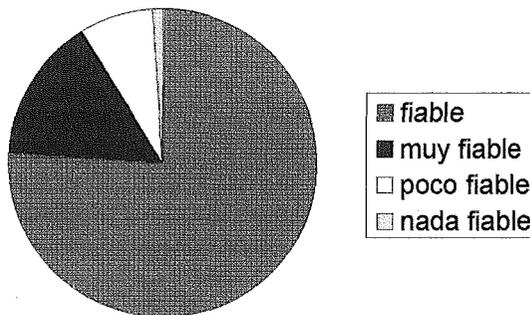
J36-2 Valoración de los equipos de radio

El 58% los cataloga como fiables. El 21% opina que son poco fiables. El 20% dice que son muy fiables. El 1% piensa que son nada fiables.



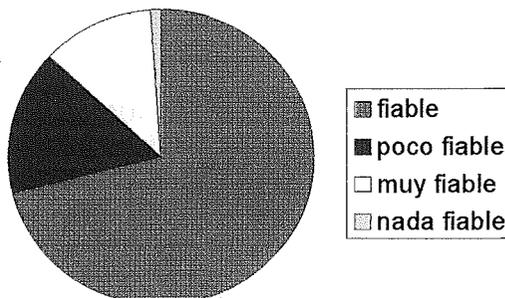
J36-3 Valoración del OLDI

El 76% opina que es fiable. El 15% opina que es muy fiable. El 8% opina que es un equipo poco fiable y el 1% piensa que es nada fiable.



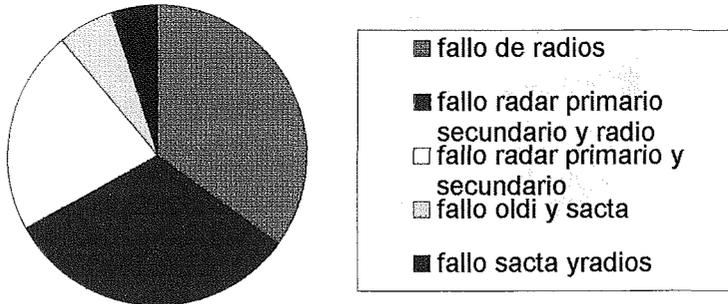
J36-4 Valoración del SACTA

El 71% opina que es fiable. El 16% dice que es un equipo poco fiable. El 12% en cambio piensa que es un equipo muy fiable frente al 1% que dice ser un equipo nada fiable. En general y términos medios, la opinión sobre los equipos evaluados es buena, siendo mejor con el OLDI y el SACTA, que sobre el radar y equipos de radio.



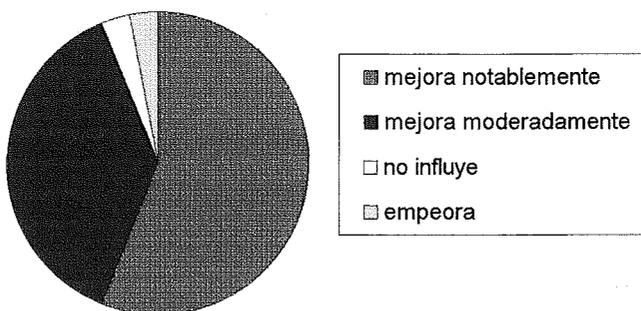
J37 Equipo que al fallar le ha producido alguna situación embarazosa

El 35% tuvo problemas por fallo de radios. El 32% por fallo de radar primario y secundario y radios. El 22% por fallo del radar primario y secundario. El 6% por fallo del oldi y sacta. El 5% por fallo del sacta y radios.



J 38 Como le afecta la tecnificación en su tarea desde el punto de vista de los resultados de la misma

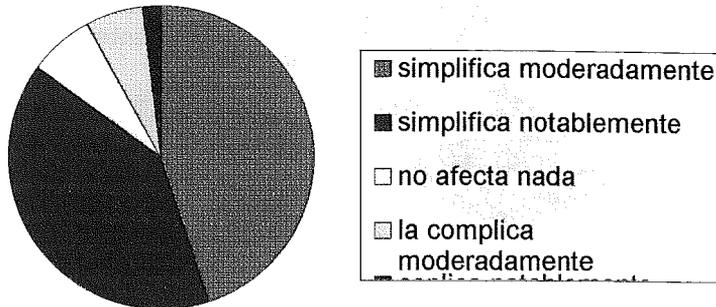
El 55% opina que la mejora notablemente. El 37% opina que la mejora moderadamente. El 3% opina que no influye y otro 3% opina que la empeora moderadamente. Se identifica una clara y directa relación de las incorporaciones de nuevas tecnologías con la eficacia de las funciones que tienen encomendadas.



J 39 Como le afecta la tecnificación en su tarea desde el punto de vista de la realización de la misma

El 45% opina que la simplifica moderadamente. El 40% opina que la simplifica notablemente. El 7% opina que no afecta para nada, ni la simplifica ni la hace más compleja. El 6% opina que la complica moderadamente. El 2% opina que la complica

notablemente. Las respuestas están en consonancia con la pregunta anterior, si bien aquí no hace referencia a la eficacia sino a las ventajas por simplificación de las tareas.



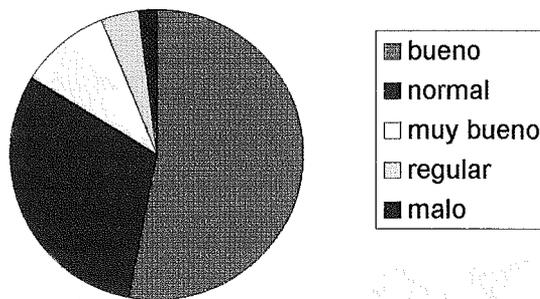
K FACTORES SOCIALES

K40 Como considera su nivel de vida respecto a otras profesiones

El 71% opina que es superior a la media. El 16% opina que es elevado y un 13% piensa que está en la media.

K41 Cual es su grado de integración en la sociedad

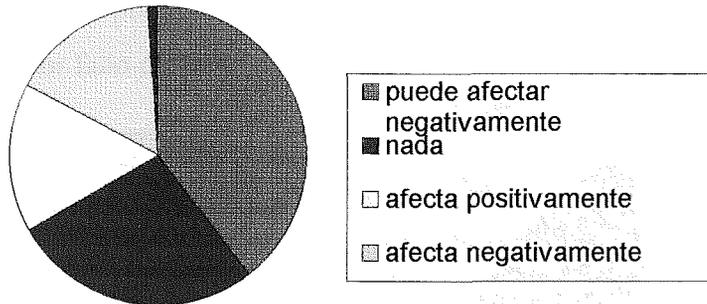
El 53% opina que es bueno. El 31% opina que es normal. El 10% opina que es muy bueno. El 4% opina que es regular y el 2% opina que es malo.



K42 Como incide en su vida familiar la actividad como controlador

El 39% opina que le puede afectar negativamente pero no más que otro tipo de actividad. El 27% opina que no le afecta para nada. El 16% opina que le afecta

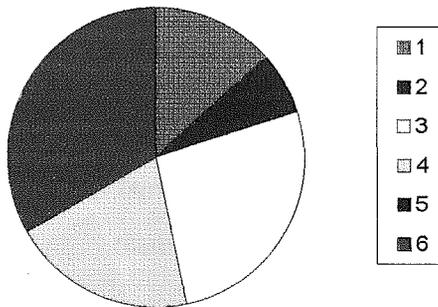
positivamente. Otro 16% piensa que le afecta negativamente. El 1% opina que le afecta muy negativamente.



K43 Valoración del 0 al 5 de dicha incidencia

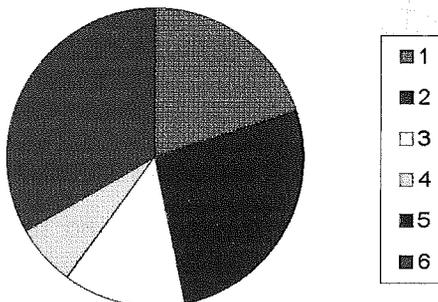
K43-1 Con sus amigos

El 26% que contestó con un valor de 2 en la escala, que tenían cierta incidencia negativa en sus relaciones amistosas. El 22% con un valor de 1. El 19% con un valor de 4. El 15% con un valor de 3. El 13% con un valor de 0. El 5% con un valor de 5.



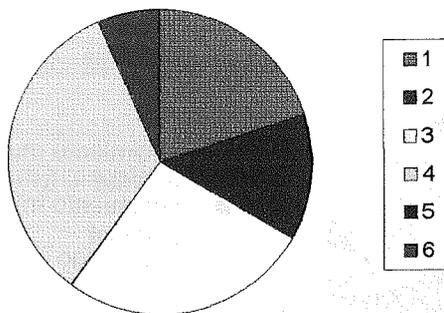
K43-2 Con su cónyuge

El 40% pone un valor de 3 en la escala. El 22% con un valor de 4. El 17% con un valor de 2. El 10% con un valor de 1. Otro 10% en cambio les afecta con el valor máximo de la escala un 5. El 1% con un valor de 0.



