

RECOMENDACIÓN TÉCNICA 5/2023, DE LA AGÈNCIA VALENCIANA DE SEGURETAT FERROVIÀRIA, PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PERFIL PROFESIONAL DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO Y TRANVIARIO

A. OBJETO

El análisis de las características de las tareas del personal de conducción y la aplicación de las diversas normas nacionales y europeas que nos guían a desarrollar pruebas válidas y fiables en los reconocimientos psicofísicos, en tanto no haya normativa autonómica propia, son fundamentales para lograr un ajuste perfecto entre las exigencias del puesto y las capacidades de las personas que deben ocuparlo.

El objeto de la presente recomendación es establecer unas directrices para fomentar que las entidades ferroviarias realicen un análisis sistemático de las interfaces persona-máquina-infraestructura-organización que permita mejorar la fiabilidad humana y técnica, tanto en situaciones normales como en situaciones degradadas.

En todo caso, el contenido aquí reflejado es orientativo y no sustituye a las normas y futuros desarrollos normativos que puedan aprobarse, ni exime de responsabilidad a los diferentes actores implicados en su cumplimiento.

B. ANTECEDENTES

1. Toda organización debe ser consciente de las funciones que deben desarrollarse en sus diferentes puestos de trabajo para comprender las exigencias de cada tarea asociada y las capacidades o competencias que es necesario exigir a sus profesionales para resolverlas, de forma que sea posible comprobar si la demanda cognitiva encaja en cada una de ellas.

Por ello, es necesario conocer y poner por escrito estas demandas cognitivas asociadas a cada tarea y conocer cuáles son críticas, de manera que no se sobrepasen los límites humanos y poder identificar qué ayudas se pueden ofrecer para el desarrollo de cada función.

2. La revisión y actualización del perfil profesional para cada uno de los puestos es necesaria llevarla a cabo periódicamente, de manera que se tengan en cuenta aspectos relacionados con los posibles avances tecnológicos, la publicación de nueva normativa en el sector, así como la importancia de los factores humanos y organizativos, todos centrados en aumentar la seguridad y mejorar el rendimiento, demandando del personal aptitudes, habilidades y competencias distintas a las que se requerían con anterioridad.

Así mismo, y particularizando para el personal de conducción de trenes y tranvías, se deben tener en cuenta todas las tareas asociadas a la conducción en situaciones normales y, especialmente, en situaciones degradadas, cuando los automatismos no funcionan y se pierden las cualidades de eficacia y seguridad, recayendo en este caso en el factor humano la responsabilidad en la operación, con otros riesgos que deben haber sido identificados, evaluados y mitigados.

3. Para llevar a cabo el proceso, el método habitualmente utilizado es el análisis de tareas, consistente en un proceso de observación, descripción, registro, análisis exhaustivo y entrevistas semiestructuradas sobre los modos de operación de una situación de trabajo concreta y de lo que se requiere del trabajador/a en términos de acciones y procesos cognitivos para realizarla, analizando también los posibles errores que se pudieran cometer.

Además, se ha de tener en cuenta la interacción entre las diferentes áreas, es decir, los factores humanos con los organizativos y con los tecnológicos, y eso implica tomar una perspectiva sistémica capaz de analizar, por ejemplo, la influencia de la tecnología en el rendimiento, las interfaces persona-sistema, el trayecto, la colocación de señales (tecnología), la influencia de la organización en el rendimiento, la formación, el Sistema de Gestión de la Seguridad o las prioridades de la organización.

4. El papel y las limitaciones de la tecnología deben comprenderse y prepararse adecuadamente, no solo cuando la tecnología funciona como se espera. Garantizar que las personas estén disponibles y sean capaces de tomar el control si es necesario es algo de lo que no puede prescindir ningún sistema que se basa en la automatización.

La mejora continua mediante el análisis de tareas en situaciones normales y degradadas sirve para un ajuste perfecto entre las exigencias del puesto y las capacidades de las personas.

