**Anuarul Universității "Petre Andrei" din Iaşi**
**Fascicula:Asistență Socială, Sociologie, Psihologie**
ISSN: 2248-1060 | e-ISSN: 2601-8209
Covered in: EconPapers, Ideas RePeC, CEEOL, ICI Master Journal List - Index Copernicus, CrossRef, CrossCheck, Google Scholar, WorldCat, KVK, SOCIONET

2021, Volume 27, pages: 51-57 | https://doi.org/10.18662/upasw/27/52

# Requirements and Procedures Regarding the Evaluation in Transport Psychology

[Exigenţe şi proceduri privind evaluarea în psihologia transporturilor]

**Constantin BERE**[1]

[1] Lecturer - Petre Andrei University, Iasi. Member of the Commission of Work, Transport and Services Psychology - Romanian College of Psychologists, Romania

**Abstract**: In Transport Psychology, the requirement imposed by strong empirical evidence reflects portrays a reality in which safety/security in transport is the norm. This forces the practitioner to periodically adapt the activity to be compatible with current data. Evaluations in transport psychology must be based on scientific evidence, consolidated with empirical evidence. This approach will ensure optimal results in profesionnal activity, avoiding confusion and uncertainty. It also ensures to the greatest extent the alignment with the European regulations in force, as well as with the European professional practice. The objective of these specifications is to guide the practitioners, to provide recommendations and strategies for organising the evaluation process in Transport Psychology. They will minimise the risk of errors which can compromise the evaluation process and consequently the quality of diagnosis.

**Keywords:** *psychological evaluation, traffic, safety, predictors, psychometric, compensation mechanism.*

**How to cite:** Bere, C. (2021). Requirements and Procedures Regarding the Evaluation in Transport Psychology. *Anuarul Universității "Petre Andrei" din Iași, Fascicula: Asistență Socială, Sociologie, Psihologie*, *27*, 51-57. https://doi.org/10.18662/upasw/27/52

## 1. Introducere

Scopul asistenţei psihologice în transporturi este de a creşte securitatea traficului, obiectivul major vizând îmbunătăţirea competenţei de mobilitate prin contribuţii la diminuarea riscurilor de accident.Serviciul de asistenţă psihologică în transporturi implică însă şi activităţi care vizează promovarea culturii de securitate în trafic, prin orientarea comportamentelor participaţilor la trafic, prin educaţie şi motivare, prin campanii de conştientizare şi aplicare a legii.

În Psihologia transporturilor, persoana examinată şi comunitatea sunt în egală măsură beneficiari ai activităţilor de evaluare psihologică. Acest principiu ilustrează rolul şi importanţa psihologului în această arie de activitate, care prin expertiza sa acoperă o dublă responsabilitate: faţă de societate şi faţă de persoana examinată.

Bunele practici în Psihologia transporturilor înseamnă:

- preocupări permanente ale psihologului pentru promovarea excelenţei în practica profesiei, având ca obiectiv creşterea securităţii traficului;
- activităţi care se concentrează pe furnizarea de servicii de calitate, completate şi de o urmărire a efectelor utilizării acestora;
- respectarea strictă a prevederilor legale, metodologice şi etice.

Astfel de cerinţe implică în mod necesar:

- parcurgerea programelor de formare care acoperă în mod adecvat aspectele actuale ale practicii în Psihologia transporturilor şi direcţiile sale previzibile;
- informarea completă şi actualizată asupra practicilor specifice în domeniu;
- obligaţia de a aduce la zi şi a autoevalua competenţa;
- colaborarea cu toţi factorii implicaţi în securitatea traficului, în vederea îmbunătăţirii serviciilor în Psihologia transporturilor.

**2. Procedura de evaluare** - demersul de cunoaştere (prin mijloace de investigare specifice) a configuraţiei factorilor psihologici implicaţi în activitatea de conducere a vehiculelor şi stabilirea profilului aptitudinal individual, în scopul identificării cazurilor care prezintă riscuri pentru propria persoană sau pentru ceilalţi participanţi la trafic.

Ca parte principală a activităţii profesionale, evaluarea psihologică în transporturi este activitatea pentru care psihologul îşi asumă întreaga

responsabilitate. El respectă întru totul cadrul legal şi cel etic, condiţiile tehnice şi metodologice curente.

Psihologul trebuie:

- să asigure maximă obiectivitate în evaluare;
- să manifeste neutralitate şi să evite orice atitudine depreciativă, indiferent dacă este explicită sau nu;
- să se abţină de la orice interpretare imediată, orice judecată de valoare a priori, indiferent dacă acestea sunt favorabile sau nu.

Evaluarea psihologică în Psihologia transporturilor urmăreşte identificarea cazurilor care prezintă un risc deosebit, dincolo de un nivel acceptabil, scopul fiind creşterea securităţii în trafic.

