



Consejo General  
de la **Psicología**  
ESPAÑA



Miembro de la Federación Europea  
de Asociaciones de Psicólogos

Conde Peñalver, 45. 3º  
28006 Madrid · España  
Tel.: +34 91 444 90 20  
Fax: +34 91 309 56 15  
secop@cop.es  
[www.cop.es](http://www.cop.es)

## PERFIL Y COMPETENCIAS DEL/DE LA PSICÓLOGO/A DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD

Consejo General de la Psicología

*Visto en Junta Gobierno del 18 de junio de 2016*

v13 (formato) (1) DEFINITIVO

---

Este DOCUMENTO ha sido confeccionado por el Grupo de Trabajo creado al efecto por el Área de Psicología del Tráfico y de la Seguridad del Consejo General de la Psicología, formado por:

- ▶ Jesús S. Cabezos Fernández, *Coordinador*
- ▶ Oscar Abellón García
- ▶ Jerónimo Acosta Quintero
- ▶ Asier Bilbao Arroyo
- ▶ Joaquín Colodro Plaza
- ▶ Roberto Durán Romero
- ▶ Fernando García Sanz
- ▶ Lorenzo Gil Hernández
- ▶ Adela González Marín
- ▶ Héctor Monterde i Bort
- ▶ Eva Muiño Gómez
- ▶ Teresa Moralí Farré
- ▶ M<sup>a</sup> Carmen Robles López
- ▶ M<sup>a</sup> Asunción Tárrago Ruiz

## INDICE

1.	Introducción.....	4
2.	Desarrollo histórico.....	7
2.1.	Definición del "Modelo Español".....	7
2.2.	Evolución.....	8
3.	Funciones. Competencia general:.....	16
3.1.	Funciones Específicas ("Competencias exclusivas"):.....	16
3.2.	Funciones no Específicas ("Competencias concurrentes"):.....	17
3.3.	Actividades y Enfoque que nos definen. El concepto de "aptitud psicológica" (Procedimientos, Técnicas e Instrumentos).....	17
3.3.1	La doble garantía: para el sujeto y el resto de la sociedad.....	18
3.3.2	La doble evaluación: frente al uso inadecuado y la situación imprevista.....	21
3.3.3	Una acción preventiva y rehabilitadora.....	22
4.	Ámbitos de Actuación.....	23
4.1.	En las instituciones públicas.....	23
4.2.	En las empresas e instituciones privadas.....	23
5.	Formación.....	25
6.	Acreditación.....	25

## 1. Introducción.

Según el *Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2015* de la Organización Mundial de la Salud (OMS) los accidentes de tráfico son una de las causas de muerte más importantes en el mundo (1.25 millones de personas en 2013), y la principal causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años.

Si añadimos aquellos otros accidentes que se dan en cualquier actividad privada que conlleva riesgos para la seguridad pública, deberíamos admitir que la necesidad de una atención psicológica a la prevención de la accidentalidad es una obligación deontológica y un compromiso profesional.

Factores de distinta naturaleza son algunas de las posibles causas de accidentes que se registran en la actualidad:

- Física.
- Técnica (vehículos, trenes, aeronaves, barcos, instalaciones, etc.).
- Meteorológica.
- Deficiencia de la calidad de la red viaria, ferroviaria, aeroportuaria y portuaria.
- Factores humanos de distinta naturaleza: comportamentales, emocionales, cognitivos, actitudinales y de formación cívica vial y en otros medios de transporte, ferroviario, aéreo y marítimo.

Uno de los factores fundamentales que inciden en la seguridad vial es el denominado "factor humano", causante de más del 90% de la accidentalidad y donde la Psicología, ciencia cuyo objeto de estudio es la mente y el comportamiento humano (entendiéndolo en su forma más amplia), tiene un amplio espacio de intervención en la práctica investigadora, formadora, preventiva, correctora y rehabilitadora.

Por otro lado, "el factor humano" es un aspecto que hay que tener en cuenta en cualquier tipo de actividad que implique riesgo y donde también hay un alto grado de accidentalidad. Nos referimos a la tenencia de armas, las actividades de seguridad privada, el manejo de grúas, la tenencia de animales potencialmente peligrosos, el manejo de embarcaciones de recreo, la realización de actividades subacuáticas, conducción de material ferroviario, pilotaje de aeronaves, etc.

Ante esta situación los países han ido diseñando estrategias de tipo preventivo y de investigación donde se intenta detectar qué tipo de variables pueden incidir en el grado de accidentalidad. De esta manera se intenta disminuir el gran coste humano, social y material que se deriva de este hecho. En tal sentido, por ejemplo, el informe de la OMS citado marca como una de las nuevas metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) el reducir a la mitad el número de muertes en el año 2020.

En nuestro país los/las profesionales de la Psicología que trabajan en los Centros de Reconocimiento tienen una participación decisiva en el reconocimiento de los ciudadanos que poseen, o van a poseer, tales medios o realizan, o van a realizar, tales actividades.

Estos centros específicos, de naturaleza privada, donde un equipo de profesionales, en el que se encuadra el psicólogo, realiza exploraciones a cualquier ciudadano/a que va a realizar actividades privadas que pueden comprometer la seguridad pública, son en la actualidad una realidad profesional que agrupa a gran parte de psicólogos que trabajan en esta área de especialización profesional, que es una de las pocas dentro de la Psicología que ya desde sus orígenes aparece regulada por disposiciones publicadas en el BOE.

La primera vez que aparece el concepto “aptitud psicofísica” es en el BOE de 29 de julio de 1968. Se trata de la Ley 55/1968, de 27 de julio, General del Servicio Militar. Lógicamente tal disposición está ya derogada y, por otra parte, la intervención del profesional de la Psicología, no aparecerá en el BOE hasta diciembre de 1979, con la creación del Colegio Oficial de Psicólogos.

La Orden del Ministerio de la Gobernación (hoy del Interior), de 5 de febrero de 1969, surgió como una necesidad para el desarrollo del artículo 264 del Código de la Circulación, que establecía que para obtener un permiso de conducción se requería poseer las debidas aptitudes físicas y psicofísicas, según los casos. Dicha Orden determinaba, en su artículo uno, que el certificado de aptitud debería estar expedido por el Instituto de Psicología Aplicada y Psicotecnia (posteriormente Instituto de Orientación Educativa y Profesional) de la provincia en que el permiso se solicitase, si se trataba de las clases C, D o E.

Será en 1982 cuando aparezca por vez primera la indicación de que sean profesionales de la Psicología quienes efectúen la evaluación. Efectivamente el Real Decreto 1467/1982, recoge el término así, “evaluación psicológica”. Por vez primera aparece una indicación específica de “Aptitudes psicológicas para la obtención de permisos de conducción”, en su ANEXO 2, pero eso sí limitadas nuevamente a los conductores de camión o autobús, así como remolques (clases C, D y E).

Hubo, pues, de esperar catorce años, y once disposiciones, hasta que apareció una que hacía mención a la persona profesional de la Psicología. Durante todo ese tiempo el concepto de “aptitud psicofísica” venía ligado mayoritariamente a las actividades militares y ocasionalmente al tráfico aéreo civil.

Posteriormente, se fue desarrollando todo un cuerpo normativo por el que se determinaban las aptitudes psicofísicas que debían poseer los/as conductores de vehículos, se regulaban los Centros de reconocimiento destinados a verificarlas, así como los deberes y derechos de los profesionales implicados, o la normativa para la emisión del "apto", o no, del ciudadano reconocido (Real Decreto 2272/1985).

Igualmente se reguló (Real Decreto 2283/1985) el reconocimiento para la tenencia y uso de armas, incluyendo asimismo los criterios para la emisión del "apto", o no, del ciudadano/a reconocido/a. Asimismo, aparecieron normas reguladoras de la actividad profesional en el ámbito de la seguridad privada, hasta la publicación específica del Reglamento de Seguridad Privada (Real Decreto 2364/1994).

La aparición de toda esta normativa y los nuevos ámbitos de intervención que se derivaban de ella hacían totalmente necesaria la definición de funciones y competencias profesionales de psicólogos y psicólogas, así como de sus relaciones con otras áreas de la Psicología y con otros colectivos profesionales.

Ante esta situación, el Colegio Oficial de Psicólogos alentó la realización de un perfil del Psicólogo del Tráfico y de la Seguridad en el que quedasen recogidas todas las competencias, funciones, actividades, y relaciones con otras disciplinas, que le son propias. Fruto de ello, y por los esfuerzos y la excelente labor de un grupo de psicólogos y psicólogas de gran implicación, sensibilización y experiencia en este ámbito profesional, se publicó en 1996 el primer PERFIL PROFESIONAL DE LA PSICOLOGÍA DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD, que mostraba la realidad de este campo de la psicología aplicada, y que ha servido de referencia a los profesionales que han desarrollado en él su labor.

El paso del tiempo, tras esta primera definición de competencias profesionales en 1996, ha dado lugar a la sucesiva aparición de nuevos desarrollos normativos, así como ampliación de competencias y ámbitos de intervención (como los del tráfico marítimo, aéreo o ferroviario, el de la tenencia de animales potencialmente peligrosos o la participación en el desarrollo de modelos de movilidad sostenibles). Junto a ello, se afianzan las aspiraciones de todos los psicólogos y las psicólogas que dedican su actividad profesional a la seguridad en cualquier medio de transporte y en las actividades privadas que pueden comprometer la seguridad pública a agruparse en defensa de una identidad de rol que afiance sus posiciones en la concurrencia con otros profesionales de la Psicología o con otros colectivos profesionales.

A todo ello habría que sumar la insuficiencia investigadora y de publicación de resultados, que crónicamente sufre esta área de la Psicología Aplicada y que ha impedido un mayor desarrollo y presencia social y respetabilidad administrativa. En cualquier caso, se han de reconocer los ingentes esfuerzos realizados por diversos profesores universitarios, pioneros en un sentir innovador altamente loable, con un no menor agradecimiento a todos aquellos profesionales que, en el transporte terrestre, aéreo y marítimo, así como en el resto de las actividades privadas que pueden comprometer la seguridad pública, han hecho de su actividad cotidiana un compromiso firme con una deontología profesional dedicada a la prevención de la accidentalidad.

Por todo lo señalado, se hace imprescindible renovar el perfil del Psicólogo del Tráfico y de la Seguridad, de manera que queden recogidas todas las competencias y realizaciones (funciones y actividades, respectivamente) que le son propias y relaciones con otras disciplinas; mostrando así el estado actual en el que se encuentra y aquellas posibilidades de desarrollos futuros que están en la base del llamado "modelo español" de intervención en esta área de intervención profesional.

## 2. Desarrollo histórico.

### 2.1. Definición del "Modelo Español".

El llamado "Modelo Español", originario de los ámbitos del tráfico y el transporte terrestre, inicialmente de fuerte calado seleccionador, ha ido evolucionando a un marco preventivo y orientador: ya no se trata de seleccionar a "los mejores" para una actividad de riesgo, sino que se trata de garantizar que todas/os tengan acceso a tales actividades en las condiciones que les sean adecuadas.

En esta evolución no ha sido ajena la percepción social del riesgo: hoy no es discutible que ciertas actividades cotidianas implican riesgo de accidente para quienes las realizan o se encuentran en su entorno; asimismo ya empieza a ser asumido que el riesgo no deviene solo de ciertas deficiencias o trastornos/enfermedades, sino que es la persona en su conjunto la que se muestra apta o no apta para tales actividades (recientemente estamos asistiendo a la introducción del nuevo concepto de apto extraordinario, con el que se cierra claramente el carácter orientador, garantista de acceso universal a estas actividades).

Este modelo, se definiría, pues, a través de las siguientes notas:

- La idea básica es que la conducción y otras actividades de riesgo no son diferentes a cualquier actividad que implique unas determinadas características personales.
- Se considera que la accidentalidad está en relación directa con una serie de destrezas perceptivo-motoras.

- Las variables cognitivas y de personalidad inciden en estas destrezas; teniendo una especial relevancia en el buen empleo de las armas y ejercicio de otras actividades de riesgo.
- La consideración de la persona como un ser que evoluciona a lo largo de la vida y, por tanto, de que sus capacidades psicofísicas van variando; de ahí la necesidad de la revisión de estas aptitudes al cabo de un periodo de tiempo.
- A esto, se añadiría la disponibilidad para que cualquier actividad de riesgo fuese objeto de una evaluación psicológica por las/os Psicólogas/os del Tráfico y de la Seguridad.

## 2.2. Evolución.

Es preciso mencionar, desde un principio, que en nuestro país los/las profesionales de la Psicología que iniciaron la Psicología del Tráfico y de la Seguridad tuvieron una participación muy activa.

En 1982, por el Real Decreto 1467/1982, la Comisión Nacional de Seguridad Vial autorizaba la creación de los Centros de Reconocimiento específicos y de carácter privado para la realización de las exploraciones de los/as conductores/as, al mismo tiempo que unificaba en un único informe el dictamen de los profesionales de la Medicina (Médico General y Oftalmólogo) y de la Psicología, para los permisos de conducir de los profesionales del transporte por carretera (camiones y autobuses). Se reconocía así al psicólogo/a como profesional capacitado/a para efectuar la exploración de la aptitud psicológica, mediante su tecnología psicotécnica. Y justo es reconocer que ello fue posible gracias a profesionales, muy vinculados al COP, que derrocharon esfuerzos humanos y técnicos, y que gracias a su tesón se pudo conseguir este primer objetivo, que posiblemente fue el más importante, por cuanto constituyó la base de lo que luego se denominaría "Modelo Español" de intervención psicológica en la Seguridad Vial.

En paralelo, en el resto de ámbitos del transporte y las actividades privadas que pueden comprometer la seguridad pública, otros pioneros avanzaban con mayores dificultades, pero no menor empeño, en la defensa del rol profesional. Se estaba constituyendo un nuevo campo de la Psicología Aplicada, la Psicología del Tráfico y de la Seguridad.

