

RECOMANACIÓ TÈCNICA 5/2023, DE L'AGÈNCIA VALENCIANA DE SEGURETAT FERROVIÀRIA, PER A L'ACTUALITZACIÓ DEL PERFIL PROFESSIONAL DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓ EN EL TRANSPORT FERROVIARI I TRAMVIARI

A. OBJECTE

L'anàlisi de les característiques de les tasques del personal de conducció i l'aplicació de les diverses normes nacionals i europees que ens guien a desenvolupar proves vàlides i fiables en els reconeixements psicofísics, en tant no hi haja normativa autonòmica pròpia, són fonamentals per a aconseguir un ajust perfecte entre les exigències del lloc i les capacitats de les persones que han d'ocupar-lo.

L'objecte de la present recomanació és establir unes directrius per a fomentar que les entitats ferroviàries realitzen una anàlisi sistemàtica de les interfícies persona-màquina-infraestructura-organització que permeta millorar la fiabilitat humana i tècnica, tant en situacions normals com en situacions degradades.

En tot cas, el contingut ací reflectit és orientatiu i no substitueix a les normes i futurs desenvolupaments normatius que puguen aprovar-se, ni eximeix de responsabilitat als diferents actors implicats en el seu compliment.

B. ANTECEDENTS

1. Tota organització ha de ser conscient de les funcions que han de desenvolupar-se en els seus diferents llocs de treball per a comprendre les exigències de cada tasca associada i les capacitats o competències que són necessàries exigir als seus professionals per a resoldre-les, de manera que siga possible comprovar si la demanda cognitiva encaixa en cadascuna d'elles.

Per això, és necessari conèixer i posar per escrit aquestes demandes cognitives associades a cada tasca i conèixer quins són crítiques, de manera que no es sobrepassen els límits humans i poder identificar quines ajudes es poden oferir per al desenvolupament de cada funció.

2. La revisió i actualització del perfil professional per a cadascun dels llocs és necessària dur-la a terme periòdicament, de manera que es tinguen en compte aspectes relacionats amb els possibles avanços tecnològics, la publicació de nova normativa en el sector, així com la importància dels factors humans i organitzatius, tots centrats en augmentar la seguretat i millorar el rendiment, demandant del personal aptituds, habilitats i competències diferents a les que es requerien amb anterioritat.

Així mateix, i particularitzant per al personal de conducció de trens i tramvies, s'han de tindre en compte totes les tasques associades a la conducció en situacions normals i, especialment, en situacions degradades, quan els automatismes no funcionen i es perden les qualitats d'eficàcia i seguretat, recaient en aquest cas en el factor humà la responsabilitat en l'operació, amb altres riscos que han d'haver sigut identificats, avaluats i mitigats.

3. Per a dur a terme el procés, el mètode habitualment utilitzat és l'anàlisi de tasques, consistent en un procés d'observació, descripció, registre, anàlisi exhaustiva i entrevistes semiestructurades sobre les maneres d'operació d'una situació de treball concreta i del que es requereix del treballador/a en termes d'accions i processos cognitius per a realitzar-la, analitzant també els possibles errors que es pogueren cometre.

A més, s'ha de tindre en compte la interacció entre les diferents àrees, és a dir, els factors humans amb els organitzatius i amb els tecnològics, i això implica prendre una perspectiva sistèmica capaç d'analitzar, per exemple, la influència de la tecnologia en el rendiment, les interfícies persona-sistema, el trajecte, la col·locació de senyals (tecnologia), la influència de l'organització en el rendiment, la formació, el Sistema de Gestió de la Seguretat o les prioritats de l'organització.

4. El paper i les limitacions de la tecnologia han de comprendre's i preparar-se adequadament, no sols quan la tecnologia funciona com s'espera. Garantir que les persones estiguen disponibles i siguen capaces de prendre el control si és necessari és una cosa de la qual no pot prescindir cap sistema que es basa en l'automatització.

La millora contínua mitjançant l'anàlisi de tasques en situacions normals i degradades serveix per a un ajust perfecte entre les exigències del lloc i les capacitats de les persones.