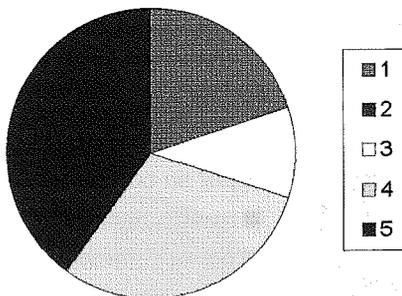
K43-3 Con sus hijos

Al 40% les afecta moderadamente con un valor de 3 en la escala. El 20% pone un valor de 2. El 16% con un valor de 4. El 11% contesta que les afecta con el valor máximo de 5. El 9% por contra no les afecta y contesta 0. El 4% ligeramente con valor de 1.



K43-4 Resto de la familia: padres, suegros, etc.

El 31% contesta les afecta con un valor de 2 en la escala. Al 22% no les afecta en absoluto y ponen un valor de 0. Al 21% muy ligeramente con un valor de 1. Al 17% les afecta moderadamente con un valor de 3. Al 9% les afecta bastante con un valor de 4. Al ser tan bajo el porcentaje que manifestó que le afectaba negativamente, las 4 subpreguntas de este paquete K43, no resulta significativamente importante ni concluyente.



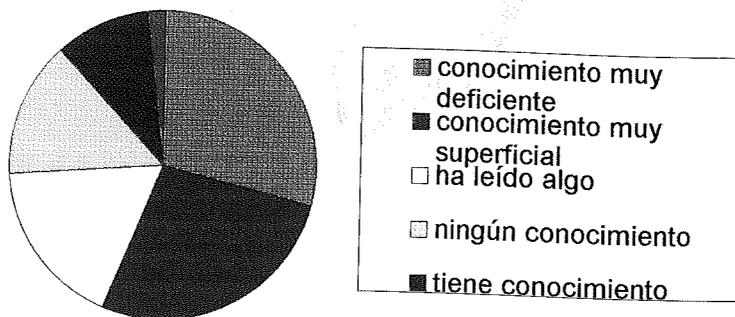
L FACTORES DE SEGURIDAD

L44 Existe en AENA algún sistema de gestión de la seguridad (manuales, circulares etc.)

El 79% contestó que sí frente a un 21% que dijo no. Esta pregunta debería ser en su totalidad contestada en un sentido u otro. El que exista un 21% que responde negativamente parece ser debido a desconocimiento y engloba a los detectados en el bloque E donde se ponía de manifiesto este criterio.

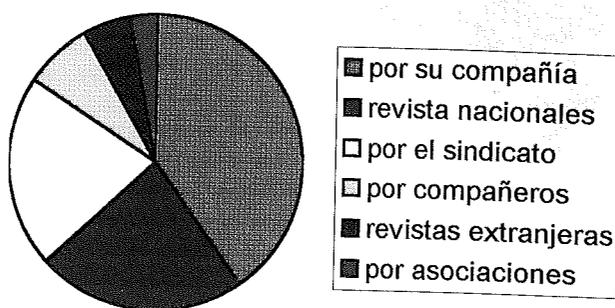
L45 Está al día de las discusiones de los organismos acerca de los factores que influyen en seguridad

El 29% contesta que tiene un conocimiento muy deficiente. El 27% dice que tiene un conocimiento muy superficial. El 18% dice que ha leído algo. El 14% dice que no tiene ningún conocimiento al respecto. El 10% tiene conocimiento de ello. El 2% tiene un buen conocimiento. Coincide con lo obtenido en conclusión en el bloque E.



L46Cuál es la vía habitual para enterarse de los temas de seguridad

El 38% se entera a través de su compañía. El 22% a través de revistas especializadas nacionales. El 20% a través de su sindicato. El 7% a través de compañeros de profesión. El 5% a través de revistas del medio extranjeras. El 3% a través de asociaciones profesionales. La fuerte dispersión de las fuentes identifica una vez más el punto débil del sistema formativo de la empresa en la formación continua que en seguridad, muy especialmente, es aconsejable mantener.



M ACCIDENTES

M47 Está de acuerdo que el 80% de los accidentes son culpa del hombre

El 81% respondió que sí frente al 19% que respondió no.

M48 Se ha visto su dependencia involucrada en algún accidente

El 67% respondió que sí y el 33% dijo que no. Dado el número de encuestas cumplimentadas, los 2/3 que responden afirmativamente indica que hay también un elevado número de incidencias que posiblemente deberían ser divulgados.

M49 Estaba Ud. de guardia

El 81% contestó que no. El 19% si lo estaba.

M50 Ha estado comprometido en situaciones próximas al accidente, incidente o airmis

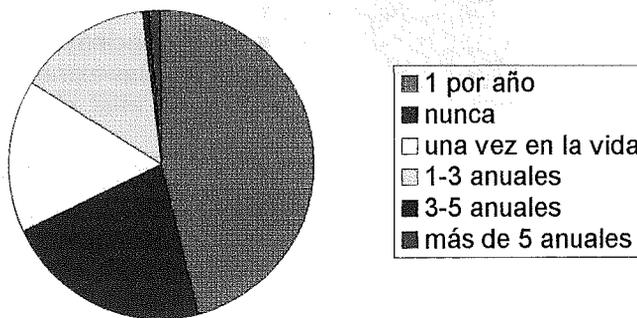
El 55% contestó que sí y el 45% que no.

M51 Indicar tipo de situación

Las respuestas obtenidas describen situaciones comprometidas causadas por fallo radio en aproximaciones y en ruta, errores de las aeronaves en las aproximaciones, la observancia de accidentes al aterrizaje.

M52 Con que frecuencia se le ha dado esas situaciones comprometidas

El 46% dice que se le han producido una por año. El 22% contesta que nunca se le han producido. El 16% dice que una sola vez a lo largo de su vida profesional. El 14% dice que de una a tres anuales. El 1% de tres a cinco veces anuales y otro 1% más de cinco veces al año.



M53 Le gustaría conocer las experiencias de otros compañeros

El 95% contesta afirmativamente frente a un 5% que no le interesa conocerlas. Se manifiesta la necesidad de ver transmitido y divulgado la experiencia de los demás.

M54 Cree que su experiencia pudiera serle útil a sus compañeros

El 92% opina que sí. El 8% opina que no. Totalmente consecuente.

M55 Estaría interesado en la creación de una base de datos anónima

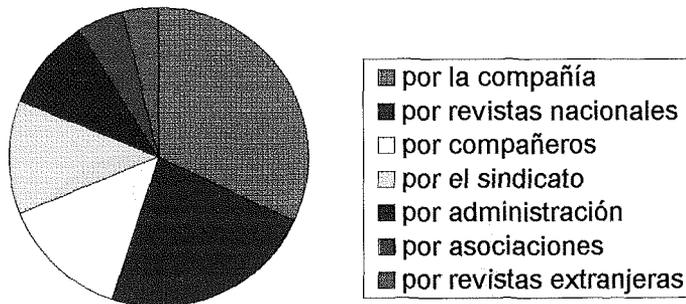
El 95% opina que sí frente a un 5% que opina que no. Consecuencia lógica.

M56 Recibe alguna información o estudio sobre accidentes

El 67% contestó que sí. El 33% no recibe ningún tipo de información sobre accidentes o situaciones comprometidas. Debería conocerse el grado y contenido de la información que es finalmente divulgada.

M57 Cuál es su vía habitual para enterarse de este tipo de informaciones

El 32% a través de la compañía. El 23% a través de revistas especializadas nacionales. El 14% por medio de compañeros de profesión. El 12% a través del sindicato. El 10% a través de publicaciones de la administración. El 5% a través de asociaciones profesionales del sector. El 4% a través de revistas especializadas internacionales. Vuelve a darse la gran dispersión de las fuentes de información que deberían ser menos y más completas, unificando los objetivos.

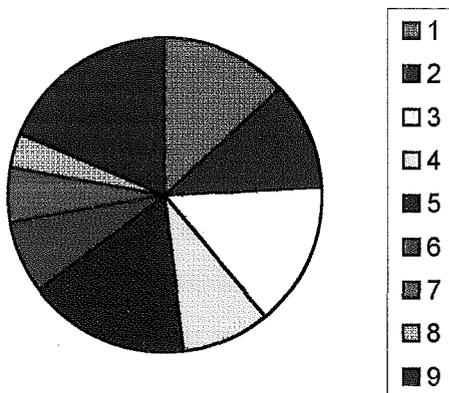


N FORMACIÓN

N58 Valoración del 1 al 10 la formación teórica que ha recibido

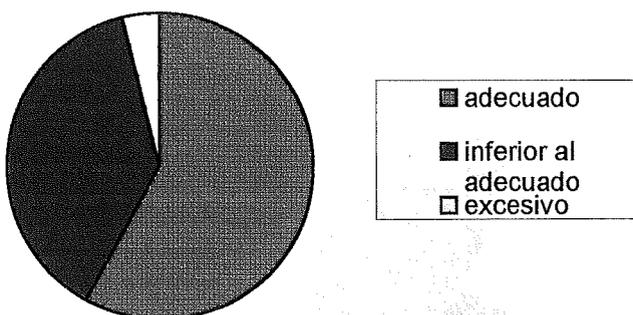
El 24% la valora con un 7. El 22% la valora con un 6. El 20% la valora con un 8. El 16% la valora con un 5. El 5% la valora con un 9. El 5% la valora con un 4. El 5% la

valora con un 3. El 5% la valora con un 2 y un 1% la valora con un 10. Como ya se manifestó en otras preguntas, es considerada muy adecuada.