Siguiendo con el campo de la Psicología aplicada a la Seguridad Vial, el COP creó una Coordinadora Estatal que facilitaría precisamente la coordinación de las actuaciones de los psicólogos en los Centros de Reconocimiento (1986). Así, se establecieron los primeros criterios de evaluación de la aptitud psicológica, mediante instrumentos psicotécnicos para medir la inteligencia general, libre de sesgos culturales, y la evaluación de la personalidad. Desde esta Coordinadora, fue fácil advertir también que era precisa la medición de los

Tiempos de Reacción múltiples, de la Atención Concentrada y resistencia vigilante a la monotonía, la Estimación de la velocidad y la Coordinación bimanual. Así se materializaba la demanda que hizo necesaria la elaboración de los primeros polirreactímetros, que cumplieron con la demanda inicial. Posteriormente, la exigencia de un mayor perfeccionamiento metodológico y técnico dio lugar a nuevas demandas de instrumentos de mayor potencia y capacidad de evaluación, surgiendo de ahí los polirreactímetros que hoy se utilizan en los Centros de Reconocimiento (Resolución de 3 de marzo de 1987, de la Dirección General de Tráfico, por la que se determina la información a suministrar por los fabricantes de equipos de evaluación de aptitudes psicomotoras y los criterios a considerar para la normalización de pruebas, instrumentos y materiales a utilizar por los Centros de Reconocimiento de conductores en las exploraciones psicotécnicas de los mismos).

Pero desde la publicación del Real Decreto 2272/1985 quedó claro que los psicólogos harían la revisión a todos los conductores y, por consiguiente, los aparatos deberían de ser consistentes y equiparables en todo el Estado. Además en ese mismo diciembre se había publicado el Real Decreto 2283/1985 por el que se regula la emisión de los informes de aptitud necesarios para la obtención de licencias, permisos y tarjetas de armas. Se había constituido, pues, aunque solo fuese en cuanto a la evaluación, la Psicología del Tráfico y de la Seguridad.

Los siguientes años verían, como se ha dicho, la aparición del Perfil Profesional de la Psicología del Tráfico y de la Seguridad (1996), el aumento de la capacidad de psicólogos y psicólogas para la exploración y la imposición de limitaciones, no solo el dictamen de apto o no apto, para los conductores (1997), lo mismo para los tenentes de armas privados y la incorporación a los reconocimientos de los vigilantes de seguridad (1998). En 1999, nuevamente expertos de la Coordinadora diseñaron un nuevo modelo de evaluación ante la publicación de la Ley 50/1999 sobre el Régimen Jurídico de la Tenencia de Animales Potencialmente Peligrosos. Esta disposición es un hito en la relevancia de la actuación evaluadora junto con la normativa autonómica de Galicia sobre evaluación para el ejercicio del buceo profesional (D.152/1998 y O. 23/4/1999), dado que crean por vez primera el "Certificado de Aptitud Psicológica".

Durante los siguientes años se seguiría asistiendo a avances y ligeros retrocesos, que consolidarían la imagen del profesional de la Psicología como claramente identificada con la seguridad pública.

En paralelo, en el resto de ámbitos del transporte, con la misma dinámica, se iba consolidando una identidad de rol definitoria de un compromiso deontológico con la seguridad.

Así la Asociación Española de Psicología de la Aviación (AEPA) inicia su constitución en 1995, ante la inquietud de un grupo de psicólogos de la aviación por conocerse y compartir sus experiencias. Esta inquietud se concretó en su constitución formal en 1998. La AEPA fue inscrita en la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior el 26 de febrero de 1999.

Pero ya desde sus inicios la Psicología aplicada a las actividades aeronáuticas se centró la atención en las destrezas necesarias para el vuelo (las diferencias individuales en cuanto a capacidades y disposiciones, ciertos aspectos psicofisiológicos, etc.). Esta primera etapa se caracterizó por la utilización de instrumentos de evaluación procedentes de la fisiología y de la física, con su correspondiente tratamiento estadístico de los datos, investigando la sensación y percepción, sus umbrales, la velocidad de respuesta, así como variables fisiológicas que se suponía relacionadas con experiencias subjetivas.

Los años veinte del siglo pasado fueron una etapa de consolidación en muy diversos Estados. Así, se pasó, especialmente en los Estados Unidos, al uso masivo de los test de inteligencia. Llegando a los años treinta el constructo “Inteligencia Práctica” acabaría siendo esencial para definir la aptitud de vuelo. Los test (psicométricos y proyectivos) irían tomando el lugar de los más sofisticados aparatos de evaluación. La rápida expansión de las tecnologías después de la segunda guerra mundial trajo muchos más problemas de los que se imaginaban. El arte y la ciencia de la selección y clasificación de individuos para pilotar pasaron por cambios importantes. Se apreció la necesidad de disponer de una fuente de datos sobre habilidades, capacidades y limitaciones humanas, en una actividad tan cambiante. La psicología se vuelve cada vez más activa en el ámbito del desarrollo de los estudios de los factores humanos en la aviación. Las Universidades pasan a actuar con programas de investigación en psicología de la aviación. Los estudios se desarrollaban tanto en Europa, como en los Estados Unidos.

Tras esos avances, los años setenta fueron malos años para la aviación, ocho grandes accidentes se produjeron en esa década culminando en 1977 con la colisión de dos B-747 en el aeropuerto de Los Rodeos, con un total de 583 fallecidos. Analizados dichos accidentes, todos tuvieron en común que se apreciaron aspectos relativos a los factores humanos como causa. Las cabinas de los aviones empezaban a ser muy diferentes y la coordinación entre los tripulantes era el “nuevo” problema. Ya en 1976, se había firmado de acuerdo entre la FAA y la NASA sobre sistema voluntario, confidencial y no punitivo, de notificación de incidentes aéreos para el análisis del comportamiento humano. (Reino Unido, Canadá y Australia). Pero, quizá gracias a todo ello, se va a iniciar una nueva etapa de consolidación para la Psicología aplicada a las actividades aeronáuticas.

En 1986, aparece la Resolución A-26-9 de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) enfatizando el desarrollo del estudio de los factores humanos. En 1989 aparece la Circular 216-AN/131 “Compendio sobre Factores Humanos Núm.1: Conceptos fundamentales sobre Factores Humanos”; y la Circular 217-AN/132 “Compendio sobre Factores Humanos

*Núm. 2: Instrucción de la tripulación de vuelo: Gestión de los recursos en el puesto de pilotaje (CRM) e Instrucción de vuelo orientada a la línea aérea (LOFT)*". En 1990, se modifica el Anexo 1, Títulos y Licencias, introduciendo la obligatoriedad de la formación en Factores Humanos. Y ya en 1997 la Comisión de Aeronavegación de la OACI ratificó un conjunto de normas y métodos recomendados (SARPs) relacionados con el papel de los Factores Humanos en el entorno operacional. Después la OACI ha publicado un total de 22 documentos sobre Factores Humanos en aviación.

A partir de ahí, podemos constatar la existencia de innumerables artículos sobre Psicología Aeronáutica en publicaciones periódicas. Cursos, Congresos, Simposio, Reuniones y Seminarios de Psicología de la Aviación por todo el mundo. (Ejemplo: Jornadas Latinoamericanas de Factores Humanos y Seguridad en vuelo. (Madrid, 2006), (Quito, 2007), (Recife, 2008).

Un análisis sociométrico sobre investigación en este campo desde 1973 a 1994. (Martin, 1994), resume que:

- El 64% lo dedicaron al contexto del sujeto, y agrupa todas aquellas categorías que hacen referencia a los factores cognitivos, aptitudinales, emocionales y de personalidad de los profesionales, así como sus trastornos.
- El 14% al contexto de las aeronaves, y reúne todas aquellas categorías que hacen referencia a los factores ergonómicos y técnico-mecánicos.
- Un 12% relacionado con el contexto para la mejora de vuelo, que agrupa todas aquellas categorías que hacen referencia a la metodología y a los factores externos del vuelo.
- Y por último un 10% sobre el contexto psicosocial y ambiental, incluyendo todas aquellas categorías que hacen referencia a los factores psicosociales y del entorno.

A modo de breve síntesis, se podría resaltar, en el ámbito internacional, la gran evolución de la Psicología aplicada a las actividades aeronáuticas en los últimos cien años, que ha pasado de aplicar exclusivamente test para seleccionar a los más aptos a formar parte esencial de la actividad del transporte aéreo. Imprescindible en la relación del ser humano con la tecnología más avanzada, atenta a las relaciones interprofesionales, muy vigilante en las sutiles influencias organizacionales, y con bagaje, conocimientos y experiencia suficiente para ser, así mismo, imprescindible tanto en la gestión de las catástrofes como en el cuidado mental de los altamente cualificados profesionales. Dando, con todo ello, al concepto "factor humano" su más absoluto sentido.

Pero todo lo anterior, en el ámbito europeo (el más cercano e influyente en nuestra actividad profesional), con la publicación de diversas disposiciones que representan lamentablemente avances y retrocesos en la presencia requerida de los profesionales de la Psicología que atienden las necesidades las diversas actividades aeronáuticas. Así recientemente la publicación del Reglamento (UE) nº 1178/2011, de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, y el Reglamento (UE) 2015/340, de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) nº 805/2011 de la Comisión. De los que se ha de manifestar la presencia del término “aptitud psicofísica”, pero no determinando que en su evaluación sea precisa la presencia de una persona profesional de la Psicología.

Por otro lado, en el ámbito español son muy diversas las disposiciones publicadas. Pero aquí también lamentablemente con numerosos avances y retrocesos como los ya señalados. Por ejemplo, la publicación de la Orden de 21 de marzo de 2000, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo (JAR-FCL) relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los Pilotos de los aviones civiles, representa la inclusión de las normas europeas y la misma mención señalada, sin dejar claro que hayan de ser profesionales de la Psicología quienes hasta formen en estas materias al personal aeronáutico.

También, dentro de los reconocimientos psicológicos, la publicación de sendas disposiciones del Ministerio de Fomento (Orden FOM/1267/2008, de 28 de abril, por la que se modifican la Orden de 21 de marzo de 2000, y la Orden FOM/2157/2003, de 18 de julio, que regulan diversos requisitos de las licencias de la tripulación de vuelo de aviones y helicópteros civiles, relativos a la organización médico-aeronáutica y la autorización de los centros médico-aeronáuticos y médicos examinadores; y la Orden FOM/3376/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Orden de 21 de marzo de 2000, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los aviones civiles), la simple no mención en sus títulos de los profesionales de la psicología es indicativa.

Por otro lado, podemos ver cómo, en el transporte marítimo en España, las normas de seguridad en el tráfico portuario y marítimo y en el ejercicio de actividades subacuáticas van a ir estableciendo el requisito de títulos profesionales específicos, cuya obtención precisa el reconocimiento de aptitud psicofísica para los trabajadores del mar. Y es que en el medio marino se realizan trabajos con especial relevancia psicológica, como los náutico-pesqueros,

los de tráfico marítimo y los de buceo. Las condiciones ambientales en que se realizan dichas actividades constituyen factores adversos para la seguridad de la vida humana en el mar y determinan la necesidad de prevenir y proteger la salud y bienestar de forma específica. Las normas de seguridad en el tráfico portuario y marítimo están reguladas por el Real Decreto Legislativo 2/2011 y la Ley 14/2014 y las relativas al ejercicio de las actividades subacuáticas se encuentran definidas en resoluciones históricas (1973, 1997). En estas normas se establece que para realizar trabajos en el ámbito marítimo se requieren títulos que permitan afrontar las exigencias que conlleva la seguridad en este medio, contemplándose la evaluación psicológica en la normativa desarrollada sobre reconocimiento de aptitud psicofísica de los trabajadores del mar.

La evaluación de aptitud en este ámbito históricamente ha estado reservada a los servicios médicos de la Armada y del Instituto Social de la Marina (ISM), los cuales han tratado de garantizar la compatibilidad de las condiciones psicofísicas de los intervinientes con las características del medio y lograr la prevención de su salud y seguridad. La unificación de requisitos y de procedimientos de examen en el reconocimiento médico para embarque marítimo por parte del ISM (2007) supuso un avance decisivo en la valoración de la aptitud psicofísica en el ámbito laboral marítimo. Por otra parte, tras la creación del Servicio de Psicología de las Fuerzas Armadas (1977), sistemáticamente se han realizado estudios en el ámbito naval, que complementaron los reconocimientos médicos y dieron lugar a una propuesta inicial sobre funciones de la Psicología en el ámbito subacuático con ocasión del I Congreso del COP (1984). Por último, al producirse la adhesión a convenios internacionales y la transposición de directivas europeas, realizarse la descentralización administrativa y adquirir un progresivo auge las facetas deportivas del sector marítimo, han aparecido avances importantes en la regulación de las actividades marinas.

Entre las condiciones generales de idoneidad para profesiones de la navegación portuaria y marítima y del sector náutico-pesquero tradicionalmente se contemplaba la superación del reconocimiento médico realizado por el ISM a los trabajadores del mar (1973). En la actualidad los requisitos se han diversificado. Para obtener los títulos profesionales de la Marina Mercante se precisa un certificado de reconocimiento médico para embarque marítimo del ISM (Real Decreto 938/2014); los títulos profesionales de pesca marítima exigen un certificado de un Centro de Reconocimiento conforme a los requisitos necesarios para la expedición del permiso ordinario de conducir (grupo 1) o un certificado de reconocimiento médico para embarque marítimo del ISM (Real Decreto 36/2014); por último, para ejercer actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías se requiere certificado de un Centro de Reconocimiento con los requisitos correspondientes a un permiso del grupo 2 de conductores (Resolución de 11 de abril de 2011, de Puertos del Estado). En el ámbito deportivo, la acreditación de aptitud para el gobierno de embarcaciones de recreo debe ser certificada por un Centro de Reconocimiento, siendo válidos el reconocimiento del ISM y el certificado médico militar.