5. Por otro lado, en los reconocimientos psicológicos, tanto en los iniciales como en los periódicos, se podría prestar atención a los posibles indicadores psicopatológicos de alguna alteración de los procesos cognitivos, ejecutivos y emocionales que puedan derivar en una falta de capacidad psicológica para desempeñar sus tareas con criterio de seguridad.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, en virtud de sus competencias, considera conveniente emitir las siguientes **RECOMENDACIONES:**

Primera. ANÁLISIS DE TAREAS

1. Las entidades ferroviarias deben realizar un análisis de tareas con la finalidad de conocer y comprender las exigencias de cada una de las tareas que integran sus procesos y las capacidades o competencias necesarias para resolverlas.

Este análisis debe revisarse y actualizarse periódicamente, de manera que siga manteniendo su validez ante cualquier cambio, ya sea este normativo, técnico u organizativo.

2. El análisis de tareas suele ser el punto de partida de las técnicas de identificación de errores humanos, identificando los errores potenciales que pudieran tener lugar durante la realización de las diferentes tareas analizadas y buscando los factores humanos que influyen en su ocurrencia, a partir de los cuales se diseñarán e instaurarán las barreras preventivas más eficaces, adaptadas a las necesidades reales de la organización.
3. El análisis debe realizarse a partir de entrevistas a los trabajadores, observaciones en el puesto de trabajo, análisis de procedimientos o directrices prescritas y de las descripciones previas de las tareas existentes.

4. Una vez identificadas las tareas críticas para la seguridad, se procederá a la identificación de los riesgos propiamente dichos, para lo que se deberá identificar todas aquellas posibles situaciones de error que son susceptibles de acontecer durante el desempeño de la tarea crítica correspondiente.

Estas tareas cobran importancia por la frecuencia en la que se producen errores, así como las consecuencias potenciales que pueden acarrear.

5. La matriz resultante debe servir para conocer las posibles demandas cognitivas de la tarea con respecto a variables como el recuerdo, la interpretación, la comprobación y chequeo, procesamiento visual de la información, atención sostenida, atención dividida, etc.

Segunda. REQUISITOS DE CAPACIDAD PSICOFÍSICA PARA LA CERTIFICACIÓN DE APTITUD DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

1. Las entidades ferroviarias deben establecer, revisar y actualizar, en su caso, los requisitos que deben conformar los perfiles profesiográficos asociados a sus diferentes tareas, de manera que sirvan de base para la obtención de la certificación de aptitud psicofísica.
2. Las pruebas de aptitud psicofísica deben asegurar que la demanda cognitiva y las capacidades de las personas que deben ocupar cada puesto de trabajo se ajustan a las que requiere este, asegurando que quedan cubiertas y, por tanto, que el desempeño será el buscado.
3. Actualmente existen unas exigencias estatales, basadas en normativa europea, que sirven de guía para el desarrollo de pruebas válidas y fiables para evaluar aptitudes y habilidades del personal ferroviario y que pueden ser tomadas como referencia para actualizar el perfil de aptitud psicofísica. Estas exigencias, para que sirvan de referencia, quedan recogidas en los distintos anexos de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

4. Así mismo, se pueden tener en cuenta los criterios de interpretación que el Comité de Medicina y Psicología Ferroviaria ha realizado respecto de los trastornos mentales y del neurodesarrollo, recogidos en la ficha F-MPF-01/2023 publicada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Tercera. ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

1. Las entidades ferroviarias deben establecer procedimientos específicos que les permitan conocer y comprender las funciones (operaciones) o tareas que constituyen los diferentes puestos de trabajo, así como las exigencias de cada tarea y las capacidades o competencias necesarias para desempeñarlas.
2. Dichos procedimientos deben reflejar el proceso para la elaboración y actualización de los perfiles asociados a los distintos puestos de trabajo, tal y como se recoge en las anteriores recomendaciones.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA AVSF,