N59 Valoración del período de prácticas exigido

El 58% la califica como el adecuado. El 38% la califica como inferior al adecuado. El 4% en cambio opina que es excesivo. No se alcanza la valoración positiva de la formación teórica recibida pero todavía es considerada positiva. Podría ser otro punto débil del sistema.



9.5. Encuesta contestada por los controladores marítimos

Ha sido sorprendente la falta de cooperación por parte de la dirección de SASEMAR para la distribución de esta encuesta, no permitiendo su difusión en los centros con una disparidad de excusas que hacían presumir una preocupación por los resultados de la misma y el posible efecto que podría producirse sobre el colectivo vaticinando la negatividad de algunos resultados que expresan la mala opinión que tienen los operadores sobre la administración en algunos puntos, tal como se obtiene del resultado de la encuesta. El desarrollo de la tesis sufrió una parada técnica superior a 4 meses, hasta que se decidió llevar a cabo la encuesta fuera del procedimiento oficial, sin el respaldo de SASEMAR.

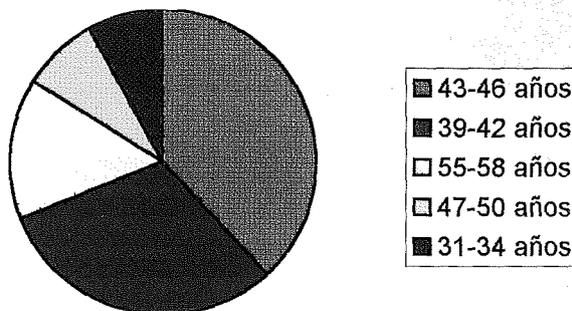
Respondieron (por escrito) 13 operadores de un total operativo de aproximado de 250 lo que representa un 5,2% del total, aunque se complementa la escasez de respuestas escritas, por la confirmación verbal, aunque siempre anónima, efectuada personalmente a un número elevado de operadores durante las visitas realizadas a algunos centros. Resaltando el interés mostrado por todo el colectivo y su cooperación individualizada, el resultado de la encuesta realizada verbalmente concuerda plenamente con la realizada por escrito, con la ventaja de obtener datos y opiniones que clarifican el resultado de la misma.

9.5.1. Resultados de la Encuesta

A DATOS PERSONALES

A1 Edad actual

El 38% está en la gama de 43 a 46 años, de los cuales el 23% de ellos tiene una edad de 45 años. El 31% está en la gama de 39 a 42 años, de ellos el 15% tiene 42 años. El 15% está en la gama de 55 a 58 años. El 8% esta en la gama de 47 a 50 años y otro 8% en la gama de 31 a 34 años.



A2 Estado civil

El 77% declara estar casado y el 23% soltero.

A3 Tenencia de hijos

El 69% tiene hijos y el 31% no tiene. Se observa por tanto que es un colectivo estable a nivel familiar.

A4 Titulación académica que ostenta

El 100% ostenta la licenciatura.

B DATOS PROFESIONALES

B5 1er año de controlador

El 31% entró en el año 1993, el resto se reparte entre 1990 y posteriores. En la encuesta efectuada mediante entrevista personal la mayoría de las respuestas fijaban también el año 1993 como el de su inicio. Coincidente con la proliferación de torres de control marítimo en nuestras costas.

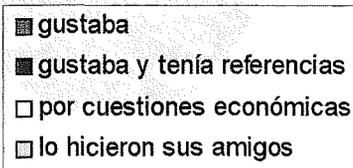
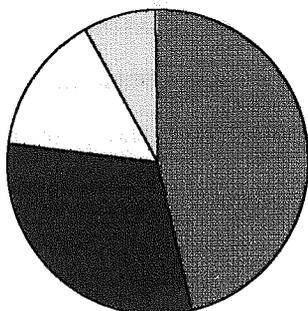
C DATOS SUBJETIVOS GENERALES

C6 Porqué eligió esta profesión

Existe aquí un fallo de interpretación de la pregunta en los encuestados por escrito, así me lo confirmaron al ponerme en contacto con alguno de ellos; pues entendieron que se les preguntaba por la profesión de marino y no por la de controlador; síntoma pues de que no sienten dicho trabajo como una profesión desligada de su anterior vida profesional, sino como una extensión más de ella.

En la encuesta realizada personalmente la respuesta mayoritaria fue que se presentaron para operadores debido a la crisis que existe en el sector marítimo en cuanto a empleo, etc.

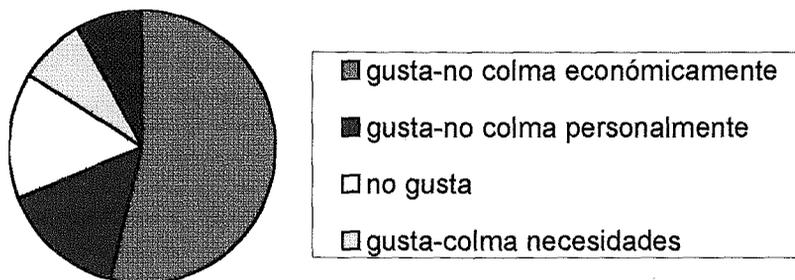
Como respuesta a porqué se hicieron marinos el 46% respondió que le gustaba aunque no tenía referencias de como era. El 31% le gustaba y tenía referencias. El 15% por cuestiones económicas aunque no sabía si le gustaba y al 8% era lo que hicieron sus amigos sin pensar en nada más.



C7 Opinión sobre la profesión

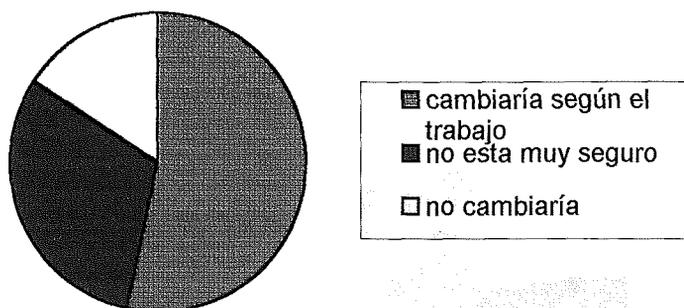
Al 54% le gusta pero no colma sus necesidades económicas. El 15% dice que le gusta pero no colma sus necesidades personales. Otro 15% dice que no le gusta pues no era lo que pensaba. El 8% contesta que le gusta y colma sus necesidades frente a otro 8% que le gusta y que no colma sus necesidades sociales.

En la encuesta realizada personalmente confirma la respuesta mayoritaria de que les gusta la profesión aunque no colma sus necesidades económicas y sociales. Este estado de opinión es consecuente con el previo conocimiento sobre el control de tráfico marítimo, la prolongación de sus conocimientos como marino ahora visto desde tierra, horarios de trabajo (guardias) similares a las responsabilidades a bordo, contacto constante con los buques y sus gentes (amigos y/o profesionales, etc.).



C8 Cambiar su actividad por otra en otro sector

El 54% estaría dispuesto a cambiar aunque dependiendo del trabajo. El 31% no está muy seguro y tendría que pensarlo mucho. El 16% piensa que no cambiaría pues tendría que gustarle mucho el nuevo.



En las respuestas realizadas personalmente se confirma plenamente la tendencia al descontento existente y estarían dispuestos a cambiar de trabajo, recalcando por causas económicas pues les gusta el actual.

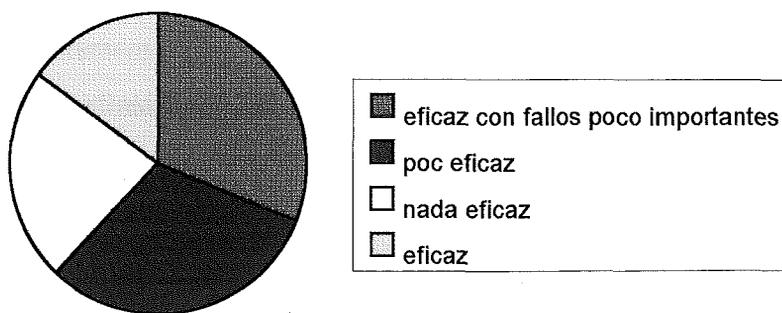
C9 Factores por los que cambiar de actividad

Es una pregunta que considera más de una respuesta a la vez, concordando tanto las entrevistas personales como las respuestas escritas, en ambas el 100% tiene como factor común que no lo cambiaría por intuición sin tener en cuenta nada más. El 70% por la satisfacción personal junto con un 54% que añade el cambio por dinero. La responsabilidad del puesto de trabajo, la consideración social del puesto de trabajo y la posibilidad de viajar se reparten porcentajes parecidos del orden del 15%.

D VALORACIÓN DE LA GESTIÓN EN LA EMPRESA

D10 Eficacia como organización de SASEMAR

El 31% cree que es una organización moderadamente eficaz con fallos poco importantes. Otro 31% responde que es una organización poco eficaz. El 23% piensa que no es nada eficaz con gran cantidad de fallos. El 15% que piensa que es eficaz.