En relación con las actividades náuticas deportivas, el primer cuadro de aptitudes psicofísicas para la obtención o renovación de los títulos que habilitan para el gobierno de embarcaciones de recreo (1997) establecía la obligatoriedad de un certificado médico, que podría ser sustituido por certificado de aptitud de acuerdo con los requisitos exigidos para la expedición del permiso de circulación. En 2010 se introdujo el sistema actual de acreditación de aptitud certificada por un Centro de Reconocimiento, cuyo cuadro de aptitudes psicofísicas ha sido renovado en 2014, al mismo tiempo que se contemplaba la validez del reconocimiento de embarque marítimo del ISM y del certificado médico militar (Real Decreto 875/2014).

La evaluación de aptitud para el buceo profesional y deportivo está definida genéricamente en la regulación del ejercicio de las actividades subacuáticas y de sus normas de seguridad mediante examen médico especializado (Decreto 2055/1969; Orden de 25 de abril de 1973 de Presidencia del Gobierno; Orden de 14 de Octubre de 1997 de Fomento), ampliándose recientemente su obligatoriedad a los aspirantes a acceder a estudios de formación profesional en esta materia (Real Decreto 1073/2012). En buceo militar se ha aplicado un modelo integral de evaluación con pruebas médicas, psicológicas y físicas, desarrollándose en el Centro de Buceo de la Armada un protocolo de evaluación de la aptitud psicológica difundido a partir de 1980 a nivel nacional mediante distintas actividades docentes y un modelo explicativo de la adaptación subacuática publicado en revistas de prestigio. El traspaso de competencias ha favorecido la aparición de normativas autonómicas, destacando Galicia al establecer la obligatoriedad de la evaluación psicológica de aptitud para el buceo profesional, debiendo ser certificada por un psicólogo habilitado en base a un perfil aptitudinal y de personalidad ajustado a la actividad subacuática y a criterios excluyentes constituidos por alteraciones psicopatológicas que puedan contraindicar la práctica del buceo (Decreto 152/1998 y Orden del 23 de abril de 1999). Esta iniciativa fue recogida parcialmente por Cantabria (Orden GAN/21/2007) y Valencia (Decreto 31/2013), asumiéndose, con matices singulares importantes, el examen psicotécnico o las pruebas psicológicas por el resto de CCAA con competencias en la materia como requisito para el ejercicio profesional del buceo.

Lo que ya en estos casos señalados significa la presencia de las personas profesionales de la Psicología del Tráfico y de la Seguridad. Ahora bien, aunque la descentralización administrativa se realizó de forma simultánea, el buceo deportivo no ha experimentado, paradójicamente, una actualización normativa similar (Real Decreto 932/2010), manteniéndose en las actividades subacuáticas recreativas el requisito del certificado médico de aptitud física contemplado en la regulación nacional tradicional.

Entrando en el ámbito ferroviario, también las primeras intervenciones en España proceden de 1921, año en el que se celebra en Barcelona la II Conferencia Internacional de Psicotecnia. Será a partir de 1955 cuando los ferrocarriles españoles adaptan algunas pruebas desarrolladas por Germain, Pinillos, Pascual, Ramo y Criado desde el Instituto de Psicotecnia Profesional de Madrid.

Por otro lado, el 29 de Julio de 1991 se aprueba en Europa la Directiva del Consejo 1991/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles europeos, con cuatro pilares: Liberaliza la prestación de servicios internacionales, independencia de las empresas ferroviarias (el de mercancías (a más tardar el 1 de enero de 2007) y el de pasajeros), separación contable entre la gestión de la infraestructura y la explotación de los servicios ferroviarios, y promueve la creación de contratos de servicio público entre los Estados y las compañías (actividades de gestión de la infraestructura y los servicios de Regionales y Cercanías; el resto de los servicios, Larga Distancia y Mercancías, deberán autofinanciarse.

Esta nueva regulación determina la manera en que las empresas deben cumplir con los estándares de seguridad ferroviaria, y así en España se publica el Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario y 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.

Hasta la fecha, cada empresa ferroviaria, dependiente de los organismos públicos, regulaba, de forma interna, dichas condiciones, disponiendo de metodologías y recursos propios. Sin embargo, a partir de 19 de diciembre de 2015 entra en vigor la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que está encargada de velar por el cumplimiento de todos estos reglamentos. En dicho ámbito ejercerá como “autoridad responsable de la seguridad ferroviaria”, tal y como se establece en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, realizando la ordenación y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario: las infraestructuras, el material rodante, el personal ferroviario y la operación ferroviaria, así como la homologación de los centros de formación y reconocimientos médicos (incluyendo la aptitud psicológica) y su Estatuto fue aprobado mediante el Real Decreto 1072/2014.

Para finalizar esta semblanza, y centrar la ocasión de este nuevo Perfil profesional, nos hemos de remontar a 2005. En tal año, con ocasión de la celebración en Granada del 9º Congreso Europeo de Psicología, el Consejo General de Colegios Oficiales de Psicólogos realiza una Convención en la que la Coordinadora Estatal de Psicología del Tráfico y de la Seguridad plantea la necesidad de revisar el perfil de 1996. Los acontecimientos narrados, los cambios legislativos acaecidos y un imparable ánimo de ir a más, así lo recomendaban.

El presente documento recoge esta nueva definición del Perfil Profesional de la Psicología del Tráfico y de la Seguridad, fruto de intensas deliberaciones, asumiendo e integrando nuevos y profundos cambios legislativos (incluida la regulación de la Psicología en el ámbito sanitario) y considerando múltiples factores, como el inicio de cierto intrusismo cuando se han podido obtener competencias en rehabilitación, formación y seguimiento, o la propia definición de tales competencias.

En definitiva, el documento pretende facilitar al profesional de esta área de la psicología especializada la descripción de quién es profesionalmente, cuál es su dedicación, cuáles sus instrumentos, qué objetivos debe marcarse y cómo su compromiso deontológico le ha de llevar a defender la seguridad de todos los ciudadanos cuando desarrollan actividades privadas que puedan representar riesgos para terceros, la Seguridad Pública.

### **3. Funciones. Competencia general:**

Efectuar las actividades profesionales que le son propias en el reconocimiento psicológico de personas que van a realizar o realizan actividades de riesgo (excluidos los cuerpos y fuerzas de seguridad del estado y militares), en la detección de personas que por sus variables actitudinales, de personalidad o aptitudinales no puedan dedicarse a tales actividades de riesgo o que presentan una propensión a una mayor accidentalidad, y en la rehabilitación de esas personas cuando presentan actitudes negativas ante la seguridad; así como colaborar con otros profesionales en todas las actuaciones que en materia de tráfico y seguridad sean precisas. En todas sus actuaciones se comporta con el mayor respeto a la deontología profesional que le es propia y a las disposiciones legales que le sean de aplicación.

#### **3.1. Funciones Específicas ("Competencias exclusivas"):**

1. Efectuar la evaluación para verificar la aptitud psicológica (reconocimiento psicológico) de personas que conducen vehículos, manejan armas, tienen animales potencialmente peligrosos, patronean embarcaciones de recreo, realizan actividades de transporte ferroviario, aeronáutico y marítimo o cualquier otra actividad de riesgo. Así como de vigilantes de seguridad privada y de porteros de discotecas, así como de Policías Locales, en su caso.

2. Realizar intervenciones de rehabilitación de conductores (poli-infractores, poliacidentados, con disfunciones transitorias, etc.) u otras personas que realizan actividades de riesgo que presentan actitudes negativas ante la seguridad. Realizar intervenciones en el cumplimiento de las medidas administrativas alternativas.

### 3.2. Funciones no Específicas ("Competencias concurrentes"):

1. Dirección y gestión no solo de los Centros de Reconocimiento, sino también de los organismos e instituciones públicas o privadas relacionadas con el transporte (terrestre, ferroviario, aéreo y marítimo) y la seguridad pública.
2. Diseño y ejecución de intervenciones sobre Seguridad Vial.
3. Participación en la formación de los diversos colectivos implicados en el tráfico terrestre, ferroviario, aéreo o marítimo o en la seguridad, de vigilantes de seguridad, escoltas privados y porteros de discoteca, incluida la formación de formadores.
4. Intervención en situaciones de conflictividad de pasajeros en aeropuertos y estaciones para transporte de viajeros (marítimas, ferroviarias o por carretera).
5. Participación en Campañas de prevención de los accidentes.
6. Participación en la atención a las víctimas de accidentes (exceptuando catástrofes/emergencias).
7. Participación en las Oficinas de atención a víctimas de tráfico, u otros tipos de víctimas del transporte.
8. Rehabilitación de las personas accidentadas.
9. Asesoramiento en el diseño de los medios de transportes terrestres, aéreos y marítimos y de los entornos por donde se desplazan; así como sobre la supervisión policial y en el desarrollo de normativa de aplicación.
10. Realización de Investigaciones sobre tráfico y seguridad.

### 3.3. Actividades y Enfoque que nos definen. El concepto de "aptitud psicológica" (Procedimientos, Técnicas e Instrumentos).

Las actividades y el enfoque de la Psicología del Tráfico y de la Seguridad están definidas en una visión preventiva de la Seguridad Vial, Aérea, Ferroviaria, Marítima, y Pública. Así, entre otras, las actividades de evaluación, formación, seguimiento y rehabilitación de todos los ciudadanos comprometidos en todas esas actividades privadas, están siempre dirigidas a la implementación de comportamientos seguros para el actor y su entorno.

De esta manera, los profesionales de la Psicología del Tráfico y la Seguridad son competentes para evaluar a aquellos ciudadanos que realicen actividades privadas que puedan afectar a su propia seguridad y a la del resto de conciudadanos. Con esto se entra, pues, en la Psicología de la Seguridad, que primero fue de la Seguridad Vial (la tradicional denominación de Psicología del Tráfico, Psicología Vial o Psicología Viaria), pero que se ha ido abriendo a multitud de otras actividades privadas que puedan comprometer la Seguridad Pública, la seguridad de todos.

El reconocimiento social de la capacidad evaluadora y predictiva de los profesionales de la Psicología en cualquier actividad humana es ya obvio. Durante años la Psicología como ciencia aplicada, impulsada por la investigación básica, ha estado aportando un modelo de intervención con niveles de rigurosidad nunca antes conocidos, que desde principios del pasado siglo XX ha ido plasmándose en la Psicometría clásica y la Psicotecnia.

No es casual que los primeros psicólogos españoles ya interviniesen en el ámbito del Tráfico, origen de la concienciación social de la importancia de la evaluación psicológica de las personas que desarrollan actividades de riesgo. La accidentalidad se va definiendo cada vez más como un concepto asociado al factor humano; su prevención, lógicamente también.

La evaluación psicotécnica fue inicialmente, y todavía hoy es, el medio más adecuado y eficaz para verificar la Aptitud Psicológica asociada a las actividades que conllevan riesgos para la propia persona o terceros. En un sentido amplio, Psicotecnia y Aptitud Psicológica van de la mano. El rigor conceptual y metodológico que implican las técnicas psicométricas, donde el término Validez deviene en un compromiso imprescindible para la predicción, es ya un valor social. Depositarios del mismo, los profesionales de la Psicología son reclamados a intervenir cada vez más en el campo de la Seguridad.

Las actividades de riesgo, para las que el conjunto de la sociedad pide cada vez más respeto y universalidad, pero a la vez seguridad, son reguladas en su acceso. En tal regulación se incluye la aptitud psicológica, solicitando de las psicólogas/os su predicción, en tiempo limitado, y mediante procedimientos válidos.

### **3.3.1 La doble garantía: para el sujeto y el resto de la sociedad.**

Este doble enfoque (garantizar la universalidad del acceso, pero a la vez velar por la seguridad de la persona evaluada y de terceros) puede entenderse como una incongruencia de objetivos. Nada más alejado de ello. La actividad reconocedora implica asumir esta doble misión. Por un lado, es un trabajo realizado para el cliente; por otro, es una actividad que sirve al conjunto de la sociedad.

La pregunta clave, es:

- ¿Qué criterios evaluar, con qué procedimiento, mediante qué instrumentos diagnósticos y en qué tiempo?
- Con el fin de garantizar razonablemente que la aptitud psicológica del usuario para realizar actividades de riesgo es la adecuada para reducir al máximo la accidentalidad.
- Si junto a ello se tiene presente que la predicción puede ser limitada en el tiempo serán cuatro los problemas básicos a solventar:
  - **CRITERIOS:** ¿Cuáles son las capacidades que ha de tener el sujeto?, ¿cuáles no han de estar mermadas?, ¿en qué proporción? Se ha de definir claramente cuál es la actividad a realizar: aquí el análisis de tareas, la “competencia” que ha de tener el sujeto, es fundamental. No es lo mismo manejar un autobús que un arma, un equipo de inmersión que un animal, etc.
  - **NORMATIVA:** ¿Qué procedimiento seguir?, ¿cómo garantizar la independencia del profesional, los derechos del cliente y la seguridad de la sociedad? En un Estado de Derecho, esto es el ámbito de las Leyes. Pero también en un colectivo profesional que se autorregula, esto es la Ética y Deontología. El procedimiento ha de garantizar igualdad de trato para todos e independencia profesional.
  - **PREDICTORES:** ¿Cuáles son los instrumentos diagnósticos apropiados para verificar los criterios? En muchas ocasiones se plantea el procedimiento a la inversa (se parte de una serie de instrumentos y se analiza qué criterios miden); pero esto es paradójico. La aplicación de uno o varios instrumentos no garantiza que se está midiendo lo que se pretende medir. Son, pues, los criterios los que han de orientar la elección de los instrumentos necesarios.
  - **TIEMPO:** ¿En cuánto tiempo hemos de ser capaces de establecer la valoración sobre la aptitud? Tradicionalmente este es el problema capital; y no es una cuestión menor. No es posible mantener innecesariamente al cliente en una situación de evaluación, si ya se han conseguido detectar los criterios. En Psicología del Tráfico y de la Seguridad el objetivo no es tanto conocer al máximo las aptitudes del sujeto, sino despejar las dudas sobre su normalidad: no se trata de predecir la excelencia, sino la ausencia de déficits significativos para la seguridad.

