



## INTRODUCCIÓN:

Como apunta el libro de Gestión del Riesgo de Alberto Ayora, *“habitualmente sufrimos incidentes donde no se ocasionan daños y que pueden ofrecernos maravillosas lecciones para mejorar nuestras actividades”*, por esto vemos necesario este pequeño informe técnico elaborado desde el club Mascarat (Alicante).

Favorecer la comunicación de los incidentes dentro de nuestra asociación, así como investigarlos y analizarlos es una excelente medida preventiva para evitar hechos más graves en el futuro.

Indiscutiblemente aprender de nuestros errores es parte importante para evolucionar como deportista y organizador de eventos dentro del ámbito de los deportes de montaña. El reflexionar con un criterio que busque el *porqué* de los imprevistos es un reto necesario dentro de un mundo recreativo deportivo donde normalmente, dentro del plano altruista, nadie nos obliga a una gestión estandarizada de la actividad, dejando en la libertad personal, o del club, que *hacer* o *no hacer*.

Con esta realidad presente, llevamos varios años recogiendo los diferentes incidentes y accidentes que han concurrido dentro de nuestras actividades con el fin de que nuestros errores se conviertan en un conformador de que hay que “hacer” y que “no hacer”.

Este informe técnico es parte del sistema de gestión de riesgo de la **Asociación Mascarat**, y analiza los incidentes y accidentes que han aparecido dentro de sus actividades organizadas, y en principio “bien” planificadas.

Se han tenido en cuenta las actividades realizadas, tanto en barrancos, senderismo y vías ferratas desde hace 5 años, lo que hace un total de 262 actividades, con una media de 10 participantes por actividad. Al final un total de 2620 personas han participado en todo el periodo de este análisis.

Hay que añadir que las causas analizadas se han basado en la ficha del observatorio de accidentes del Comité de seguridad. Resaltar que dos de nuestros sucesos fueron analizados por el comité de seguridad de la **FEDME** y publicados en la revista *Desnivel* como lecciones aprendidas. \*

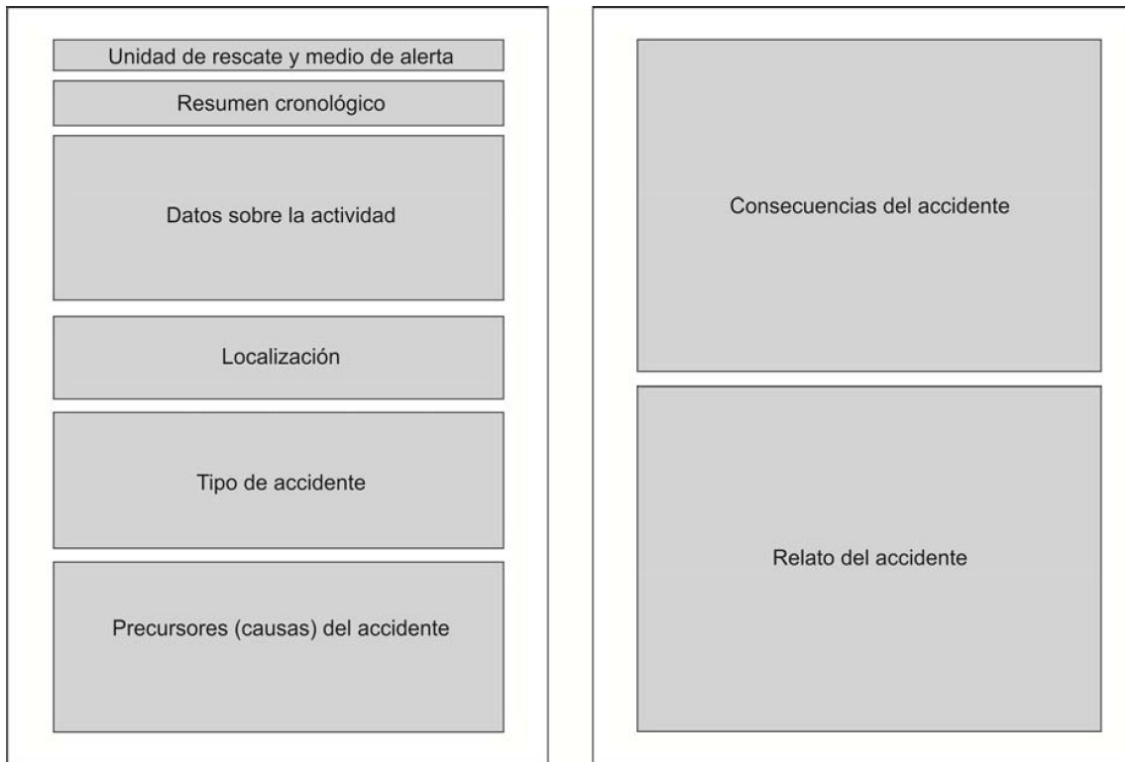
! <https://www.desnivel.com/revista/desnivel-384/> <https://www.desnivel.com/revista/desnivel-370/>