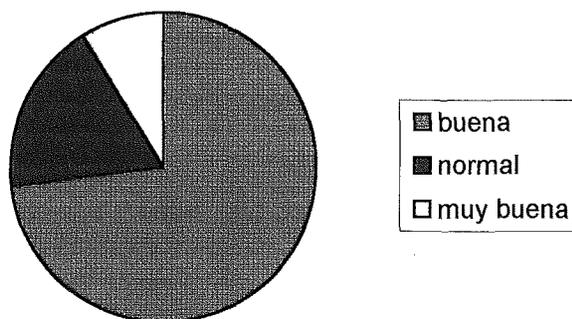


En las entrevistas personales la respuesta masiva fue que es una organización poco eficaz dando como motivo principal la desmotivación del personal, la incertidumbre en el futuro inmediato de sus puestos de trabajo y también de sus contenidos.

D11 Relaciones con el personal de la empresa

Esta pregunta aunque consta de dos apartados, todos los operadores conocen al resto de personal de la dependencia pues realmente en las dependencias no hay un número excesivo de personas. El 73% manifiesta mantener una relación con el resto calificada como buena. El 18% dice mantener una relación normal. El 9% mantiene una muy buena relación.

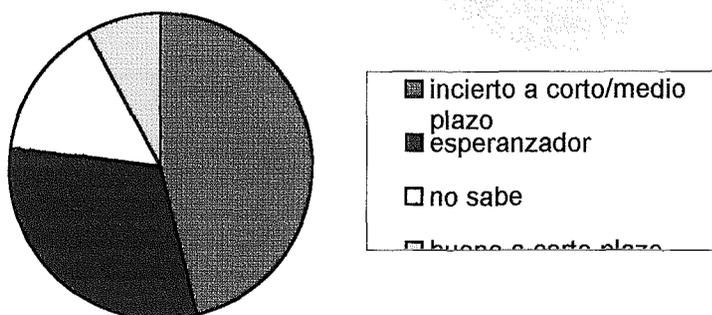
En las entrevistas personales el comentario más común es la calificación como buena.



D12 Opinión sobre el futuro de la empresa (SASEMAR)

El 46% opina que es incierto a corto y medio plazo. El 31% cree que el futuro de SASEMAR es esperanzador. Otro 15% no puede afirmar nada. El 8% opina que es bueno a corto plazo pero incierto a medio y largo plazo.

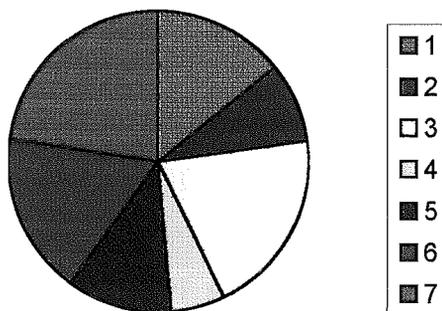
En las entrevistas personales, la opinión mayoritaria fue también la de incierto a corto y medio plazo.



E VALORACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN ESPAÑOLA

E13 Valoración de la administración española en seguridad del 1 al 10

El 23% la valora con un 5. Otro 23% la valora con un 3. El 15% la valora con un 7. Otro 15% con un 2. Con un 4, 6 y 8 la valoran con un 8% cada uno.

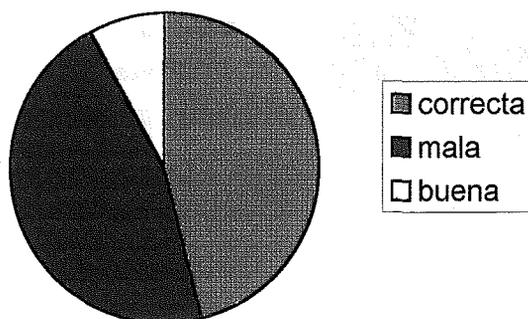


En las entrevistas personales se pudo matizar más las respuestas del colectivo, valorándola mayoritariamente con un 2. Las causas que expusieron para tan baja calificación fueron: “La falta de personal para llevar a cabo las inspecciones necesarias a los buques”. En el apartado de embarcaciones de recreo habría que inspeccionar a 20.000 barcos anuales (promedio de 55 diarios), si además contamos a los pesqueros y mercantes tanto nacionales como extranjeros el número total es muy elevado eximiendo a la gran mayoría de las embarcaciones de la inspección pertinente”.

Es un colectivo altamente cualificado que ha vivido intensamente la aplicación de los Convenios Marítimos Internacionales y siente por ello una cierta intranquilidad en el estado de la seguridad pormenorizado y centrado en el detalle.

E14-1 Actuación de la administración española en formación sobre seguridad.

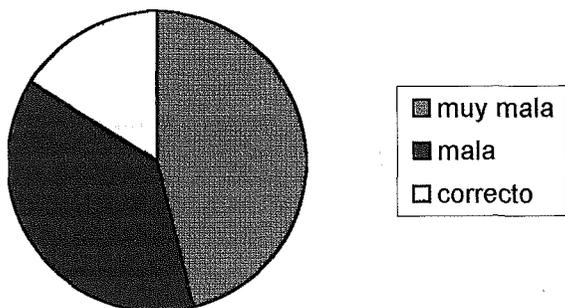
El 46% opina que la formación sobre seguridad es la correcta. Otro 46% opina que es mala. El 8% contesta que es buena.



En las entrevistas personales la opinión mayoritaria fue la de calificarla como buena, ya que en los últimos diez años ha existido un fuerte impulso al desarrollo de cursos de seguridad al que dicho personal ha tenido acceso directo.

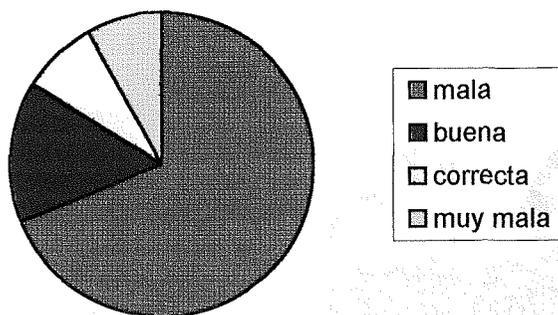
E14-2 Actuación de la administración en inspecciones de seguridad.

Un 46% opina que la actuación de la administración en inspecciones es muy mala. El 38% opina que es mala. El 16% opina que es correcto el papel de la administración al respecto. Claramente se observa que la opinión que tienen de la administración acerca de la inspecciones es muy negativa, concordando con las respuestas personales que la calificaron como muy mala. Es evidente que se hace referencia a las inspecciones de seguridad en los buques bajo el Memorándum de París y el Port State Control, manifestando su pesimista opinión por las innumerables implicaciones que están vinculadas al control del tráfico marítimo, al tener en cuenta las características de las tripulaciones, el estado de seguridad de los buques, la aptitud y actitud de unos y otros hacia la seguridad impuesta por los controles oficiales.



E14-3 Actuación de la administración en información sobre seguridad.

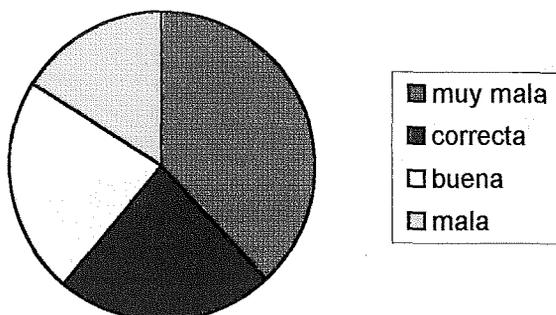
El 69% la califica de mala. El 15% de buena. El 8% opina que es correcta. Otro 8% la califica como muy mala.



En las entrevistas personales la calificaron como mala, añadiendo que era escasa.

E14-4 Actuación de la administración en ayudas a la formación sobre seguridad.

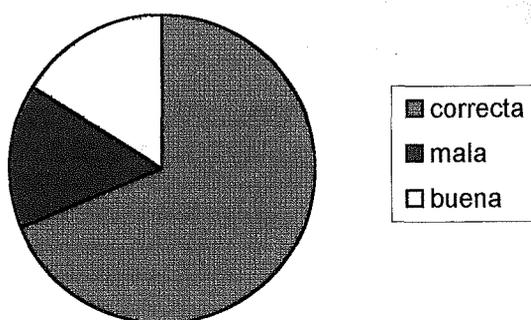
El 38% opina que es muy mala. El 23% opina que es la correcta. Otro 23% opina que es buena. El 16% opina que es mala.



La opinión generalizada en las entrevistas personales es muy mala añadiendo que no existen ayudas al respecto para asistir a cursos, congresos y actividades semejantes que ponen al día a los profesionales de cualquier actividad por la innovación tecnológica en equipos y procedimientos de gestión.

E14-5 actuación de la administración en normativas sobre seguridad.

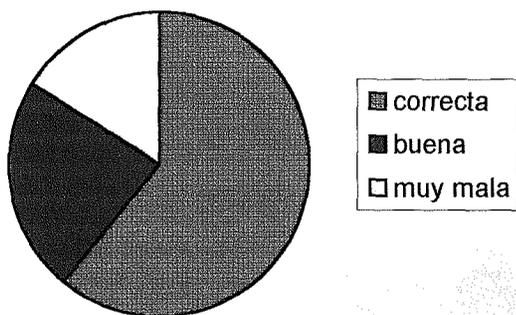
El 69% opina que es la correcta. El 15% opina que es mala. El 16% opina que es buena. Las entrevistas personales corroboran la opinión de que la actuación de la administración es correcta.