Todo ello en un marco en el que se da una aparente incongruencia entre objetivos que pudieran parecer excluyentes:

- **¿RECONOCIMIENTO versus PREDICCIÓN?**

Todo buen científico acepta que los fenómenos de la naturaleza, incluida la humana, son estables en tanto no cambian. Esta ironía no es un chiste fácil; es la base de la Ciencia, con mayúsculas (la teoría más reconocida y comprobada puede ser cambiada si nuevos hechos demuestran su invalidez explicativa).

Por otro lado, una teoría representa el mejor marco explicativo del comportamiento futuro del fenómeno. De hecho, una teoría no solo pretende representar de la forma más completa y parsimoniosa la realidad presente de un fenómeno; su verdadero valor reside en la posibilidad de predecir el comportamiento futuro del mismo. Establecer el comportamiento futuro no es en absoluto un hecho ajeno a la descripción y explicación de la manifestación actual del fenómeno en estudio.

Estado actual y comportamiento futuro de las personas son objeto, ambos, de la evaluación psicológica, imbricándose para el profesional de la Psicología según modelos teóricos y experimentales que explican el comportamiento humano. El dilema, por lo tanto, se demuestra falso. Cuestión aparte será dónde poner el acento en cada caso, cuál de estas dos facetas –reconocimiento actual/predicción– habrá de tener más peso en la decisión del profesional (p.e., ¿una personalidad de base distímica, pero sin evidencia psicopatológica actual, llevará necesariamente en un futuro a un comportamiento suicida?; ¿un tiempo de reacción adecuado en la actualidad necesariamente se demorará tanto en un futuro, ante épocas estresantes, como para que la persona reaccione tarde y mal ante situaciones en las que antes no lo hacía?).

- **¿INFORMACION al usuario versus GARANTIA a la sociedad?**

Es cierto que es el cliente quien demanda (y sufraga) el reconocimiento. Igualmente, es cierto que de esta evaluación pueden derivarse cambios muy sustanciales en su vida cotidiana.

Pero no es menos cierto que la actuación del profesional de la psicología en este ámbito tiene un trasfondo social. Es otra realidad que se nos impone: la seguridad pública es un bien social.

Dado que la seguridad de todos no es excusa para impedir la libertad individual en nuestro ámbito territorial y cultural, se regula el uso de la libertad de cada uno. En lo que atañe al presente tema, la regulación conlleva en la evaluación psicológica la necesaria adecuación a las normas legales, éticas y deontológicas, sin que por ello deba olvidarse que dentro de ellas ocupa un lugar no secundario el ofrecer también

la adecuada información/orientación a la persona de su estado actual e implicaciones futuras en su comportamiento.

- **¿VARIABILIDAD versus ESTABILIDAD de la persona?**

Muchas veces se puede establecer un dilema también falso sobre cuáles serán los momentos a evaluar. Establecer que las condiciones manifestadas en la obtención de determinada licencia no variarán y que no ha de procederse, pues, a una revisión periódica, es tan poco sostenible como afirmar la necesidad de un reconocimiento diario.

Sabemos que el estado psicológico es variable en función de ciertos parámetros personales y situacionales. El conocimiento experimental y teórico del comportamiento humano establece esta realidad. Ahora bien, independientemente del marco situacional, también establece que la personalidad y aptitudes humanas son relativamente estables.

Por ello, la evaluación de la aptitud psicológica, y sobre todo para el desempeño de actividades de riesgo personal o para otros (o ambos), ha de establecer en cada persona aquello que podrá variar en situaciones límite, frente a aquello que en las mismas situaciones garantizará un autocontrol y aptitud adecuados.

- **¿PREVENCION versus SANCION?**

La atribución del comportamiento humano al libre albedrío es un valor de nuestra cultura; pero esta misma acepta que sea preferible actuar antes, a fin de evitar consecuencias no deseadas.

La evaluación psicológica se realiza, pues, antes y tras el comportamiento que pretende aprehender. Recuérdese la reflexión sobre el valor predictivo del reconocimiento. Las actividades de riesgo, como cualquier otro comportamiento humano, no necesariamente manifiestan su ejecución adecuada por medio de la coacción; la prevención de los comportamientos inadecuados facilita, en muchos casos, que no aparezcan.

### **3.3.2 La doble evaluación: frente al uso inadecuado y la situación imprevista.**

He aquí la clave para comenzar a establecer muchos de los criterios comentados: la dualidad entre evaluación del comportamiento ante un uso ordenado y evaluación frente a una emergencia. Una dualidad que nuevamente se descubre como falsa.

El objetivo de la evaluación psicológica no es solo uno u otro. Prevenir los “accidentes” no sólo implica evitar comportamientos inadecuados, incompatibles con el uso ordenado en la actividad de que se trate (“incidentalidad”). También se trata de determinar si, en caso de imprevisto, cuando de forma repentina se den circunstancias que inicialmente no había previsto la persona, ésta estará o no en condiciones de actuar con celeridad y precisión (“accidentalidad”), porque, dado que la realidad es cambiante, el sujeto ha de estar preparado para tal cambio.

Muchas veces se ha pedido a las psicólogas/os de la Seguridad que evalúen solo el primer aspecto. Muchas otras se les ha sugerido que lo olviden y se centren en la situación excepcional. Realmente la Psicología del Tráfico o de la Seguridad ha demostrado que se ha de atender a ambas.

A modo de ejemplo, puede recordarse aquella noticia, referida a la conducción de vehículos, que como titular (en tipos grandes) titulaba “Sólo uno de los 337 accidentes mortales de 1999 se produjo por consumo de alcohol” y qué curiosamente como subtítular (en tipos más pequeños) afirmaba “El 25% de los siniestros con fallecidos tuvo como causa la distracción”. La conducta inadecuada de consumo de alcohol es la que aparece señalada como objeto de la noticia; pero se reconoce que la cuarta parte de los accidentes han sido fruto de la distracción. ¿Qué quiere decir distracción en este contexto? Simple y llanamente, tiempo de reacción. La sociedad demanda que se evalúe la presencia de conductas adictivas en las personas que realizan actividades de riesgo, pero también exige que no se olvide evaluar sus aptitudes perceptivo-motrices. El sujeto ha de estar en condiciones de normalidad para planificar sus actividades de manejo habitual de máquinas o animales; pero también ha de ser capaz de estar a la altura de las circunstancias cuando estas se tornen exigentes ante un imprevisto.

### **3.3.3 Una acción preventiva y rehabilitadora.**

En sus diversos ámbitos de intervención, la Psicología del Tráfico y de la Seguridad, sus profesionales, adoptan siempre líneas de prevención y rehabilitación, que coincidiendo con las acciones genéricas que se desarrollan en otras áreas de actividad psicológica, tienen un carácter más específico en cada actividad.

La intervención psicológica en actividades de las que se ocupa la Psicología del Tráfico y de la Seguridad se puede diferenciar en función de la práctica habitual, incidental y accidental. En condiciones habituales la intervención puede dirigirse a modificar las condiciones de la práctica y a potenciar la adaptación personal mediante entrenamiento en manejo y control de la ansiedad a nivel conductual, fisiológico y cognitivo. Ante la aparición de incidentes la intervención psicológica se centra en la prevención de situaciones de emergencia y en el fomento de la adaptación personal mediante entrenamiento en manejo del estrés y

entrenamiento en exposición al estrés. Tras los accidentes la intervención se puede centrar en recuperar la aptitud perdida mediante técnicas de tratamiento psicológico y de rehabilitación; en casos de accidente mortal, la intervención debe dirigirse a las personas más próximas, no sólo los familiares, a los que se debe facilitar la superación del duelo por la pérdida, sino también a otras personas implicadas, que pueden verse afectadas por reacciones importantes de estrés agudo y postraumático.

No se trata sólo de actuar con los responsables, presentes o futuros, de comportamientos que ponen en riesgo la seguridad de terceros. En Psicología del Tráfico y de la Seguridad vamos más allá. Nuestra actividad profesional está comprometida con el conjunto de los ciudadanos, no sólo con nuestros usuarios.

Prevenir, rehabilitar. Ayudar, pues, a una convivencia más segura en las actividades privadas que puedan comprometerla.

#### **4. Ámbitos de Actuación.**

##### **4.1. En las instituciones públicas.**

- Administraciones públicas: General, Autonómicas y Locales.
- Universidades e Institutos de investigación.
- Centros de Salud.
- Hospitales.
- Centros Públicos de Enseñanza.
- Fundaciones y Empresas Públicas.

##### **4.2. En las empresas e instituciones privadas.**

- Centros de Reconocimiento.
- Centros de Formación.
- Gabinetes privados.
- Compañías o Centros que aborden la rehabilitación de conductores, u otros colectivos de los aquí contemplados.
- Centro de Formación de Conductores.
- Centros Privados de Enseñanza.

- Estaciones, Puertos y Aeropuertos.
- Compañías de transporte (terrestre, por carretera o ferrocarril, aéreo y marítimo) y la seguridad pública.

### Competencias de las personas profesionales de la Psicología del Tráfico y de la Seguridad en distintos ámbitos de actividad:

ÁMBITOS	COMPETENCIAS											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>En las instituciones públicas.</b>												
Administraciones públicas: General, Autonómicas y Locales.	*	*	*	*	*		*	*			*	*
Universidades e Institutos de investigación.	*			*	*			*			*	*
Centros de Salud.		*					*			*		
Hospitales.		*					*			*		
Centros Públicos de Enseñanza.				*	*		*	*				*
Fundaciones y Empresas Públicas.		*	*		*		*		*	*	*	*
<b>En las empresas e instituciones privadas.</b>												
Centros de Reconocimiento.	*	*	*				*		*			*
Centros de Formación.			*	*	*		*	*				*
Gabinetes privados.	*	*	*				*			*		
Compañías o Centros que aborden la rehabilitación de conductores, u otros colectivos de los aquí contemplados.		*	*	*			*		*	*		
Centro de Formación de Conductores.			*		*		*					
Centros Privados de Enseñanza.				*	*		*	*			*	*
Estaciones, Puertos y Aeropuertos.		*	*	*			*	*		*	*	*
Compañías de transporte (terrestre, por carretera o ferrocarril, aéreo y marítimo) y la seguridad pública.	*	*	*	*	*	*	*		*	*	*	*
Empresas de Seguridad Privada			*		*		*				*	

Identificación de las competencias: 1. Evaluación de aptitud psicológica. 2. Rehabilitación profesional. 3. Dirección y gestión de organismos. 4. Diseño y ejecución de intervenciones sobre Seguridad Vial. 5. Actividades de formación. 6. Intervención en conflictos. 7. Campañas de prevención. 8. Intervención en accidentes. 9. Atención a víctimas. 10. Rehabilitación personas accidentadas. 11. Asesoramiento técnico. 12. Investigación.

## 5. Formación.

La necesidad de formación continua y especializada del Psicólogo en el campo del Tráfico y de la Seguridad es evidente, si se quiere lograr una ampliación de sus campos de intervención con las garantías, la profesionalidad y rigor que cada vez más exigen la sociedad y la administración.

Se considera necesario que esta formación de especialización profesional se articule sobre la base de un Master en Psicología del Tráfico y de la Seguridad, que abordaría necesariamente, al menos, los siguientes contenidos, con una carga adecuada de créditos de prácticas:

- La Psicología y la Seguridad (las actividades reguladas que pueden representar riesgos para terceros).
- Los grandes elementos de la Seguridad.
- Las causas de la accidentalidad y la incidentalidad.
- Evaluación y diagnóstico de la aptitud psicológica para diferentes actividades reguladas que pueden representar riesgos para terceros.
- Las Estrategias Preventivas.
- Intervención en sensibilización y rehabilitación.
- Intervención en planificación de movilidad y seguridad.
- Colaboración en formación: la didáctica de la aptitud psicológica para el desempeño de diferentes actividades reguladas que pueden representar riesgos para terceros.
- Documentación e investigación sobre Seguridad en las diferentes actividades reguladas que pueden representar riesgos para terceros.

Por otra parte, para los diversos ámbitos de intervención también se facilitará una formación paralela y específica, enfatizando las áreas que le sean más propias, junto con distintas prácticas en empresas del sector que se consideren adecuadas.

## 6. Acreditación.

Los procedimientos de acreditación profesional en Psicología del Tráfico y la Seguridad se llevarán a cabo de acuerdo con las directrices marcadas por el Reglamento de Acreditaciones Profesionales del Consejo General de la Psicología de España.

Necesariamente se ha de establecer un periodo transitorio que permita la acreditación de aquellos profesionales que documenten, en los términos que se determinen, haber recibido formación relativa al área de especialización de Psicología del Tráfico y la Seguridad, sea con la actual denominación u otras anteriores (Seguridad Vial, Vial, Viaria, Tráfico, Tráfico y Seguridad Vial) así como haber mantenido actividad profesional en este ámbito de intervención.

Como desarrollos específicos en los diversos ámbitos de intervención, se podrán también obtener acreditaciones parciales referidos exclusivamente a los mismos. Así, la corporación profesional podrá efectuar acreditaciones para la intervención en Centros de Reconocimiento, programas de Rehabilitación, actuaciones en el ámbito vial, ferroviario, marítimo y aeronáutico, etc.

Sin perjuicio de lo anterior, esta área de especialización profesional deberá tener la reglamentación oficial que las administraciones competentes consideren.