Evaluarea psihologică în Psihologia transporturilor implică o succesiune de proceduri care încorporează următoarele elemente:

## 3. Interviul anamnestic

Sunt reţinute date generale cu privire la evenimentele principale ale traseului existenţial şi cu privire la starea curentă a solicitantului. Pentru standardele procedurale ale interviului anamnestic, se recomandă următoarele obiective:

- cunoaşterea datelor generale referitoare la evenimentele principale ale traseului existenţial/evenimentele semnificative din viaţa personală şi socio-profesională. Interviul trebuie să releve clar vârsta, sexul, obişnuinţele de consum de substanţe, antecedentele de delicvenţă şi de violenţă, aspecte repetitive ale comportamentului, contradicţiile în discurs;

-reţinerea antecedentelor medicale personale şi heredocolaterale/confruntarea lor cu contraindicaţiile pentru siguranţa traficului*:* sechele neurologice, epilepsie, consum stupefiante, decompensări psihiatrice precum idei delirante (persecuţii), halucinaţii, depresie severă cu lentoare psihomotorie, veleităţi autoagresive, probleme majore de anxietate, stress postraumatic etc.;

-reţinerea informaţiilor privind eventualul tratament medicamentos curent.

După caz:

- cunoaşterea antecedentelor privind accidentele;
- surprinderea reprezentării pe care solicitantul o are asupra celorlalţi parteneri de trafic maniera în care-şi gestionează locul/rolul în context colectiv;

- identificarea tipului de investiţie pe care-l operează în vehicul, cât de mult valorizează vehicolul;

- sensibilitatea la risc;

- aprecierea sensului pe care îl acordă sancţiunilor în trafic, cum înţelege relaţia între lege, sancţiuni şi pericolele legate de securitatea traficului.

Un interviu adecvat se face după stabilirea unei autentice încrederi reciproce, menţinând totuşi distanţa instituţională necesară, ajustând în mod judicios excesul de proximitate cu fermitatea impusă de raportul instituţional.

## 4. Administrarea probelor psihometrice

Pentru standardele procedurale se recomandă ca:

examinarea psihologică prin intermediul probelor psihometrice să fie întotdeauna individuală (unele probe - hârtie/creion - se pot administra şi colectiv);

- orice examinare necesită în mod obligatoriu prezenţa psihologului care asigură competenţa necesară pentru instructaj, administrare probe, interpretare rezultate;

- probele utilizate sunt parametrizate psihometric (fidelitate, validitate, standardizare) şi avizate de comisia de metodologie a Colegiul Psihologilor din România;

- aplicarea oricărei probe respectă întocmai procedurile prevăzute în manualul ei;

- în cazul probelor aplicate pe suport informatic, acestea nu trebuie să solicite nici o competenţă informatică din partea examinatului.

Pentru orice tip de evaluare în Psihologia transporturilor sunt investigate obligatoriu funcţiile majore implicate în securitatea traficului:

- funcţia de informare: detectarea, identificarea şi receptarea informaţiilor;

- funcţia de prelucrare-decizie: prelucrarea informaţiilor receptate şi luarea deciziei privind acţiunea de răspuns;

- funcţia de execuţie: efectuarea acţiunilor de comandă cerute în activitate.

Predictorii arondaţi celor trei funcţii vizează:

- capacităţi perceptive (rapiditate/exactitate) şi resurse atenţionale (mobilitate, stabilitate, concentrare);
- raţionament (anticipare) şi memoria de lucru/procedurală;

• capacităţi motrice - reactivitate (promptitudine, vigilenţă *vs* inhibiţie, neîncredere), coordonare senzorio-motorie (uşurinţa formării stereotipului, adaptarea rapidă şi continuă la modificări permanente, inhibiţie retroactivă);

Indicatorilor psihometrici li se vor asocia date/informaţii privind:
- controlul stărilor emoţionale, atitudini faţă de ceilalţi;
- percepţia şi asumarea riscului (homeostazie a riscului).

Obiectivarea/concretizarea fiecăruia dintre aceşti predictori cu probe/teste relevante, este o operaţiune la decizia psihologului.

Intervenţia subsecventă oricărei activităţi de evaluare - consilierea orientată în sensul minimizării comportamentului periculos în trafic - va urmări:

- *autocunoştere*a în vederea minimizării dificultăţilor în parcurgerea programului de formare;
- *determinarea modalităţilor de compensare a* eventualelor aspecte deficitare din profilul aptitudinal;
- *elemente de conduită preventivă/ defensivă*;
- *instruire privind percepţia şi asumarea riscului*;
- *intervenţii orientate spre schimbarea intenţiilor comportamentale.*

## 5. Interpretare rezultatelor, formularea unui diagnostic

Analiza datelor/interpretarea rezultatelor se bazează pe principiul multi-sursă/multi-metodă, pe documentaţia ştiinţifică relevantă, pe experienţa profesională (după caz partajată cu a supervizorului sau a colegilor) şi va avea în vedere:

- analiza rezultatelor în raport cu pragurile negative ale performanţelor care constituie contraindicaţii pentru trafic;
- exigenţa în interpretarea performanţelor la probe care va fi ajustată în raport cu tipul/scopul evaluării (categorie de permis, tip de transport, funcţia de siguranţă etc);
- consultarea standardelor de performanţă specifice fiecărui tip de transport.