E14-6 Actuación de la administración en dotación de medios para la seguridad.

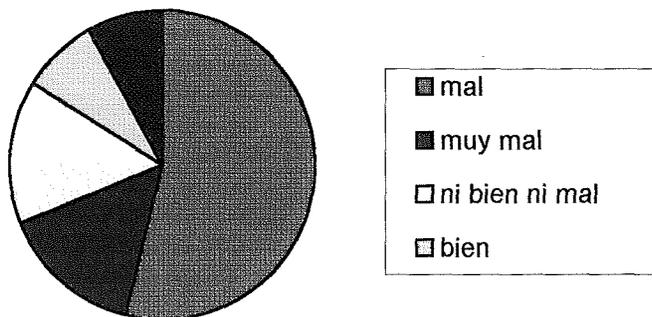
El 61% opina que es la correcta. El 23% opina que es buena. El 16% opina que es muy mala. En las encuestas personales la opinión generalizada es la de calificarla como

correcta aunque matizando que solo en cuanto al cumplimiento del Convenio de Hamburgo del 79.



E15 Como le protegen las leyes sus derechos

El 54% opina que les protegen mal. El 15% opina que les protegen muy mal. Otro 15% piensa que ni bien ni mal. Un 8% piensa que bien y otro 8% que moderadamente bien. En las encuestas personales la opinión generalizada es de muy mal pues SASEMAR se declara no subsidiaria en cuanto a responsabilidades ni existencia de póliza de responsabilidad civil.



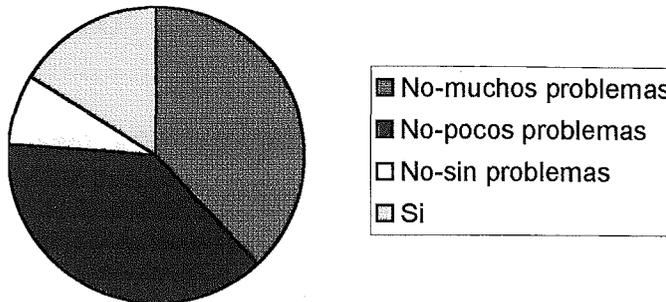
Esta pregunta y sus respuestas porcentuales es de suma importancia para el desarrollo de las funciones de controlador que tienen asignadas, crea una situación de indefensión que bajo la lógica humana puede significar un sinfín de actitudes limitadas por las consecuencias que pueden acarrear.

F ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

F16 Están definidos en SASEMAR las obligaciones y derechos por escrito

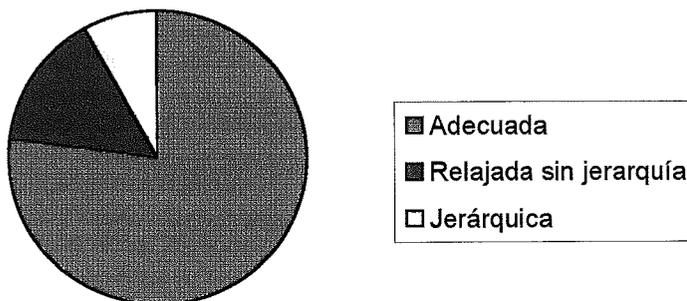
El 38% contesta que no están definidas en ningún sitio y que hay muchos problemas. Otro 38% también opina que no están definidas existen problemas pero no muchos. El

16% opina que están bien definidas. El 8% opina que no están definidas en ningún sitio pero no les causa problemas. En las entrevistas personales la opinión generalizada era de que no están definidas en ningún sitio y que puede causar problemas.



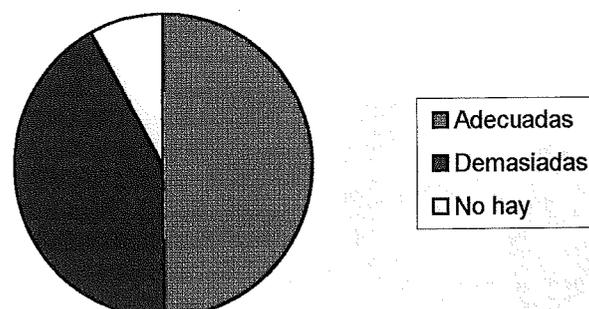
F17-1 Estructura de trabajo en las dependencias en cuanto a jerarquía

El 77% responde que es la adecuada para la realización de las tareas. El 15% contesta que es demasiado relajada y no hay una jerarquía bien definida. El 8% contesta que es excesivamente jerárquica y que no permite la participación. Las opiniones dadas personalmente confirman mayoritariamente en que es la adecuada.



F17-2 Estructura del trabajo en cuanto a las influencias

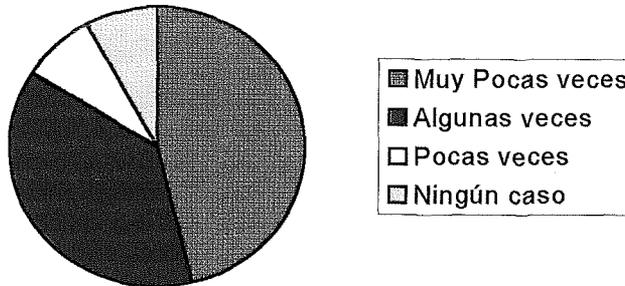
El 50% responde que son las adecuadas para la realización de las tareas. El 42% opina que hay demasiadas influencias exteriores. El 8% piensa que es demasiado cerrada y no permite influencias exteriores. En persona también piensan que son las adecuadas.



Por la procedencia profesional del actual colectivo de controladores, bastante similar al usado en los buques, no encuentran disfunciones significativas tanto a las jerarquías como en las influencias. Esta situación no es negativa pero se entiende algo condicionada por los procedimientos habituales y admitidos en años anteriores de experiencia profesional.

F18 Que caso hacen en SASEMAR de las opiniones del personal

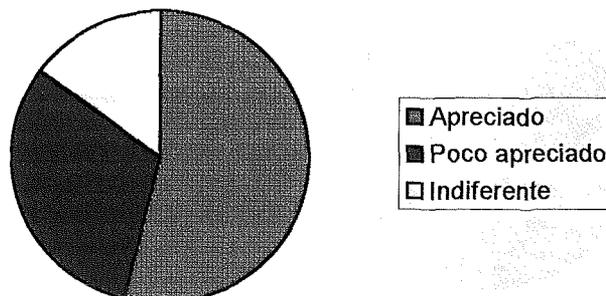
El 46% contesta que hacen caso muy pocas veces. El 38% contesta que hacen caso algunas veces. El 8% contesta que hacen caso pocas veces. Otro 8% contesta que no les hacen ningún caso. Las efectuadas personalmente afirman que les hacen caso muy pocas veces.



Esta situación coarta en la evolución en la mejora de los procedimientos que se generan desde el interior del sistema. Representa la pérdida de una valiosa aportación personal y desinteresada.

F19 En SASEMAR el trabajo que Vd. realiza cree que es:

El 54% piensa que su trabajo es apreciado por la empresa. El 31% opina que su trabajo es poco apreciado por la empresa. El 15% opina que su trabajo es valorado con indiferencia por la empresa. Personalmente se saben apreciados por la empresa comentando que el Director General lo había reconocido públicamente.

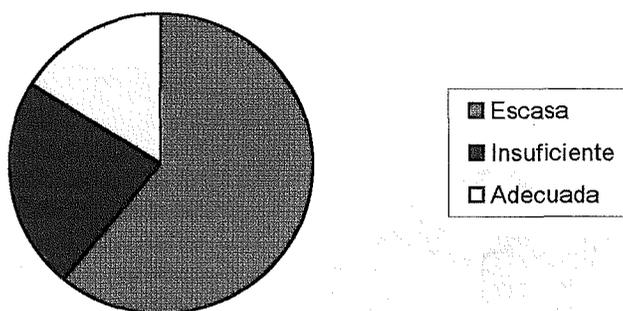


Como todas las respuestas divididas próximas al 50% con un bajo número de encuestas, existe la posibilidad de error de apreciación en uno u otro sentido, no obstante, se admite como positiva la categoría de respuestas recibidas.

G VALORACIÓN DE LOS COMPAÑEROS DE TRABAJO

G20 Considera que la plantilla de su dependencia es:

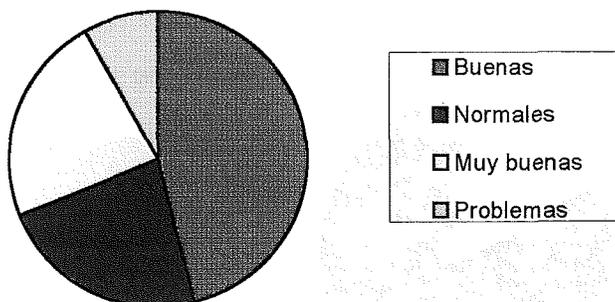
El 61% considera que la plantilla es algo escasa para las necesidades. El 23% la considera manifiestamente insuficiente. El 16% cree que es la adecuada. Personalmente matizan que puede ser adecuada en los centros regionales y manifiestamente insuficiente en el resto.



En general se obtiene una respuesta muy negativa a la necesidad de plantilla, y dada la seriedad y profesionalidad del colectivo, pueden matizar los puestos de control que se hace más evidente e incluso declaran honestamente donde opinan que es la adecuada.