# ANEXO

Especificación de las diversas  
**Competencias Profesionales,**  
con sus  
**Realizaciones profesionales**  
y  
**Criterios de ejecución**

## Competencias Exclusivas

### Unidad de competencia 1:

Efectuar la evaluación para verificar la aptitud psicológica (reconocimiento psicológico) de personas que conducen vehículos, manejan armas, tienen animales potencialmente peligrosos, patronean embarcaciones de recreo, realizan actividades de transporte ferroviario, aeronáutico y marítimo o cualquier otra actividad de riesgo. Así como de vigilantes de seguridad privada y de porteros de discotecas, así como de Policías Locales, en su caso.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
1.1. Preparar los instrumentos diagnósticos necesarios para efectuar el reconocimiento, verificando la disponibilidad de todos los necesarios.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
1.1.1.	Cotejando los criterios a evaluar (normativa) con los instrumentos necesarios.
1.1.2.	Revisando el buen estado de cada instrumento diagnóstico, la disponibilidad de baremos u otras herramientas de interpretación, y la presencia de todos los elementos necesarios para la evaluación.
1.1.3.	Estableciendo un protocolo adecuado a la exploración a realizar, en cuanto relación criterios a evaluar y tiempo de dedicación.
1.1.4.	Comprobando que se dispone del espacio y mobiliario adecuados.
1.1.5.	Verificando que se dispone de los formularios administrativos necesarios (modelo de informes o certificados, comunicaciones de no aptitud o aptitud limitada, hojas de registro, formularios de recogida de resultados,...), así como de los Manuales Operativos de las Compañías para las que se trabaja.
1.2. Realizar el pase de los instrumentos diagnósticos.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
1.2.1.	Siguiendo el protocolo de pase establecido previamente.
1.2.2.	Ajustando los tiempos de pase al protocolo establecido previamente.
1.2.3.	Comprobando que se recoge la información adecuada a los criterios a evaluar (normativa).
1.2.4.	Cumplimentando los documentos de recogida de información correspondientes.
1.2.5.	Actuando con empatía adecuada a la situación de reconocimiento.
1.2.6.	Manteniendo una actuación deontológicamente correcta.
1.2.7.	Cumpliendo las normativas Nacionales y Europeas, así como de la Organizaciones Internacionales, sobre el mantenimiento de la seguridad de las operaciones terrestres, aéreas, marítimas y de seguridad privada.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>1.3. Efectuar la interpretación adecuada de los resultados obtenidos.</b>	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
1.3.1.	Contrastando la información recogida con los baremos u otras herramientas de interpretación.
1.3.2.	Planteando una “hipótesis diagnóstica” adecuada a la interpretación de la información recogida, en base al protocolo establecido previamente.
1.3.3.	Solicitando nueva información, si se considera preciso, en base a la normativa o a “hipótesis diagnóstica”, tanto directamente como a otros profesionales.
1.3.4.	Valorando capacidades previas a la actividad a realizar, cuando es la obtención de tal habilitación, permiso o autorización administrativa.
1.3.5.	Estableciendo un dictamen final de aptitud o inaptitud; o dejando interrumpida la evaluación a la espera de informes complementarios o repetir la exploración en un momento ulterior.
<b>1.4. Informar al cliente de los resultados obtenidos, cumplimentando los modelos de documentos adecuados.</b>	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
1.4.1.	Facilitando el resumen del reconocimiento efectuado al cliente, con un lenguaje adaptado al nivel cultural del mismo.
1.4.2.	Cumplimentando los documentos (Informes, Certificados, Comunicaciones, formularios,...) correspondientes, en base al protocolo establecido previamente o a la normativa.
1.4.3.	Actuando con empatía adecuada a la situación de entrega de resultados.
1.4.4.	Manteniendo una actuación deontológicamente correcta.
1.4.5.	Recomendando al usuario medidas de prevención.
<b>1.5. Emitir informe al cliente y a los organismos pertinentes.</b>	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
1.5.1.	Librando el Certificado o Informe correspondiente, mediante conexión telemática o sin tal recurso, entregando copia al interesado.
1.5.2.	Tramitando, mediante conexión telemática o sin tal recurso, la documentación correspondiente a la interrupción de la evaluación, entregando copia al interesado.
<b>1.6. Tratar y archivar datos.</b>	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
1.6.1.	Obteniendo el consentimiento informado del cliente.
1.6.2.	Cumpliendo la Ley de Protección de Datos, firmando y archivando por separado los datos personales y los resultados de la evaluación.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
1.7. Realizar análisis de resultados y comparativas.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
1.7.1	Realizando estudios de análisis sobre la totalidad de los informes emitidos.
1.7.2.	Realizando análisis comparativos de estadísticas y promedios.

## Unidad de competencia 2:

Realizar intervenciones de rehabilitación de conductores (poli-infractores, poliaccidentados, con disfunciones transitorias, etc.) u otras personas que realizan actividades de riesgo que presentan actitudes negativas ante la seguridad. Realizar intervenciones en el cumplimiento de las medidas administrativas alternativas.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>2.1</b> Intervenir en los cursos de sensibilización vial de recuperación del permiso por puntos.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
2.1.1	Realizando la evaluación inicial de los intervinientes.
2.1.2	Diseñando la sesión siguiendo la estructura base del modelo de cambio de actitudes: presentación, información previa, debate-dinámica grupal y cierre.
2.1.3	Planificando el momento de la intervención, teniendo en cuenta las características del grupo (perfil del conductor y tipo de sanción).
2.1.4	Desarrollando la sesión (objetivos, tareas, tiempos, evaluación...).
2.1.5	Cumplimentando e interpretando la documentación y registros.
2.1.6	Informando a los centros responsables.
<b>2.2</b> Intervenir en programas de concienciación de infractores penados por delitos contra la seguridad vial.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
2.2.1.	Realizando la evaluación inicial de los intervinientes.
2.2.2.	Diseñando el programa, siguiendo la estructura base según modelo de cambio de actitudes: presentación, información, dinámica grupal, propuesta de cambio, conclusión y cierre.
2.2.3.	Planificando y desarrollando las sesiones en función de las características del grupo y de cada uno de sus miembros, con el fin de fomentar conductas pro-sociales y cultura de igualdad en la conducción, a través de análisis críticos de creencias y valores, fomentar técnicas de afrontamiento para evitar conductas conflictivas, con metodología activa y participativa.
2.2.4.	Recopilando y registrando la información relevante.
2.2.5.	Cumplimentando la documentación según protocolos establecidos.
2.2.6.	Evaluando e informando a los órganos competentes.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
2.3. Desarrollar programas de intervención psicológica con infractores multirreincidentes penados por delitos contra la seguridad del tráfico.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
2.3.1.	Realizando la evaluación inicial de los intervinientes.
2.3.2.	Diseñando el programa siguiendo la estructura base del modelo cambio de actitudes y modificación de conducta y el seguimiento posterior: presentación, información, evaluación individual, dinámica grupal, intervenciones individuales, conclusión y seguimiento individualizado.
2.3.3	Planificando y desarrollando las intervenciones, partiendo de las características del grupo y de cada uno de sus componentes, (horas, momentos y modos de intervención...) así como las sesiones de seguimiento individualizado.
2.3.4	Informando previamente de la comprensión del impacto de la conducta infractora para lograr el cambio de actitudes y la modificación de conductas a través de la conciencia de uno mismo y de los factores de riesgo.
2.3.5	Trabajando el análisis crítico de las distorsiones cognitivas, desmontando mecanismos de defensa, modificando creencias erróneas y atribucionales, favoreciendo la crítica y auto-crítica de las conductas infractoras y el respecto a las normas y la cultura de igualdad, modulando la expresión de emociones y el auto-control de ansiedad e ira.
2.3.6	Evaluando a los asistentes, recogiendo información con entrevistas individuales, pruebas objetivas de personalidad, cuestionarios de ansiedad/ira, conductas de riesgo, consumo de sustancias tóxicas, de sus intervenciones en las sesiones y de su compromiso de cambio así como el seguimiento en las sesiones individuales.
2.3.7	Realizando seguimiento individualizado valorando las posibilidades de derivación para una mejor especificidad de intervención.
2.3.8	Informando a los órganos competentes de los resultados finales del programa, así como de cualquier otra circunstancia específica.
2.3.9	Evaluando el programa, registrando información y conclusiones relevantes.
2.4. Intervenir en la rehabilitación con víctimas/responsables, fundamentalmente con quienes provocan el accidente.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
2.4.1.	Recogiendo información sobre el suceso y el entorno: (lugar, gravedad, número de afectados, apoyos sociales) la narrativa de los afectados atendiendo al lenguaje no verbal, teniendo en cuenta la fase de remisión en la que se encuentre: impacto, reacción, adaptación.
2.4.2.	Evaluando el nivel de afectación psicológica del impacto del acontecimiento, la descripción de las secuelas posteriores.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
	<p>2.4.3. Interpretando y planteando hipótesis de trabajo.</p> <p>2.4.4. Estableciendo y ejecutando el Plan de Trabajo individual/grupal, así como el seguimiento.</p> <p>2.4.5. Estableciendo protocolos de colaboración, actuación y contacto/información con instituciones, asociaciones y coordinando la red de profesionales que intervienen.</p> <p>2.4.6. Indagando posibilidades de reconciliación (cerrar el círculo víctima/responsable).</p>
2.5. Intervenir con personas conductoras afectadas por disfunciones transitorias, condiciones restrictivas, superación de barreras.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
	<p>2.5.1. Promoviendo la aceptación personal de las nuevas limitaciones, buscando la reintegración a la situación de normalidad, valorando el estado actual de sus condiciones, y estimando la evolución de su estado futuro de cara a las adaptaciones factibles como elemento de recuperación y trabajo.</p> <p>2.5.2. Valorando el estado actual de sus condiciones.</p> <p>2.5.3. Estimando la evolución de su estado futuro de cara a las adaptaciones factibles como elemento de recuperación y trabajo.</p> <p>2.5.4. Realizando el protocolo de seguimiento y /o acompañamiento.</p> <p>2.5.5. Derivando y colaborando con otros profesionales, si se considera pertinente.</p>

## Competencias Concurrentes.

### Unidad de competencia 3:

Dirección y gestión no solo de los Centros de Reconocimiento, sino también de los organismos e instituciones públicas o privadas relacionadas con el transporte (terrestre, ferroviario, aéreo y marítimo) y la seguridad pública.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>3.1. Planificar, organizar y dirigir el desarrollo de la actividad del centro.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
3.1.1.	Organizando las acciones a llevar a cabo.
3.1.2.	Seleccionando los destinatarios de los proyectos.
3.1.3.	Seleccionando la metodología y los recursos necesarios.
3.1.4.	Realizando la búsqueda/diseño/elaboración de los recursos.
<b>3.2. Ejecutar y llevar a cabo las tareas a realizar.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
3.2.1	Organizando y dirigiendo el desarrollo de las actividades del centro y la actuación del personal.
3.2.2	Cuidando de los equipos y recursos en general y verificando que estén en buen estado de funcionamiento.
3.2.3	Actuando como responsable directo ante las autoridades competentes.
3.2.4	Poniendo en marcha las acciones planificadas.
3.2.5	Utilizando los recursos materiales.
3.2.6	Desarrollando las actividades.
<b>3.3. Evaluar y valorar los conocimientos, actitudes o rendimiento del personal, y el funcionamiento general de la entidad.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
3.3.1	Recogiendo la información relevante cualitativa o cuantitativamente.
3.3.2	Valorando la información, para evaluar el rendimiento.
3.3.3	Cumplimentando la documentación, y requisitos y protocolos establecidos por los órganos que lo requieran.

#### Unidad de competencia 4:

Diseño y ejecución de intervenciones sobre Seguridad Vial.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
4.1. Colaborar en el diseño y ejecución de los Planes Urbanos de Seguridad Vial con los Ayuntamientos.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
4.1.1.	Estudiando las bases de datos de accidentes: DGT y Ayuntamiento.
4.1.2.	Investigando las causas de los accidentes cuyo protagonista sea el factor humano.
4.1.3.	Diseñando actuaciones de prevención dirigidas a los colectivos más vulnerables: niños, mayores y jóvenes.
4.1.4.	Diseñando actuaciones que fomenten hábitos de desplazamiento más saludables y seguros: peatones, bicis y transporte público.
4.2. Colaborar en el diseño y gestión de Planes de Movilidad y Seguridad Vial laboral.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
4.2.1.	Analizando bases de datos de accidentes "in itinere" o "in misión".
4.2.2.	Análisis de sus factores de riesgo: estrés, fatiga, apnea, distracciones, etc.
4.2.3.	Elaborando propuestas de prevención en la empresa.
4.2.4.	Elaborando propuestas de nuevos hábitos de desplazamiento.
4.3. Colaborar en el diseño y ejecución de los Cursos de Formación al Profesorado (CEP), policías locales, guardia civil de tráfico y profesores de autoescuelas, sobre Educación y Seguridad Vial.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
4.3.1	Realizando documentación para cada grupo de edad, según sus características madurativas que conlleven riesgos viales.
4.3.2	Impartiendo esos contenidos específicos, hacia los que hay que dirigir la intervención en la educación, tanto en cuanto a contenidos como metodología adecuada.
4.4. Colaborar en el diseño y elaboración de materiales de actividades en pro de la Seguridad Vial que llevan a cabo muchas Aseguradoras y empresas del sector de la automoción: MAPFRE, Audi, RACE.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
4.4.1.	Elaborando y diseñando recursos educativos e informativos dirigidos a los principales grupos de riesgo en la conducción y en general en el tráfico: mayores, niños, profesionales, jóvenes, etc.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
4.5. Colaborar en el diseño y elaboración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (Ayuntamientos).	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
4.5.1.	Realizando la investigación del porcentaje de movilidad existente según modos de desplazamiento: bicis, peatones, transporte público y privado.
4.5.2.	Presentando propuestas a los ayuntamientos para facilitar la convivencia entre los mismos teniendo en cuenta el diseño urbanístico de la ciudad para hacerla más habitable y humana.
4.6. Realizar análisis de resultados y comparativas sobre las colaboraciones efectuadas.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
4.6.1.	Realizando una memoria de toda intervención llevada cabo.
4.6.2.	Realizando estudios de análisis sobre las actuaciones realizadas.
4.6.3.	Realizando análisis comparativos de estadísticas y promedios.
4.6.4.	Extrayendo un listado de lecciones aprendidas.
4.6.5.	Difundiendo adecuadamente esta documentación, manteniendo su actualización.
4.6.6.	Midiendo el impacto con una encuesta pre y otra post.