## **SOBRE LAS CAUSAS ANALIZADAS. LA FICHA DE ACCIDENTES DEL OBSERVATORIO DE ACCIDENTES:**

La ficha de accidentes del observatorio de accidentes del Comité de seguridad de la FEDME fue creada para homogeneizar la toma de datos de accidentes.

Esta ficha nos ha permitido utilizarla como soporte ya que recoge una clasificación de causas de accidentes que son las que nos han servido para un análisis homogéneo entre casos.

Esta estructurada en ocho bloques con los siguientes contenidos.



En este informa nos hemos centrado en el análisis de los precursores-causas del accidente, estos son:

### **PRECURSORES DEL ACCIDENTE**

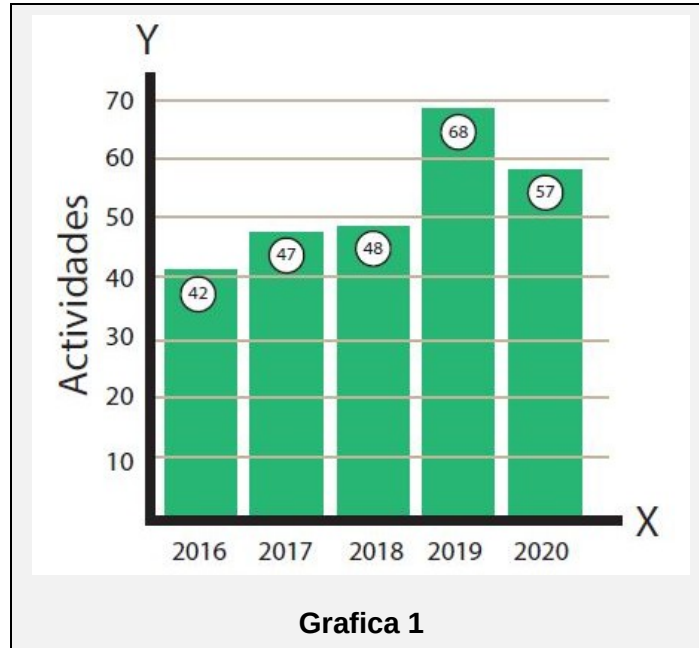
<i>PLANIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD</i>	<i>NO CONSULTAR PREDICCIÓN METEOROLÓGICA</i>	<i>MEDICACIÓN</i>
<i>SUPERVISIÓN INADECUADA DEL GUÍA</i>	<i>FALTA DE NIVEL TÉCNICO - INEXPERIENCIA</i>	<i>FALTA DE ATENCIÓN</i>
<i>FALTA DE PREPARACIÓN FÍSICA</i>	<i>PROBLEMAS MENTALES O PSICOLÓGICOS</i>	<i>ALCOHOL/DROGAS</i>
<i>FALLO EN LA PREDICCIÓN METEOROLÓGICA</i>	<i>NO SEGUIR INSTRUCCIÓN DEL GUÍA</i>	<i>EXTRAVÍO*</i>
<i>SOBRESTIMACIÓN DE LAS POSIBILIDADES</i>	<i>MATERIAL DETERIORADO</i>	
<i>ACTIVIDAD SIN ASEGURAR</i>	<i>MATERIAL INADECUADO</i>	
<i>OTROS:</i>		