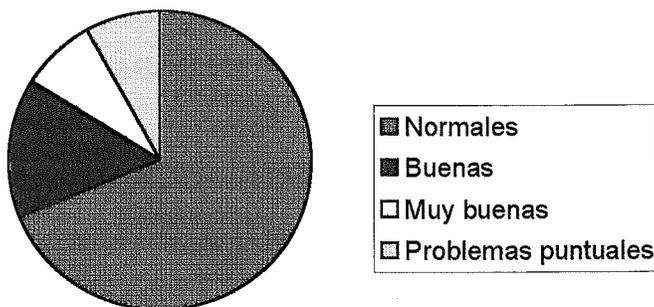
G21 Como define la relación con el resto de sus compañeros

El 46% las valora como buenas. El 23% dice que son normales. Otro 23% opina que son muy buenas. El 8% dice que son normales con problemas puntuales. Personalmente comentan que sus relaciones con los demás son buenas.



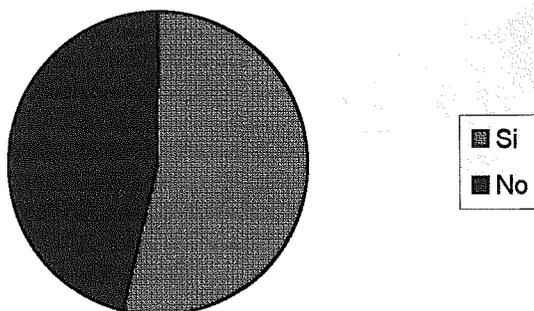
G22 Como definen las relaciones con el resto del personal

El 69% las cataloga como normales. El 15% las cataloga como buenas. El 8% las cataloga como muy buenas. Otro 8% como normales pero con problemas puntuales.



G23 Si son o no las mejores amistades del mismo colectivo

El 54% contesta que sí y el 46% que no. Se pone la división próximo al 50% por lo que son válidos los comentarios ya expuestos en F19. Sin embargo, la respuesta en sí tiende a señalar que es un colectivo tendente a la costumbre y poco abierto.

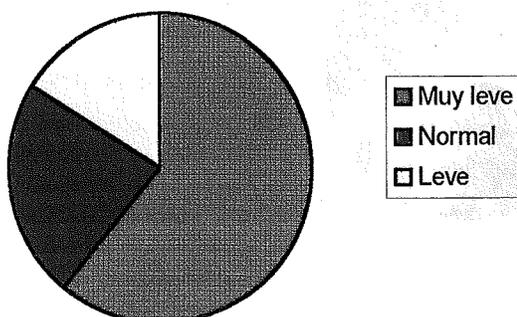


H VALORACIÓN DEL ESFUERZO EN EL TRABAJO

H24 Tipo de esfuerzos que realizan en el trabajo:

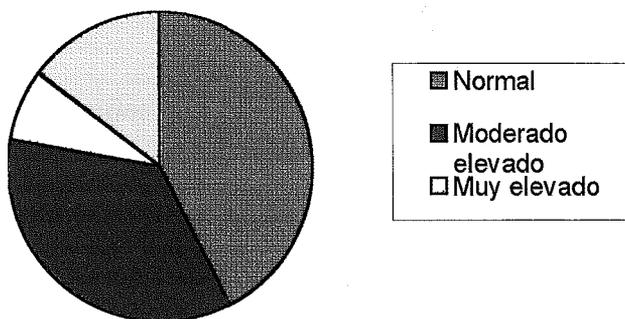
H24-1 Tipo de esfuerzo Físico que realiza

El 61% contesta que su trabajo requiere un esfuerzo físico que califican como muy leve. El 23% lo califica como normal. El 16% lo califica como leve. Personalmente lo califican como de esfuerzo leve.



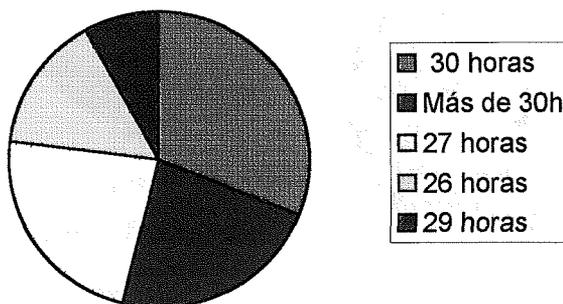
H24-2 Tipo de esfuerzo mental que realiza

Un 46% lo califica como normal El 38% lo califica como moderadamente elevado El 8% contesta que su trabajo requiere un esfuerzo mental que califican como muy elevado. Otro 8% lo califica como leve. Personalmente la mayoría lo califica como moderadamente elevado con picos muy elevados en momentos en los que se produce más de una emergencia simultánea se dan casos de 18 embarcaciones a la vez como puede ser durante una regata, momentos en los que se sienten muy estresados (debido a la falta de personal) y con un exceso de responsabilidad. En síntesis, no se advierte un sentimiento mayoritario de una elevada carga de esfuerzo mental.



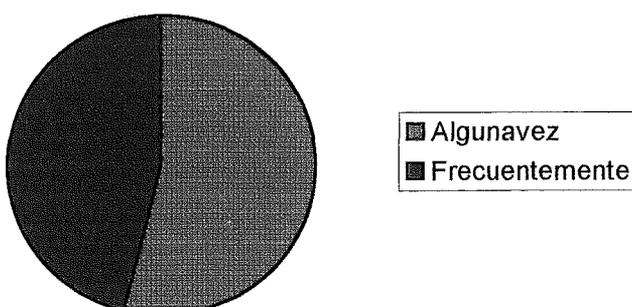
H25 Horas de trabajo semanales entre normales y extras

El 31% realiza 30 horas semanales. El 23% contesta que realiza más de 30 horas semanales. El 23% realiza 27 horas semanales. El 15% realiza 26 horas semanales. El 8% realiza 29 horas semanales.



H26 Tienen sensación de cansancio físico o psíquico al acabar la tarea

El 54% lo califica de alguna vez. El 46% lo califica de frecuentemente. Personalmente lo califican de frecuentemente por causa de falta de personal.

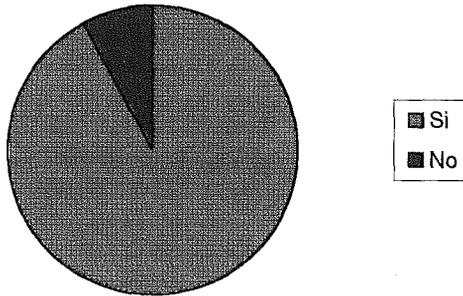


H27 Cuales son las vacaciones anuales

Todo el personal contesta que tiene 30 días anuales.

H28 Son una cantidad adecuada para descansar

El 92% contesta que sí, les son suficientes. El 8% contesta que no, les parecen insuficientes.



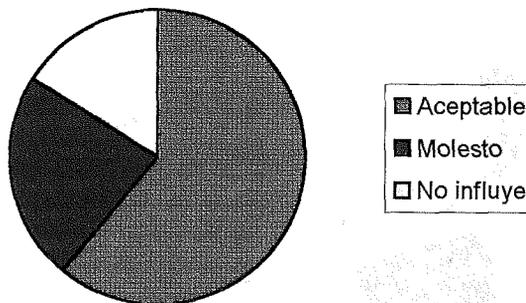
I FACTORES FÍSICOS

I29 Tiene el mismo horario de sueño en días libres que en activo

El 100% responde que no.

I30 Como es el ruido de su dependencia

El 61% les parece aceptable. El 23% dice que el ruido es molesto. El 16% contesta que no les influye.



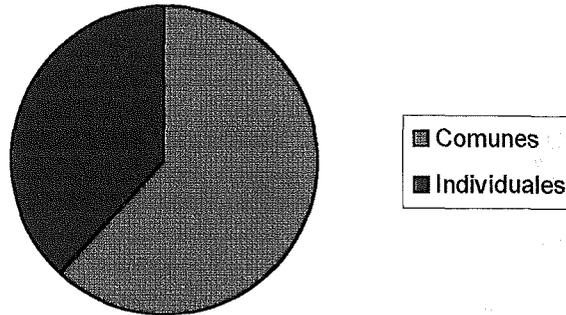
I31 Cree oportuno que existan salas o espacios de descanso

El 100% respondió que sí.

I32 En caso afirmativo de que tipo

El 62% preferiría áreas comunes como sala de lectura o TV. El 38% prefiere que sean de tipo individual tipo camarote.

Se hace evidente en las respuestas tanto escritas como personales la necesidad de disponer de una área de descanso.

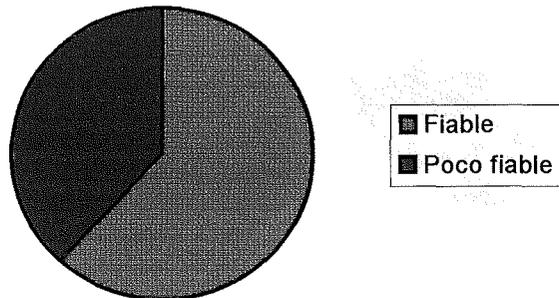


J TECNIFICACIÓN

J33 Fiabilidad de los equipos que poseen

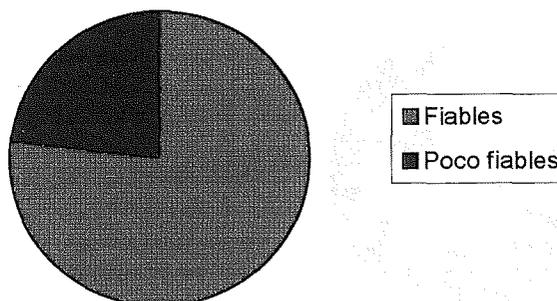
J33-1 Valoración del radar

El 62% lo valora como fiable. El 38% lo valora como poco fiable. La opinión personal generalizada es que solamente es fiable en los centros de Finisterre y Tarifa.