## Unidad de competencia 5:

Participación en la formación de los diversos colectivos implicados en el tráfico terrestre, ferroviario, aéreo o marítimo o en la seguridad, de vigilantes de seguridad, escoltas privados y porteros de discoteca, incluida la formación de formadores.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>Como formador de formadores en la seguridad vial.</b>	
5.1.	Fomentar y formar en los profesores de educación vial la importancia de la motivación al cambio en sus cursos.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
	5.1.1. Dedicando en la primera fase de la aplicación del programa el tiempo necesario para que la información sea interiorizada.
	5.1.2. Aplicando un protocolo en el que se expliquen las teorías actitudinales, las emociones, los hábitos, el motivo por qué cambian las personas.
	5.1.3. Explicando las teorías sobre el riesgo y su percepción.
	5.1.4. Explicando los factores personales de riesgo.
	5.1.5. Explicando los estilos de aprendizaje y los perfiles del formador.
	5.1.6. Explicando los diferentes métodos.
	5.1.7. Explicando cómo evalúa un formador.
	5.1.8. Diferenciando la movilidad segura según edades y características de los grupos.
	5.1.9. Fomentando que puedan incidir en la autoconsciencia, la autoprotección, la prevención, la responsabilidad y la convivencia en sus alumnos y la cultura de igualdad.
5.2.	Explicar los factores implicados en el cambio de actitudes.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
	5.2.1. Debatiendo sobre las teorías del riesgo y su percepción.
	5.2.2. Debatiendo sobre los factores personales de riesgo.
	5.2.3. Diferenciando los estilos de aprendizaje y los perfiles del formador.
5.3.	Analizar los diferentes métodos tanto de evaluación como de transmisión de la información.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
	5.3.1. Debatiendo sobre la idoneidad del método de evaluación.
	5.3.2. Debatiendo sobre la manera de comunicar e informar.
5.4.	Evaluar e incidir según edades.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
	5.4.1. Diferenciando según la etapa evolutiva y los factores de riesgo asociados a la misma.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>Como educador de seguridad vial.</b>	
5.5. Impartir o asesorar a educadores de seguridad vial, a los diferentes colectivos siguiendo unos principios comunes.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.5.1.	Aplicando programas basados en el cambio de actitud que enfatizan los diversos componentes de ésta (aspectos cognitivos, motivacionales, sociales, emocionales y conductuales).
5.5.2.	Inciendo en la motivación en la primera fase, para promover la interiorización.
5.5.3.	Utilizando de forma combinada, técnicas de modificación de conducta y estrategias fundadas en actividades de participación comunicativa y activa, el modelado y la comunicación persuasiva.
5.5.4.	Reforzando las conductas ejemplares y mostrando las consecuencias de las situaciones no ejemplares.
5.5.5.	Aplicando una metodología didáctica basada en el descubrimiento guiado, usando técnicas para el cambio de actitudes (de aprendizaje participativo y de comunicación persuasiva) y debatiendo los comportamientos erróneos que conducen a los accidentes.
5.5.6.	Integrando aspectos relacionados con la educación ambiental y la sostenibilidad, en sinergia con el bien común y la cultura de igualdad.
5.5.7.	Diferenciando según la población diana para incidir en aquellos aspectos que tengan mayor relevancia, teniendo en cuenta las capacidades cognitivas y motoras del grupo de edad. Además de los factores personales de riesgo asociados (errónea o insuficiente percepción del riesgo; escasa conciencia de uno mismo, la influenciabilidad y la falta de adaptabilidad).
5.6. Impartir o asesorar a educadores de la población infantil.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.6.1.	Inciendo en el principal factor de riesgo: errónea o insuficiente percepción del riesgo.
5.6.2.	Educando en solidaridad y empatía, fomentando el respeto por la diversidad social y cultural, y la cultura de igualdad.
5.6.3.	Fomentando hábitos de seguridad vial.
5.7. Impartir o asesorar a educadores de la población pre-adolescente.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.7.1.	Inciendo en los principales factores de riesgo: errónea o insuficiente percepción del riesgo, y la influenciabilidad.
5.7.2.	Educando en solidaridad y empatía, fomentando el respeto por la diversidad social y

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
	cultural, y la cultura de igualdad.
5.7.3.	Fomentando hábitos de seguridad vial.
5.8. Impartir o asesorar a educadores de la población juvenil.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.8.1.	Inciendo en los principales factores de riesgo: Errónea percepción de uno mismo; influenciabilidad, escasa conciencia de uno mismo.
5.8.2.	Educando en solidaridad y empatía, fomentando el respeto por la diversidad social y cultural, y la cultura de igualdad.
5.8.3.	Fomentando hábitos de seguridad vial.
5.9. Impartir o asesorar a educadores de la población de tercera edad.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.9.1.	Inciendo en los principales factores de riesgo: Errónea percepción del riesgo, escasa conciencia de uno mismo, falta de adaptabilidad.
5.9.2.	Fomentando hábitos de seguridad vial, y la cultura de igualdad.
5.10. Impartir o asesorar a formadores de pre-conductores.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.10.1.	Administrando un cuestionario para evaluar la predisposición al riesgo de accidentes de tráfico para los pre-conductores.
5.10.2.	Analizando los resultados de los cuestionarios y detectando los perfiles de riesgo.
5.10.3.	Diferenciando grupos para dar una información adaptada a las características del grupo, y a sus esquemas o creencias.
5.10.4.	Educando en seguridad vial, dando información de los diferentes factores de riesgo (alcohol, drogas, distracciones, velocidad y riesgo).
5.10.5.	Fomentando la conducción empática, la conciencia de uno mismo, la influenciabilidad y la percepción del riesgo.
5.10.6.	Fomentando hábitos de seguridad vial, y la cultura de igualdad.
5.10.7.	Integrando emociones y valores de seguridad para conseguir el compromiso de una conducción segura y tranquila. Consiguiendo el compromiso de una conducción segura y tranquila.
5.11. Impartir o asesorar a educadores a poblaciones con necesidades especiales (inmigrantes, discapacitados...).	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.11.1.	Aplicando programas adaptados a cada colectivo.
5.11.2.	Integrando la educación vial a las necesidades especiales (barreras arquitectónicas y

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
	humanas).
	5.11.3. Fomentando la autonomía, y la cultura de igualdad.
<b>Como educador de la cultura de la seguridad integral.</b>	
5.12.	Formar o asesorar a los educadores en la cultura de la seguridad integral.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.12.1.	Aplicando un protocolo basado en la educación de valores y diferenciando diversas situaciones, distintas edades y colectivos.
5.12.2.	Incentivando la formación de actitudes de autocuidado y de responsabilidad. Promoviendo que se alcancen las competencias necesarias para garantizar la seguridad integral (vial y personal) de los niños y jóvenes, diferente según el medio en el que se mueven y las distintas edades, y la cultura de igualdad.
5.12.3.	Promoviendo que sepan distanciarse progresivamente tanto físicamente como psicológicamente, de su círculo de seguridad y poder llevar a cabo acciones de prevención adecuadas a la edad.
5.12.4.	Promoviendo que sepan tomar la decisión adecuada, valorando previamente la probabilidad de riesgo en las situaciones.
5.12.5.	Fomentando la asertividad para manejar la influenciabilidad.
5.13.	Concienciar a la sociedad de la importancia del aprendizaje progresivo del autocuidado en seguridad integral.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.13.1.	Colaborando en campañas de sensibilización destinadas a fomentar la autonomía y el autocuidado, y la cultura de igualdad.
5.13.2.	Diseñando programas para ser aplicados en la escuela de padres/madres y demás educadores.
5.13.3.	Fomentando en los educadores, el equilibrio entre la libertad y la protección, para facilitar paso de la sobreprotección a la autonomía.
5.13.4.	Impartiendo talleres o conferencias como agentes de sensibilización en la movilidad de los colectivos más vulnerables (jóvenes, tercera edad, motoristas, etc.).
<b>Como formador de conductores profesionales.</b>	
5.14.	Impartir o asesorar a los formadores de conductores profesionales (cursos de reciclaje en empresas, formación para el CAP, autorizaciones transporte de viajeros y escolares).
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.14.1.	Analizando perfil profesional de conductor profesional, aplicando cuestionarios para detectar perfiles de riesgo.
5.14.2.	Aplicando programas basados en el cambio de actitud que enfatizan los diversos

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
	<p>componentes de ésta (aspectos cognitivos, motivacionales, sociales, emocionales y conductuales), y la cultura de igualdad.</p> <p>5.14.3. Analizando e informando sobre los diferentes factores de riesgo que intervienen tanto en la conducción, como en el transporte de viajeros (alcohol, sustancias adictivas, velocidad, cansancio, personalidad y estilos de conducción, psicopatología, empatía y resolución de conflictos con los pasajeros, control y actuación en caso de accidente o situaciones extremas, toma de decisiones, conciencia de responsabilidad).</p> <p>5.14.4. Fomentando la conciencia de uno mismo y de los factores de riesgo, e incidiendo en las áreas en las que el conductor tenga más carencias.</p> <p>5.14.5. Fomentando la conciencia de la incidencia del factor humano en la siniestralidad, y potenciando el cambio de actitudes y conductas responsables.</p>
<b>Como formador de vigilantes de seguridad, escoltas privados y formador de porteros de discoteca.</b>	
5.15.	<p>Impartir dentro de los contenidos del curso de formación para la preparación de los candidatos al examen de aptitud de la HABILITACIÓN para trabajar como vigilantes de seguridad privada, el módulo referido al área SOCIO-PROFESIONAL y posterior examen para trabajar como escoltas privados.</p>
	<b>Criterios de Ejecución</b>
	<p>5.15.1. Analizando y estableciendo el perfil idóneo que debe tener un vigilante de seguridad.</p> <p>5.15.2. Aplicando una metodología didáctica apropiada para trabajar e informar sobre aspectos perceptivos, las relaciones humanas y la seguridad, las relaciones profesionales dentro de la empresa, la deontología profesional, el autocontrol (pánico, miedo, estrés, etc.).</p> <p>5.15.3. Analizando la realidad del sector.</p> <p>5.15.4. Aplicando programas basados en el cambio de actitud que enfatizan los diversos componentes de ésta (aspectos cognitivos, motivacionales, sociales, emocionales y conductuales), y la cultura de igualdad.</p> <p>5.15.5. Incidiendo en los factores personales de riesgo asociados (errónea o insuficiencia percepción del riesgo; escasa conciencia de uno mismo, rasgos de personalidad, autocontrol, efecto arma).</p>
5.16.	<p>Impartir cursos de reciclaje dentro de las empresas de Seguridad Privada a sus empleados.</p>
	<b>Criterios de Ejecución</b>
	<p>5.16.1. Analizando y estableciendo el perfil idóneo que debe tener un vigilante de seguridad. (rasgos de personalidad, aptitudes perceptivas, estilos cognitivos, autocontrol, relaciones humanas y profesionales).</p> <p>5.16.2. Aplicando cuestionarios para evaluar la predisposición al riesgo.</p> <p>5.16.3. Analizando los resultados de los cuestionarios y detectando los perfiles de riesgo.</p>