5. D'altra banda, en els reconeixements psicològics, tant en els inicials com en els periòdics, es podria parar atenció als possibles indicadors psicopatològics d'alguna alteració dels processos cognitius, executius i emocionals que puguen derivar en una falta de capacitat psicològica per a exercir les seues tasques amb criteri de seguretat.

Tenint en compte l'anterior, l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, en virtut de les seues competències, considera convenient emetre les següents **RECOMANACIONS:**

Primera. ANÀLISI DE TASQUES

1. Les entitats ferroviàries han de realitzar una anàlisi de tasques amb la finalitat de conèixer i comprendre les exigències de cadascuna de les tasques que integren els seus processos i les capacitats o competències necessàries per a resoldre-les.

Aquesta anàlisi ha de revisar-se i actualitzar-se periòdicament, de manera que continue mantenint la seua validesa davant qualsevol canvi, ja siga aquest normatiu, tècnic o organitzatiu.

2. L'anàlisi de tasques sol ser el punt de partida de les tècniques d'identificació d'errors humans, identificant els errors potencials que pogueren tindre lloc durant la realització de les diferents tasques analitzades i buscant els factors humans que influeixen en la seua ocurrència, a partir dels quals es dissenyaran i instauraran les barreres preventives més eficaces, adaptades a les necessitats reals de l'organització.
3. L'anàlisi ha de realitzar-se a partir d'entrevistes als treballadors, observacions en el lloc de treball, anàlisi de procediments o directrius prescrites i de les descripcions prèvies de les tasques existents.

4. Una vegada identificades les tasques crítiques per a la seguretat, es procedirà a la identificació dels riscos pròpiament dits, per al que s'haurà d'identificar totes aquelles possibles situacions d'error que són susceptibles d'esdevindre durant l'acompliment de la tasca crítica corresponent.

Aquestes tasques cobren importància per la freqüència en la qual es produeixen errors, així com les conseqüències potencials que poden implicar.

5. La matriu resultada ha de servir per a conèixer les possibles demandes cognitives de la tasca respecte a variables com el record, la interpretació, la comprovació i revisió mèdica, processament visual de la informació, atenció sostinguda, atenció dividida, etc.

Segona. REQUISITS DE CAPACITAT PSICOFÍSICA PER A LA CERTIFICACIÓ D'APTITUD DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓ

1. Les entitats ferroviàries han d'establir, revisar i actualitzar, si escau, els requisits que han de conformar els perfils professiogràfics associats a les seues diferents tasques, de manera que servisquen de base per a l'obtenció de la certificació d'aptitud psicofísica.
2. Les proves d'aptitud psicofísica han d'assegurar que la demanda cognitiva i les capacitats de les persones que han d'ocupar cada lloc de treball s'ajusten a les que requereix aquest, assegurant que queden cobertes i, per tant, que l'acompliment serà el buscat.
3. Actualment existeixen unes exigències estatals, basades en normativa europea, que serveixen de guia per al desenvolupament de proves vàlides i fiables per a avaluar aptituds i habilitats del personal ferroviari i que poden ser preses com a referència per a actualitzar el perfil d'aptitud psicofísica. Aquestes exigències, perquè servisquen de referència, queden recollides en els diferents annexos de l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre, per la qual es determinen les condicions per a l'obtenció dels títols habilitants que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat en la circulació, així com el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic d'aquest personal.

4. Així mateix, es poden tindre en compte els criteris d'interpretació que el Comitè de Medicina i Psicologia Ferroviària ha realitzat respecte dels trastorns mentals i del neurodesenvolupament, recollits en la fitxa F-MPF-01/2023 publicada per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Tercera. ACTUALITZACIÓ DEL SISTEMA DE GESTIÓ DE LA SEGURETAT

1. Les entitats ferroviàries han d'establir procediments específics que els permeten conèixer i comprendre les funcions (operacions) o tasques que constitueixen els diferents llocs de treball, així com les exigències de cada tasca i les capacitats o competències necessàries per a exercir-les.
2. Aquests procediments han de reflectir el procés per a l'elaboració i actualització dels perfils associats als diferents llocs de treball, tal com es recull en les anteriors recomanacions.

EL DIRECTOR GENERAL DE L'AVSF,