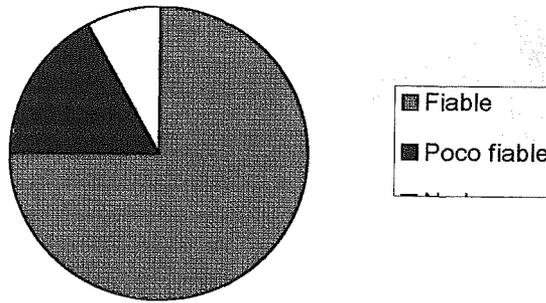
J33-2 Valoración de los equipos de radio VHF

El 77% los cataloga como fiables. El 23% opina que son poco fiables. Personalmente opinan que es un equipo fiable pero con poca cobertura, necesitan más repetidores.



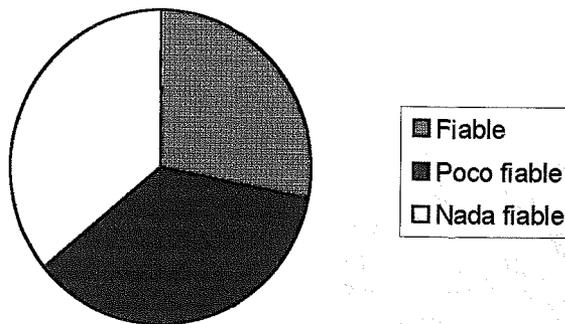
J33-3 Valoración del radioteléfono MF/HF

El 75% opina que es fiable. El 17% opina que es un equipo poco fiable y el 8% piensa que es nada fiable.



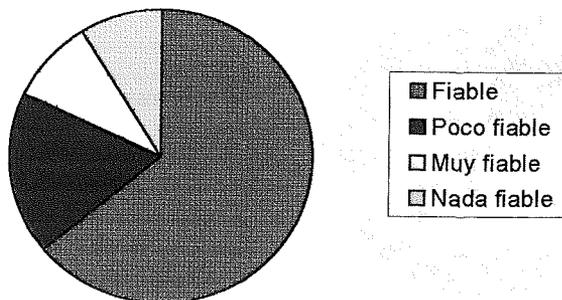
J33-4 Valoración del radiotelex

Se reparte a partes iguales con un 36% cada uno los que opinan que es poco fiable o nada fiable. Frente a un 28% que opina que es fiable. Personalmente no es un equipo que les merezca confianza, además de tener poco uso.



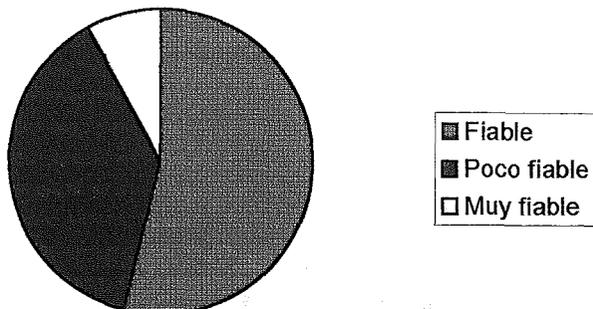
J33-5 Valoración del VDF (gonio de VHF)

El 54% opina que es fiable. El 38% opina que es poco fiable. El 8% piensa que es muy fiable. Personalmente dicen que su fiabilidad depende del centro, no especificando el porqué.



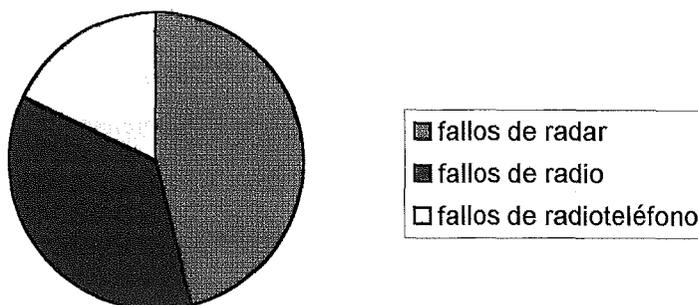
J33-6 Valoración del LSD

El 64% lo califica como fiable. El 18% como poco fiable. El 9% como muy fiable. Otro 9% como nada fiable. El comentario general es el de la gran cantidad de fallos ocurridos por un mal uso del mismo.



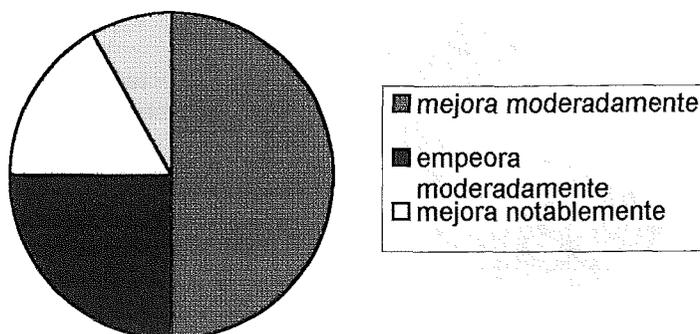
J34 Equipo que al fallar le ha producido alguna situación embarazosa

El 46% tuvieron problemas por fallos del radar. El 36% por fallos de radios. El 18% por fallos en el radioteléfono. El comentario general es que los equipos fallan más de lo debido (en una visita personal a uno de los centros se encontraban sin radar).



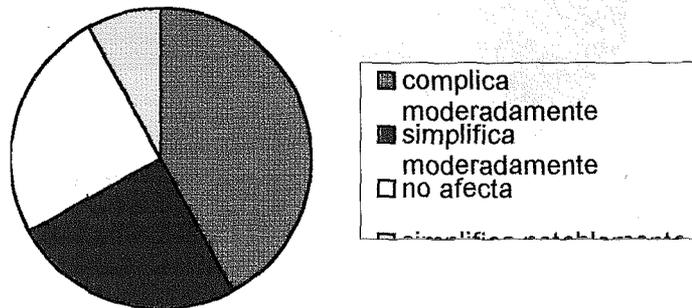
J 35 Como le afecta la tecnificación en su tarea desde el punto de vista de los resultados de la misma

El 50% opina que la mejora moderadamente. El 25% opina que la empeora moderadamente. El 17% opina que la mejora notablemente. El 8% opina que no influye.



J 36 Como le afecta la tecnificación en su tarea desde el punto de vista de la realización de la misma

El 42% opina que la complica moderadamente. El 25% opina que la simplifica moderadamente. Otro 25% opina que no afecta para nada, ni la simplifica ni la hace más compleja. El 8% opina que la simplifica notablemente. En las entrevistas personales la mayoría opina que la complica moderadamente debido a un exceso de equipos y a la falta de personal.



K FACTORES SOCIALES

K37 Como considera su nivel de vida respecto a otras profesiones

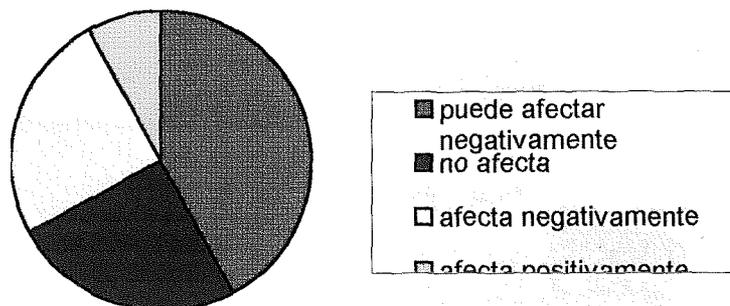
El 83% opina que es algo inferior a la media. El un 17% piensa que está en la media.

K38 Cual es su grado de integración en la sociedad

El 67% opina que es normal. El 33% opina que es muy bueno.

K39 Como incide en su vida familiar la actividad como controlador

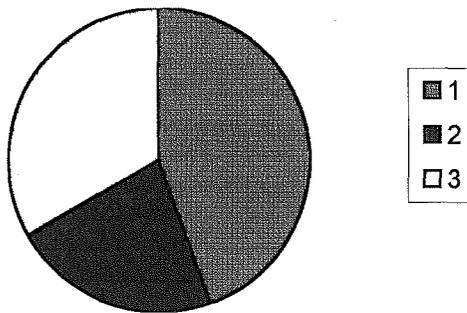
El 42% opina que le puede afectar negativamente pero no más que otro tipo de actividad. El 25% opina que no le afecta para nada. El 25% opina que le afecta negativamente. El 8% opina que le afecta positivamente.



K40 Valoración del 0 al 5 de dicha incidencia

K40-1 Con sus amigos

El 50% que contestó con un valor de 4 en la escala, que el desarrollo de la profesión les afecta negativamente en sus relaciones amistosas. El 25% con un valor de 2. Otro 25% con valor de 3.