\*Cuando el EXTRAVÍO es la causa de otro accidente posterior

**Datos del estudio:**

**1- Actividades por años y accidentes-incidentes:**

La gráfica número 1, muestra las actividades por años. La tabla de abajo cuando se produjeron los accidentes-incidentes que se han analizado en este estudio, y la última gráfica (gráfica 2) nos muestra de una forma más visual la proporción de accidentes-incidentes por año.



**TABLA 1. Porcentajes accidentes por año.**

**Año 2016** - 1 accidente - (2,38% del total).  
**Año 2017** - 1 accidente - (2,12% del total).  
**Año 2018** - 0 accidentes.

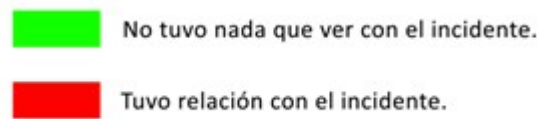


**2-Análisis de las causas (precursores) por incidente-accidente.**

Los accidentes e incidentes raramente son debidos a una sola causa, sino que se debe a un encadenamiento de circunstancias (causas), por eso es importante que centremos el estudio de estos desde un punto multicausal.

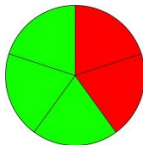
Cada triangulo del circulo representa cada uno de los cinco incidentes-accidentes, y su color representa si la causa etiquetada influyó o no influyó en el desencadenamiento de estos.

Las causas tomadas de la ficha de accidentes del comité de seguridad de la FEDME las hemos estructurado en las siguientes tipologías según su relación o dependencia, estas son: 1- la organización (Mascarat), 2- la técnica de la maniobra , 3- el entorno físico y 4- el factor humano

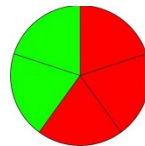


**Con la organización:**

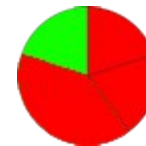
**Planificación inadecuada:**  
(2/5)



**Participantes:** (3/5)

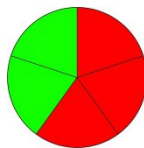


**Programación incorrecta:**  
(4/5)



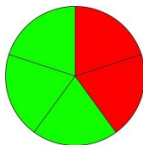
**Con la técnicas de la maniobras:**

**Derivadas de un error de procedimiento:** (3/5)

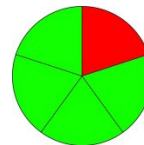


**Con el entorno físico:**

**Derivadas del terreno:** (2/5)

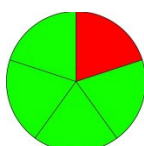


**Derivadas del ambiente:** (1/5)

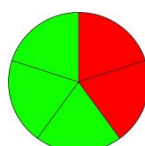


**Con el factor humano (individuo):**

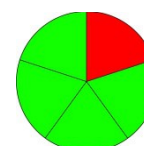
**Motivación deficiente:** (1/5)



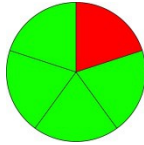
**Falta de conocimientos:**  
(2/5)



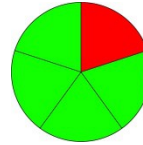
**Escasa preparación técnica:**  
(1/5)



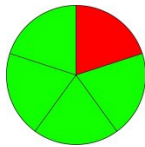
**Escasa preparación física: (1/5)**



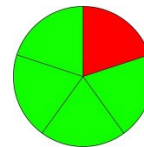
**Capacidad psicológica inadecuada: (1/5)**