În Psihologia transporturilor se pleacă de la premisa avizului de aptitudine pentru toţi cei evaluaţi. Pentru că poate avea repercusiuni legale majore - interdicţie pentru un loc de muncă în transporturi sau interzicerea dreptului de a conduce - un rezultat negativ trebuie solid motivat şi discutat în mod corespunzător cu solicitantul (persoană şi angajator).

În acest sens psihologul va evidenţia aspectele deficitare (insistând pe contraindicaţiile pentru trafic), iar în măsura în care acestea pot fi compensate, se va menţiona clar mecanismul de compensare:

- *Lentoare perceptivă* - deficienţe severe de percepţie vizuală, de recunoaştere sau de localizare a stimulilor;
- *Control atenţional scăzut*/resursele atenţionale diminuate – distractibilitate, fluctuaţii/oscilaţii;
- *Nivel de inteligenţă redus* – poate antrena erori de clasificare a comportamentelor celorlalţi participanţi la trafic şi/sau conducerea cu insuficientă înţelegere a situaţiei;
- *Dificultăţi şi lentoare în luarea deciziei* – ceea ce va solicita în mod suplimentar controlul conştient şi atenţia;
- *Reactivitate deficitară* - lentoare, inexactitate, iregularitate;
- *Slaba coordonare senzorio-motorie* şi capacitate de reorganizare ineficientă - dificultăţi majore în formarea stereotipului/slaba capacitate de inhibiţie retroactivă;
- *Comportament de lungă durată* inadaptat, nerespectuos, egocentric - componentele impulsivităţii, agresivităţii şi tendinţei spre ostilitate;
- *Imaturitate* în materie de gestiune a conflictului - proiecţia exagerată a propriilor probleme, lipsa capacităţii critice suficiente;
- *Neglijenţa* în sensul responsabilităţii personale şi sociale - dispreţul faţă de reguli/legi, opoziţie faţă de figurile autorităţii, inadaptare la norme.

Se ştie că în practica curentă din România, evaluările din psihologia transporturilor nu sunt totdeauna la nivelul aşteptat. Au fost sesizate chiar situaţii în care s-au depăşit limitele acceptabilităţii în privinţa respectării unor norme profesionale şi etice minime.

Evaluările din psihologia transporturilor trebuie să se bazeaze în primul rând pe dovezi ştiinţifice. Prezentele specificatii recomandă aplicarea evidenţelor ştiinţifice în activitatea curentă, ca şi respectarea integrală a principiilor eticii. Doar o astfel de perspectivă va fi garantul responsabilităţii în activitate şi a beneficiului în termeni de securitate în trafic. Această manieră de abordare asigură în cea mai mare măsură şi alinierea la normativele europene în vigoare, ca şi la practica profesională europeană.

## Bibliografie

Commission europeenne. Direction generale sante et protection des consommateurs. Santé publique. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:32006L0126

Colegiul Psihologilor din România. (2019). *Competenţe profesionale de specialitate în psihologia transporturilor*. www.alegericpr.ro

Creaca. *Collège Romand d'Experts en Aptitudeà la Conduite Automobile*. Lausanne. https://www.creaca.ch

Has. *Haute Autorité de Santé*. Paris. https://www.cometefrance.com/actualites/test-habitude

Havarneanu, C. (2011). *Evaluarea psihologica a conducatorului auto*, Ed. Universitatii „Al.I.Cuza", Iasi

Hohn, M. (2011). *Teoretic si aplicativ in psihologia circulatiei rutiere*. Ed. Universitatii de Vest.

Ifsttar. *Institut Français des Sciences et Technologies des Transports*. Paris. http://fedev.universite-paris-saclay.fr/themes/mobilite-et-activite-physique

Infar. *Institut für Nachschulung und Fahrer-Rehabilitation*. Viena. http://infar-tirol.at/wien.php

Medical-Psychological Institute TÜV Hannover, Germany. http://casr.adelaide.edu.au/t95/paper/s12p3.html

Porter, B. E. (2011). *Handbook of Traffic Psychology*. Old Dominion University Norfolk.

The British Psychological Society (August, 2017). *Practice Guidelines - Third edition*. https://www.bps.org.uk