K40-2 Con su cónyuge

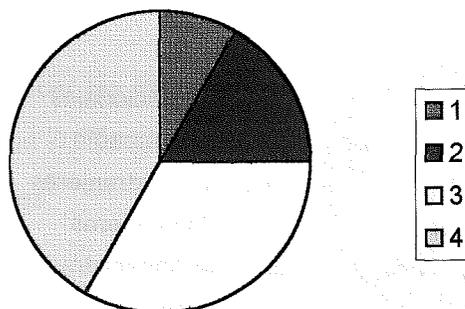
El 63% pone un valor de 3 en la escala. El 37% con un valor de 4.

K40-3 Con sus hijos

Al 75% les afecta moderadamente con un valor de 3 en la escala. El 25% pone un valor de 4.

K40-4 Resto de la familia: padres, suegros, etc.

El 37% contesta les afecta muy ligeramente con un valor de 1 en la escala. Al 25% ponen un valor de 2. Otro 25% con un valor de 4. Al 13% les afecta bastante con un valor de 5. Se observa tanto en las relaciones familiares como amistosas la influencia tanto del trabajo por turnos que realizan como del número de éstos.



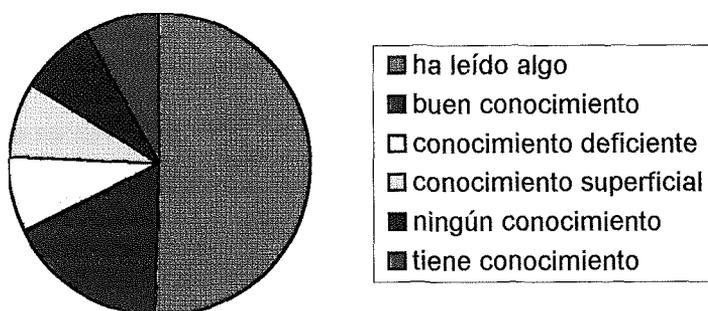
L FACTORES DE SEGURIDAD

L41 Existe en SASEMAR algún sistema de gestión de la seguridad (manuales, circulares etc.)

El 83% contestó que no frente a un 17% que dijo sí.

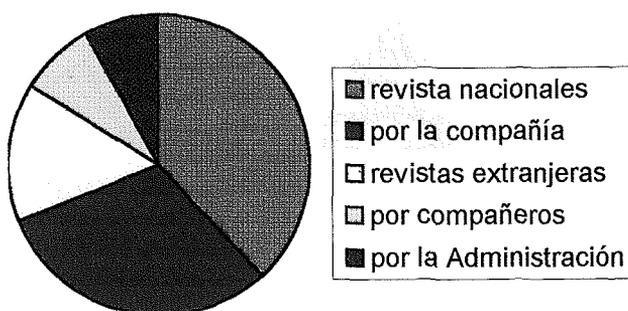
L42 Está al día de las discusiones de los organismos acerca de los factores que influyen en seguridad

El 50% dice que ha leído algo. El 17% tiene un buen conocimiento. El 8% contesta que tiene un conocimiento muy deficiente. El 8% dice que tiene un conocimiento muy superficial. El 8% dice que no tiene ningún conocimiento al respecto. El 8% tiene conocimiento de ello. En las entrevistas personales el reparto era a partes iguales entre los que declaraban haber leído algo y los que decían tener un conocimiento muy deficiente.



L43Cuál es la vía habitual para enterarse de los temas de seguridad

El 38% a través de revistas especializadas nacionales. El 31% se entera a través de su compañía. El 15% a través de revistas extranjeras. El 8% a través de compañeros de profesión. Otro 8% por medio de la administración.



M ACCIDENTES

M44 Está de acuerdo que el 80% de los accidentes son culpa del hombre

El 92% respondió que sí frente al 8% que respondió no.

M45 Se ha visto su dependencia involucrada en algún accidente

El 64% respondió que no y el 36% dijo que sí.

M46 Estaba Ud. de guardia

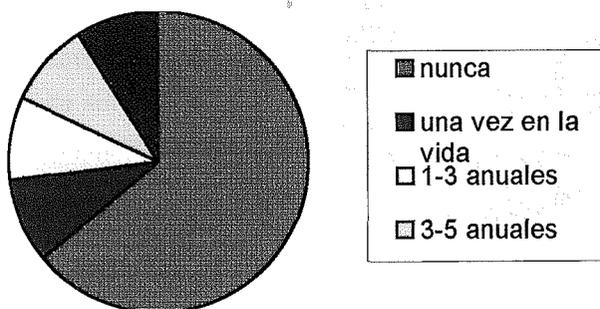
El 89% contestó que no. El 11% si lo estaba.

M47 Ha estado comprometido en situaciones próximas al accidente o incidente

El 70% contestó que no y el 30% que sí.

M48 Con que frecuencia se le ha dado esas situaciones comprometidas

El 64% contesta que nunca se le han producido. El 9% dice que una sola vez a lo largo de su vida profesional. El 9% dice que de una a tres anuales. El 9% de tres a cinco veces anuales y otro 9% una sola vez al año.



M49 Le gustaría conocer las experiencias de otros compañeros

El 100% contestó que sí. Se manifiesta la necesidad de ver transmitida y divulgada la experiencia de los demás.

M50 Cree que su experiencia pudiera serle útil a sus compañeros

El 100% opina que sí. Totalmente consecuente.

M51 Estaría interesado en la creación de una base de datos anónima

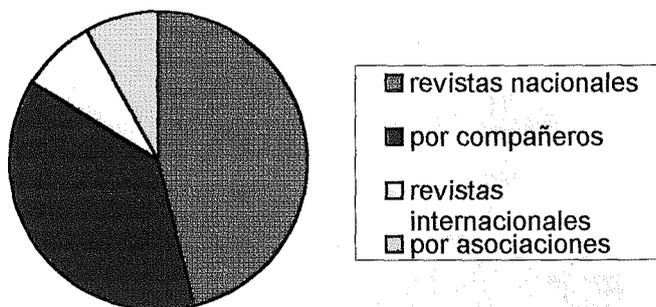
El 100% opina que sí.

M52 Recibe alguna información o estudio sobre accidentes

El 83% contestó que no. El 17% recibe algún tipo de información sobre accidentes o situaciones comprometidas. Al respecto me comentaron que hace pocos años se editaba un resumen informativo y que en la actualidad ya no se recibe. Un organismo como SASEMAR debería de divulgar información al respecto ya que está demostrada su efectividad en materia de seguridad, ya que centraría el grado y contenido divulgado.

M53 Cuál es su vía habitual para enterarse de este tipo de informaciones

El 46% a través de revistas especializadas nacionales. El 38% por medio de compañeros de profesión El 8% a través de revistas especializadas internacionales. El 8% a través de asociaciones profesionales del sector. Confirma la necesidad de que sea a través del propio organismo para evitar la dispersión de las fuentes de información, lo cual proporcionaría mayor calidad en dicha información.

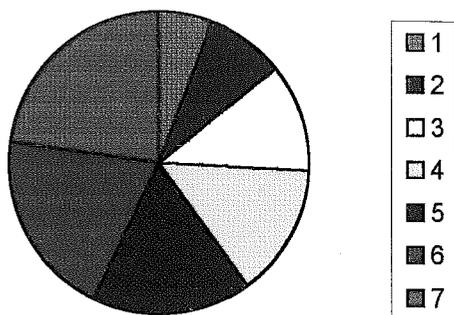


N FORMACIÓN

N54 Valoración del 1 al 10 la formación teórica que ha recibido

El 25% la valora con un 2. El 17% la valora con un 3. El 17% la valora con un 4. El 17% la valora con un 5. El 8% la valora con un 6. El 8% la valora con un 7. El 8% la valora con un 1. El comentario personal fue que lo valoraban con un 2 de media comentando que habían pocos cursos, de escaso nivel y contenido. Se hace patente la

necesidad de establecer un curso de formación o de adaptación al puesto laboral de controlador.



N55 Valoración del período de prácticas exigido

El 91% la califica como inferior al adecuado. El 9% opina que es el adecuado. Su comentario fue que en la actualidad no hay período de prácticas, solamente una convocatoria tuvo una semana de prácticas en Madrid y otra en Finisterre. Confirma junto con la respuesta a la pregunta anterior de la necesidad de un curso teórico-práctico adaptado al puesto de controlador de tráfico marítimo.

9.6. Conclusiones parciales al Capítulo

Las conclusiones han sido vertidas en cada una de las preguntas de la encuesta que así lo permitían, tanto por su singularidad, aplicación generalizada y relevante, como por la evidencia de una afloración extremadamente novedosa o no esperada.

El matiz comparativo entre los controladores de ambos sectores es francamente positivo para el aéreo y muy preocupante para el marítimo.

Consideramos que SASEMAR debería adoptar una posición más abierta y dialogante, que aportara con seriedad una cierta claridad en el horizonte tenebroso que vislumbran los controladores marítimos en su gran mayoría.

Estamos convencidos que el mucho hacer que está por devenir (debiera) permitiría nivelar el gran escalón diferencial entre los dos sectores, en bien de la seguridad marítima.

No obstante lo anterior, también el controlador aéreo puede aumentar su eficacia si se incrementan las acciones formativas y de información con mayor contenido especializado.

DE CATALUNYA