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
	<p>5.16.4. Analizando la realidad del sector.</p> <p>5.16.5. Aplicando programas basados en el cambio de actitud que enfatizan los diversos componentes de ésta (aspectos cognitivos, motivacionales, sociales, emocionales y conductuales), usando técnicas para el cambio de actitudes y técnicas de autocontrol y debatiendo comportamientos erróneos.</p> <p>5.16.6. Incidiendo en los principales factores de riesgo: errónea o insuficiente percepción del riesgo, escasa conciencia de uno mismo, rasgos de personalidad, autocontrol, consumo de sustancias adictivas, efecto arma.</p> <p>5.16.7. Induciendo conductas de solidaridad, empatía y cortesía y fomentando el respeto por la diversidad social y cultural, y la cultura de igualdad.</p> <p>5.16.8. Reforzando las conductas ejemplares y mostrando las consecuencias de las situaciones no ejemplares.</p>
5.17.	Impartir contenidos psicológicos para el examen básico para poder ejercer como portero de discoteca (puede variar según normativa de cada Comunidad) y realizar la evaluación de los aspirantes mediante el test psicotécnico requerido.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
	<p>5.17.1. Analizando el perfil profesional de los porteros de discoteca.</p> <p>5.17.2. Incidiendo en aspectos psicológicos y perceptivo-motores relacionados con la seguridad, evasión, control de situaciones extremas, control del aforo, rasgos de personalidad, etc., y la cultura de igualdad.</p> <p>5.17.3. Analizando la realidad del sector, incidiendo en los principales factores de riesgo: errónea o insuficiente percepción del riesgo, escasa conciencia de uno mismo, rasgos de personalidad, autocontrol, consumo de sustancias adictivas.</p> <p>5.17.4. Aplicando instrumentos psicométricos para evaluar la tendencia a la agresividad, rasgos de personalidad y presencia de psicopatologías.</p>
<b>Como profesor en cursos de formación en titulaciones marítimo-pesqueras.</b>	
5.18.	Impartir y/o asesorar a los formadores en las titulaciones de formación profesional de la familia marítimo-pesquera.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
	<p>5.18.1. Analizando los riesgos psicosociales existentes en la pesca y navegación marítima.</p> <p>5.18.2. Aportando su conocimiento sobre los contenidos de los módulos formativos en Institutos Politécnicos Marítimo Pesqueros y Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesquera, y la cultura de igualdad.</p>
5.19.	Asesorar a los instructores de módulos formativos para los certificados de profesionalidad marítimo-pesquera.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
5.19.1.	Facilitando información psicológica básica a los Centros de formación autorizados en las áreas de actividad de pesca y navegación, y la cultura de igualdad.
<b>Como profesor en cursos de formación para titulaciones de actividades subacuáticas.</b>	
5.20.	Impartir contenidos de Psicología aplicada al buceo.
<b>Criterios de Ejecución</b>	
5.20.1.	Analizando los factores de riesgo en el medio marino.
5.20.2.	Concienciando sobre los cambios de rendimiento y conducta bajo el agua y en condiciones hiperbáricas.
5.20.3.	Sensibilizando sobre los procesos de ansiedad y estrés en actividades subacuáticas.
5.20.4.	Analizando los factores humanos en los incidentes y accidentes de buceo, y la cultura de igualdad.
5.20.5.	Fomentando la prevención del pánico en buceo y la superación de los factores estresantes del medio submarino.
5.20.6.	Formando en técnicas psicológicas para afrontamiento de situaciones estresantes y de emergencia propia o ajena bajo el agua.
5.20.7.	Dando a conocer las repercusiones psicológicas del buceo.
5.21.	Impartir y/o asesorar a los profesores de enseñanzas deportivas de grado medio.
<b>Criterios de Ejecución</b>	
5.21.1.	Aportando su conocimiento sobre los contenidos formativos en la titulación de Técnico deportivo de buceo deportivo con escafandra.
<b>Como formador en cursos de formación en titulaciones náuticas.</b>	
5.22.	Asesorar sobre los contenidos psicológicos en el currículo de titulaciones náuticas de recreo.
<b>Criterios de Ejecución</b>	
5.22.1.	Analizando los factores de riesgo y de protección en la navegación de recreo, y la cultura de igualdad.
5.22.2.	Difundiendo información en centros de formación y clubs autorizados.
5.22.3.	Colaborando en la definición de pruebas objetivas de navegación.
<b>Como formador en centros de buceo recreativo.</b>	
5.23.	Asesorar a los instructores de buceo deportivo.
<b>Criterios de Ejecución</b>	
5.23.1.	Informando sobre las condiciones psicológicas de los participantes en actividades subacuáticas.
5.23.2.	Difundiendo información científica en centros de buceo y clubs autorizados, y la cultura

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
	de igualdad.
<b>Como formador del personal aeronáutico.</b>	
5.24.	Formación en FFHH, CRM, MRM, LOFT, etc
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.24.1.	Entrenamiento de pilotos, controladores, TCP, personal de mantenimiento de aeronaves, etc., en aquellas materias mandatarias por las regulaciones Europeas que mantengan y desarrollen comportamientos seguros.
5.24.2.	Asesoramiento psicológico de Compañías aéreas sobre sus tripulaciones y personal operativo, y la cultura de igualdad.
<b>Para todos los colectivos.</b>	
5.25.	Analizar y evaluar la actuación.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
5.25.1.	Realizando una memoria de toda intervención llevada a cabo.
5.25.2.	Extrayendo un listado de lecciones aprendidas.
5.25.3.	Configurando una guía de buenas prácticas.
5.25.4.	Difundiendo adecuadamente esta documentación, manteniendo su actualización.
5.25.5.	Midiendo el impacto de la sensibilización con una encuesta pre y otra post.

## Unidad de competencia 6:

Intervención en situaciones de conflictividad de pasajeros en aeropuertos y estaciones para transporte de viajeros (marítimas, ferroviarias o por carretera).

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
6.1. Mantener actualizada la formación e información sobre conflictividad en medios y espacios de transporte.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
6.1.1.	Realizando actividades de formación continuada en materias de psicología social y de la comunicación, así como de manejo y control conductual.
6.1.2.	Conociendo la normativa de seguridad en medios y espacios de transporte.
6.1.3.	Conociendo los protocolos de actuación de los diferentes dispositivos y agentes de control y seguridad.
6.2. Colaborar en la elaboración de Protocolos y Planes de Seguridad en aeropuertos y estaciones (marítimas, ferroviarias, de autobuses, etc.).	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
6.2.1.	Manteniendo contactos y acuerdos con las autoridades de Protección Civil, Dirección General de Tráfico, Ministerio de Fomento, Operadores aéreos, empresas ferroviarias y otras instituciones y empresas relacionadas.
6.2.2.	Formando parte de los equipos técnicos para la elaboración y revisión de los Planes de Seguridad de los distintos operadores.
6.2.3.	Asesorando a estas instituciones y empresas en materia de atención psicológica ante situaciones de conflictividad individuales o colectivas.
6.2.4.	Participando en el diseño, planificación y ejecución de simulacros.
6.2.5.	Participando en la formación del personal de los diferentes colectivos implicados en el manejo y control de situaciones de conflictividad, individuales o colectivas.
6.3. Establecer un canal de activación.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
6.3.1.	Llegando a acuerdos con los organismos y empresas implicadas en la gestión de medios y espacios de transporte, para la rápida activación en caso de conflicto.
6.3.2.	Estableciendo un sistema adecuado para atender a las solicitudes que pudiesen llegar de tales organismos y empresas.
6.3.3.	Estableciendo un Protocolo Interno de activación que asegure el menor tiempo de reacción en la respuesta.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>6.4. Llevar a cabo la intervención psicológica en casos de conflictividad individual o colectiva.</b>	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
6.4.1.	Conociendo de forma suficiente los protocolos de actuación de los diferentes dispositivos de control y seguridad.
6.4.2.	Coordinando la actuación con el resto actores que intervienen en el manejo y control de las situaciones de conflictividad individuales o colectivas.
6.4.3.	Recabando la información necesaria antes de iniciar la intervención psicológica.
6.4.4.	Manteniendo contacto continuado con los Responsables de los demás colectivos implicados en la gestión del conflicto.
6.4.5.	Tomando las decisiones adecuadas en cuanto a prioridades, en función de la tipología de las personas o grupos conflictivos.
6.4.6.	Asesorando en la adecuada distribución y uso de los espacios físicos, en función de las características del incidente y de su evolución.
6.4.7.	Asesorando en la adecuada gestión de la comunicación, con especial atención a combatir los rumores.
6.4.8.	Detectando la necesidad de intervención en función de la evolución del incidente y llevando a cabo, en su caso, la adecuada intervención psicológica individualizada.
6.4.9.	Detectando necesidades de intervención psicológica en personal de los distintos organismos y empresas de gestión de medios y espacios de transporte.
<b>6.5. Analizar y evaluar la actuación.</b>	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
6.5.1.	Realizando una memoria de toda intervención llevada a cabo.
6.5.2.	Extrayendo un listado de lecciones aprendidas.
6.5.3.	Configurando una guía de buenas prácticas.
6.5.4.	Difundiendo adecuadamente esta documentación, manteniendo su actualización.

## Unidad de competencia 7:

Participación en Campañas de prevención de los accidentes.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
7.1. Mantener actualizada información sobre accidentabilidad.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
7.1.1.	Estudiando y conociendo los informes estadísticos publicados por la DGT.
7.1.2.	Estudiando y conociendo los informes estadísticos publicados por otros organismos y asociaciones.
7.1.3.	Estudiando y conociendo los estudios actualizados sobre la influencia del “factor humano” en la accidentabilidad.
7.1.4.	Asistiendo a cursos y jornadas sobre accidentabilidad.
7.2. Promover campañas de prevención.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
7.2.1.	Manteniendo contactos estables con organismos e instituciones referentes en el campo de la lucha contra la accidentabilidad.
7.2.2.	Significando a estos organismos e instituciones el importante papel de la psicología en el ámbito del Tráfico y la Seguridad y en concreto en la prevención de accidentabilidad.
7.2.3.	Incluyendo contenidos transversales de sensibilización hacia la prevención en los diferentes documentos y materiales que se produzcan.
7.3. Colaborar en la elaboración de campañas de prevención.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
7.3.1	Elaborando contenidos que resalten la importancia de intervenir sobre el “factor humano” en actividades relacionadas con el Tráfico y con la Seguridad.
7.3.2	Editando por propia iniciativa estos materiales en formato de campaña o remitiendo los mismos a editores externos.
7.3.3	Procurando la participación estable en organismos e instituciones que realicen campañas de prevención de la accidentabilidad.
7.3.4	Realizando funciones de asesoramiento y revisión de contenidos de campañas realizadas por otros agentes.
7.4. Colaborar en la difusión de campañas de prevención.	
	<b>Criterios de Ejecución</b>
7.4.1.	Utilizando los recursos de difusión propios y aquellos sobre los que se tenga posibilidad de acceso y uso para la transmisión de los mensajes y campañas, propias o

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
	<p>promovidas por otros organismos o instituciones.</p> <p>7.4.2. Incluyendo contenidos de estas campañas, gráficos, audiovisuales, etc., en actos, encuentros, jornadas, cursos, seminarios, etc. sobre Psicología del Tráfico y de la Seguridad.</p> <p>7.4.3. Haciendo referencia transversal a estas campañas en los diferentes actos, documentos y materiales en que se participe como profesional de la psicología.</p>
7.5.	Evaluar el impacto de las campañas de prevención.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
	<p>7.5.1. Identificando variables criterio adecuadas.</p> <p>7.5.2. Estableciendo y llevando a la práctica diseños, metodológicamente correctos, de recogida y tratamiento de datos.</p> <p>7.5.3. Posibilitando una profunda discusión sobre los resultados evidencias en el proceso de tratamiento de datos.</p> <p>7.5.4. Publicando y difundiendo adecuadamente las conclusiones del proceso de evaluación.</p>

## **Unidad de competencia 8:**

Participación en la atención a las víctimas de accidentes (exceptuando catástrofes/emergencias).

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>8.1. Disponer y mantener actualizada la formación y habilitación necesarias.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
8.1.1.	Estando en posesión del título de Psicólogo Especialista en Psicología Clínica, de Máster en Psicología General Sanitaria o estando habilitado para el ejercicio de actividades sanitarias.
8.1.2.	Disponiendo, en su caso, y renovando en sus plazos de la correspondiente Acreditación emitida por el CGP.
8.1.3.	Estudiando y conociendo los estudios actualizados sobre atención a víctimas y afectados en accidentes.
8.1.4.	Asistiendo a cursos y jornadas sobre atención a víctimas y afectados en accidentes.
<b>8.2. Mantener operativo un canal de activación.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
8.2.1.	Llegando a acuerdos con los Dispositivos de Gestión de la atención a accidentes de las Comunidades Autónomas respectivas, para la activación en caso de accidente.
8.2.2.	Disponiendo de los equipos de comunicación y de traslado adecuados.
8.2.3.	Estableciendo un sistema de alerta permanente para atender a las solicitudes que pudiesen llegar de tales Dispositivos de Gestión.
8.2.4.	Estableciendo un Protocolo Interno de activación que asegure el menor tiempo de reacción en la respuesta.
<b>8.3. Coordinar la actuación con el resto del equipo de atención a víctimas.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
8.3.1.	Conociendo de forma suficiente los protocolos de actuación de los diferentes colectivos que intervienen en la atención a un accidente.
8.3.2.	Recabando la información necesaria antes de iniciar la intervención psicológica.
8.3.3.	Participando, en su caso, en las reuniones en el Puesto de Mando Avanzado.
8.3.4.	Manteniendo contacto continuado con los Responsables de los demás colectivos presentes en la intervención.
8.3.5.	Remitiendo posteriormente una memoria de la intervención al Dispositivo de Gestión correspondiente.
<b>8.4. Llevar a cabo la intervención psicológica en crisis.</b>	

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
8.4.1.	Efectuando el adecuado triaje de víctimas y afectados.
8.4.2.	Procurando un espacio físico adecuado, en función de las características del lugar del accidente, para la intervención psicológica.
8.4.3.	Llevando a cabo los adecuados PAP (Primeros Auxilios Psicológicos).
8.4.4.	Efectuando o asesorando, en su caso, en la CMN (comunicación de malas noticias).
8.4.5.	Acompañando y facilitando el proceso de declaración en atestados.
8.4.6.	Llevando a cabo la adecuada intervención con los familiares en los momentos críticos: llegada, traslados y, en su caso, CMN, reconocimiento de cadáveres, etc.
8.4.7.	Prestando atención psicológica a los autores de graves daños.
8.4.8.	Detectando necesidades de intervención psicológica en personal de otros colectivos que participan en la atención al accidente (policías, sanitarios, bomberos, voluntarios, etc.).
8.5. Derivar, en caso necesario, a otros dispositivos de intervención psicológica.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
8.5.1.	Disponiendo del adecuado conocimiento de la red de recursos asistenciales en salud mental.
8.5.2.	Estableciendo un protocolo de derivación que permita la correcta transmisión de la información necesaria.
8.5.3.	Emitiendo el correspondiente informe de intervención y derivación.

## Unidad de competencia 9:

Participación en las Oficinas de atención a víctimas de tráfico, u otros tipos de víctimas del transporte.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>9.1.</b>	Colaborar en el establecimiento de Protocolos de actuación para la atención a víctimas de accidentes y sus familiares.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
9.1.1.	Manteniendo contactos y acuerdos con las autoridades de Protección Civil, Dirección General de Tráfico, Ministerio de Fomento, Operadores aéreos, empresas ferroviarias y otras instituciones y empresas relacionadas.
9.1.2.	Asesorando a estas instituciones y empresas en materia de atención psicológica a víctimas de accidentes y sus familiares.
9.1.3.	Formando parte de los equipos técnicos para la elaboración y revisión de los Planes de Seguridad de los distintos operadores.
9.1.4.	Participando en el diseño, planificación y ejecución de simulacros.
9.1.5.	Participando en la formación del personal de los diferentes grupos intervinientes.
<b>9.2.</b>	Colaborar con las UVAT de la DGT.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
9.2.1.	Formando parte del equipo de personal propio de las oficinas de la UVAT.
9.2.2.	Asesorándoles en la elaboración de material de información (folletos, cartelería, etc.).
9.2.3.	Integrándose en el listado de recursos de atención psicológica a disposición de víctimas de accidentes de tráfico.
9.2.4.	Participando en la formación del personal de las UVAT.
<b>9.3.</b>	Participar en la atención psicológica a víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
9.3.1.	Llegando a acuerdos con las autoridades y empresas de aviación civil, en cuanto a configuración de recursos disponibles para la asistencia psicológica.
9.3.2.	Formando parte del Equipo Técnico de Apoyo a la Persona de Contacto designada en caso de accidente de aviación civil.
9.3.3.	Integrándose en el correspondiente Centro de Atención a Víctimas y Familiares.
9.3.4.	Manteniendo acuerdos de colaboración con la Oficina de Asistencia a Víctimas y sus Familiares, del Ministerio de Fomento.
9.3.5.	Participando en la formación del personal de los diferentes grupos intervinientes.
9.3.6.	Interviniendo en crisis de catástrofes aéreas o incidentes graves tanto como ayuda a

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
	familiares como soporte psicológico de las propias tripulaciones.
9.3.7.	Actuando en incidentes producidos dentro del ATC (Control Tráfico Aéreo) como soporte psicológico de los propios controladores aéreos potencialmente implicados.
9.4.	Participar en la atención psicológica a víctimas de accidentes de ferrocarril y sus familiares.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
9.4.1.	Llegando a acuerdos con las autoridades y empresas de transporte ferroviario, en cuanto a configuración de recursos disponibles para la asistencia psicológica.
9.4.2.	Asesorándoles en la elaboración de material y folletos informativos.
9.4.3.	Suscribiendo acuerdos para formar parte de los Equipos de Asistencia Psicológica que deben poner en marcha las empresas ferroviarias en caso de accidente de ferrocarril.
9.4.4.	Participando y asesorando en la elaboración de los Planes de asistencia a víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, que las empresas ferroviarias deben presentar aprobados.
9.4.5.	Participando en la formación del personal de los diferentes grupos intervinientes.
9.5.	Participar en la atención psicológica a víctimas de otros accidentes de circulación y sus familiares.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
9.5.1.	Realizando una labor continuada de sensibilización e información sobre el papel de la psicología en la atención a las víctimas de accidentes en esos medios de transporte y sus familiares.
9.5.2.	Llegando a acuerdos con las autoridades y empresas de estos medios de transporte, en cuanto a configuración de recursos disponibles para la asistencia psicológica.
9.5.3.	Asesorándoles en la elaboración de material y folletos informativos.
9.5.4.	Suscribiendo acuerdos para formar parte de los Equipos de Asistencia Psicológica movilizables en caso de accidente en esos medios de transporte.
9.5.5.	Participando y asesorando en la elaboración de los correspondientes Planes de asistencia a víctimas de accidentes y sus familiares.
9.5.6.	Participando en la formación del personal de los diferentes grupos intervinientes.
9.6.	Participar en la atención psicológica a víctimas de accidentes en actividades náutico-pesqueras y subacuáticas y a sus familiares y personal responsable de la actividad.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
9.6.1.	Llegando a acuerdos con las autoridades competentes y empresas náuticas sobre configuración de recursos disponibles para la asistencia psicológica.
9.6.2.	Asesorándoles en la elaboración de material informativo y preventivo.
9.6.3.	Participando y asesorando en la elaboración de los Planes de asistencia a víctimas de

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
	accidentes marítimos y subacuáticos, a sus familiares y a personal relacionado con el accidente, que las empresas deban tener aprobados.
9.6.4.	Participando en la formación del personal de los grupos intervinientes en accidentes marítimos y de buceo.
9.7.	Analizar y evaluar la actuación.
	<b>Criterios de Ejecución</b>
9.7.1.	Realizando una memoria de toda intervención llevada cabo.
9.7.2.	Extrayendo un listado de lecciones aprendidas.
9.7.3.	Configurando una guía de buenas prácticas.
9.7.4.	Difundiendo adecuadamente esta documentación, manteniendo su actualización.

## **Unidad de competencia 10:**

Rehabilitación de las personas accidentadas.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>10.1. Disponer y mantener actualizada la formación y habilitación necesarias.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
10.1.1.	Estando en posesión del título de Psicólogo Especialista en Psicología Clínica, de Máster en Psicología General Sanitaria o estando habilitado para el ejercicio de actividades sanitarias.
10.1.2.	Disponiendo, en su caso, y renovando en sus plazos la correspondiente Acreditación emitida por el COP.
10.1.3.	Estudiando y conociendo los estudios actualizados sobre psicopatología, evaluación y diagnóstico y sobre tratamientos psicológicos.
10.1.4.	Asistiendo a cursos y jornadas sobre psicopatología, evaluación y diagnóstico y sobre tratamientos psicológicos.
<b>10.2. Disponer de las adecuadas instalaciones y medios.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
10.2.1.	Teniendo registrado un centro o consulta de psicología o psicología clínica en el correspondiente Registro Autonómico de Centros, Servicios y Establecimientos Sanitarios, o formando parte del listado de profesionales de un centro o consulta registrados.
10.2.2.	Disponiendo del adecuado material técnico de evaluación.
10.2.3.	Cumpliendo los requisitos exigidos por la LOPD (Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal).
10.2.4.	Teniendo suscrito el adecuado seguro de responsabilidad civil.
<b>10.3. Llevar a cabo la intervención terapéutica.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
10.3.1.	Efectuando la adecuada anamnesis, evaluación y exploraciones complementarias.
10.3.2.	Abriendo y cumplimentando la correspondiente historia clínica.
10.3.3.	Estableciendo las adecuadas hipótesis diagnósticas.
10.3.4.	Planteando programas de tratamiento psicológico, acordes con dichos diagnósticos, basados en guías aceptadas sobre tratamientos psicológicos eficaces.
10.3.5.	Llevando a la práctica dichos tratamientos.
10.3.6.	Ajustándose en todo momento a las estipulaciones del Código Deontológico de la Profesión de Psicología.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
10.4. Minimizar la posibilidad de Segunda Victimización.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
10.4.1.	Estudiando y conociendo la normativa legal aplicable a la atención de víctimas de accidentes.
10.4.2.	Trabajando con la víctima o afectado el afrontamiento de los diferentes momentos del procedimiento judicial o de las reclamaciones a la administración o entidades de seguros.
10.4.3.	Efectuando, en caso de estimarlo necesario, el acompañamiento en la ejecución de actos relacionados con dicho procedimiento judicial o de reclamaciones.
10.4.4.	Manteniendo contacto y colaboración con las Oficinas de Atención a Víctimas y otras entidades relacionadas con dicha atención.
10.4.5.	Indagando posibilidades de reconciliación (cerrar el círculo víctima/responsable).
10.5. Supervisar la reintegración a la situación de normalidad.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
10.5.1.	Estableciendo un protocolo de seguimiento adecuado.
10.5.2.	Manteniendo contacto y colaboración con las Oficinas de Atención a Víctimas y otras entidades relacionadas con dicha atención.
10.5.3.	Identificando variables criterio adecuadas.
10.6. Derivar en caso necesario.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
10.6.1.	Conociendo y asumiendo los límites de nuestra actuación terapéutica.
10.6.2.	Disponiendo de un adecuado conocimiento de los recursos asistenciales especializados de salud mental.
10.6.3.	Siguiendo el adecuado protocolo de derivación, con traslado de la información necesaria y pertinente.

### Unidad de competencia 11:

Asesoramiento en el diseño de los medios de transportes terrestres, aéreos y marítimos y de los entornos por donde se desplazan; así como sobre la supervisión policial y en el desarrollo de normativa de aplicación.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>11.1. Asesorar en el diseño de medios de transporte tanto terrestres aéreos y marítimos.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
11.1.1.	Dando a conocer a los asesorados, como expertos en conocimiento del factor humano, nuestros conocimientos sobre la percepción y su influencia en la toma de decisiones, en todos los ámbitos del transporte aéreo, marítimo, terrestre, y de seguridad privada.
11.1.2.	Facilitando, como expertos en conocimiento del factor humano, nuestros conocimientos sobre la atención y la fatiga como aspectos determinantes en el comportamiento y en la toma de decisiones, en todos los ámbitos del transporte aéreo, marítimo, terrestre, y de seguridad privada.
11.1.3.	Reiterando, como expertos en conocimiento del factor humano, la conveniencia de procurar tender a prestar mayor atención a la señalización móvil en detrimentos de la vertical (más costosa y menos creíble) en la Seguridad Vial.
<b>11.2. Asesorar a los profesionales que se encargan del diseño de las carreteras y vías y la señalización de las mismas.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
11.2.1.	Trasmitiendo el conocimiento de las teorías del Aprendizaje que subyacen en los comportamientos humanos.
11.2.2.	Desarrollando y mejorando sus habilidades sociales.
11.2.3.	Conociendo las técnicas de Escucha activa.
<b>11.3. Asesorar a las fuerzas de seguridad que se encargan de la vigilancia en las carreteras en la formación de los agentes.</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
11.3.1.	Realizando protocolos de intervención que tenga en cuenta todos los pasos de un cambio normativo (P.N.L proyecto de Ley, Real decreto...).
11.3.2.	Siendo proactivos también realizando propuesta de posibles cambios normativos.
<b>11.4. Asesorar a las instituciones públicas que realizan la normativa y sus posibles cambios.</b>	

## REALIZACIONES PROFESIONALES

### Criterios de Ejecución

- 11.4.1. Difundiendo entre las organizaciones con competencia en actividades comprometidas con la seguridad pública conocimientos psicológicos sobre dificultades de adaptación al medio marítimo y medidas de superación.
- 11.4.2. Realizando informes para evaluar el del impacto de las mismas, fomentando el asesoramiento y la evaluación psicológica.
- 11.4.3. Presentando textos que faciliten la modificación que sea necesaria, corrigiendo las anomalías competenciales en normativas autonómicas sobre evaluación de aptitud psicológica.
- 11.4.4. Presentando textos que faciliten el desarrollo normativo, proponiendo la participación de profesionales de la psicología allí donde todavía no participen.
- 11.4.5. Proponiendo a las organizaciones que regulan el ejercicio de actividades comprometidas con la seguridad pública mejoras tendentes a favorecer la seguridad.

## Unidad de competencia 12:

Realización de Investigaciones sobre tráfico y seguridad.

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
12.1. Mantener actualizadas la formación, información y competencias investigadoras.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
	12.1.1. Realizando cursos y otras actividades de formación en materia de metodología de investigación científica. 12.1.2. Manteniendo contacto y acuerdos con universidades y asociaciones profesionales. 12.1.3. Configurando o integrándose en grupos de investigación.
12.2. Plantear temas de investigación de interés para el ámbito de la Psicología del Tráfico y de la Seguridad.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
	12.2.1. Investigando las causas de accidentes-incidentes de transporte y seguridad, desarrollando estrategias psicológicas de prevención. 12.2.2. Investigando y analizando la percepción del riesgo y toma de decisiones. 12.2.3. Estudiando las condiciones psicológicas de la conducción y buen uso de las armas, y otras actividades de transporte y seguridad. 12.2.4. Definiendo el perfil psicológico de los participantes en actividades de riesgo para la seguridad. 12.2.5. Investigando las características de conducción y seguridad para poblaciones con necesidades especiales y de riesgo. 12.2.6. Investigando las causas específicas que pueden provocar ansiedad durante la conducción (cinturón, casco), o en otras actividades de transporte y seguridad. 12.2.7. Analizando las técnicas psicológicas que pueden ser útiles para superar dificultades de ansiedad y estrés en los distintos ámbitos de seguridad. 12.2.8. Realizando estudios sobre los motivos de reincidencia en suspender el examen de conducir, oral o práctico; u otros que lleven aparejadas actividades de transporte y seguridad. 12.2.9. Analizando y realizando estudios del impacto de las campañas publicitarias. 12.2.10. Elaborando estudios sobre el seguimiento de las secuelas psicológicas por trauma físico o psíquico. 12.2.11. Estudiando, en el ámbito de la psicología aeronáutica, de perfiles y comportamientos relativos a la seguridad de las operaciones aéreas.
12.3. Actualizar el marco teórico.	

<b>REALIZACIONES PROFESIONALES</b>	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
	12.3.1. Revisando la literatura relativa al tema en estudio. 12.3.2. Recopilando y seleccionando información de interés. 12.3.3. Construyendo el marco teórico, mediante modelos psicológicos específicos en cada ámbito de la seguridad.
12.4. Formular hipótesis.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
	12.4.1. Estableciendo las hipótesis. 12.4.2. Deduciendo consecuencias verificables. 12.4.3. Definiendo conceptos y operativizándolos en variables.
12.5. Realizar estudios para contrastar las hipótesis.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
	12.5.1. Seleccionando el diseño de investigación. 12.5.2. Definiendo la población. 12.5.3. Seleccionando la muestra. 12.5.4. Estableciendo los instrumentos de medición. 12.5.5. Especificando los métodos de medición de variables. 12.5.6. Recogiendo y procesando los datos. 12.5.7. Realizando el análisis y explotación de los datos. 12.5.8. Extrayendo conclusiones.
12.6. Comunicar resultados.	
<b>Criterios de Ejecución</b>	
	12.6.1. Elaborando informe de la investigación en el formato adecuado. 12.6.2. Publicando el informe en canales de comunicación científica. 12.6.3. Divulgando los resultados en revistas científicas, técnicas y profesionales.