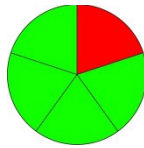
**Derivadas de factores de personalidad y conducta: (1/5)**



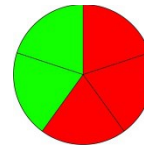
**Influencias generadas por el grupo: (1/5)**



**Influencias generadas por el grado de experiencia: (1/5)**



**Influencias generadas por la urgencia temporal de la acción: (3/5)**



## CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN:



Después de este análisis pasamos a realizar un *di-brefing* con los organizadores de nuestras actividades que nos llevó a reflexionar sobre puntos de atención que deben ser tenidos en cuenta para mejorar la seguridad en las salidas del club, estas son:

### ***SOBRE LA PLANIFICACIÓN, y su mejora en el futuro:***

- ! Es necesario el reconocimiento previo a la actividad para identificación de los riesgos más precisa. Esto nos lleva a concienciarnos a los riesgos reales.
- ! La situación metereológica debe conllevar un análisis del mismo día y los anteriores previos a la realización de los descensos de barrancos, para poder identificar la magnitud y certeza los peligros.
- ! Todos los integrantes del grupo deben tener conocimiento del medio donde se desarrolla la actividad, para poder evaluar la adecuación de sus capacidades a la actividad. Importante la charla de seguridad.
- ! Adecuación del material y de la experiencia de los socios a la actividad que se va a realizar (suficientes conocimientos y condición física para realizar dicha actividad).
- ! Practicar técnicas de descanso en las vías ferratas con desplome para compensar la falta de fuerza, y si se duda, pedir ayuda a un compañero para que nos asegure.
- ! Desde la junta directiva y responsable de seguridad de la asociación, dotar a los monitores de las actividades, de la formación y medios necesarios, para llevar a cabo el sistema de gestión del riesgo.
- ! Anticipación al peligro; puesto que el margen de maniobra es mínimo en barrancos (la confianza puede que nos lleve a no analizar y planificar correctamente la actividad).
- ! Tener un plan de actuación ante las emergencias, acorde con los posibles peligros que nos podamos encontrar (en cada actividad un plan de emergencia).
- ! Antes de iniciar una actividad se debería conocer y revisar el equipamiento apropiado básico del que se tiene que disponer para poder realizarla.
- ! ¡Ojo!, la evaluación de dificultad de una vía ferrata debe ser tomada como referencia, porque hay múltiples criterios para clasificarla y debemos tener en cuenta el contexto donde se va a realizar.

**SOBRE LA TOMA DE DECISIONES DURANTE LA ACTIVIDAD:**

- ! Importante la **COMUNICACIÓN**, y más si cabe, en los barrancos, entre los miembros implicados en la maniobra que se está ejecutando. Explicar los códigos de comunicación a utilizar.
- ! Huir del exceso de **CONFIANZA**.
- ! En **SEGURIDAD** no hay atajos.
- ! Si entramos en un círculo de decisiones improvisadas, se debe comunicarse y recibir “feedback”, para volver a una actitud de toma de decisiones mas lógica (barrancos mención especial).
- ! Evitar la motivación desmesurada, la falsa seguridad de grupo, las prisas, etc... cuidado, los valores subjetivos nos pueden llevar a tomar decisiones en contra de la seguridad. Diversión y seguridad deben guardar equilibrio e ir de la mano. No dejemos que la emoción y el deseo en la actividad se impongan sobre el criterio de la razón.
- ! El riesgo a veces se asume pensando que las consecuencias serán leves, esto es un error. Ya que depende también de la probabilidad de aparición. **Riesgo = Probabilidad de aparición del peligro + gravedad de las consecuencias**
- ! Tener la *condición física adecuada* a la actividad (los tramos desplomados son zonas de especial atención a la hora de evaluar la dificultad física de las ferratas).
- ! Se debe tener consciencia de grupo y una actitud que facilite el buen desarrollo de la actividad.
- ! Nunca sobrestimar las posibilidades como grupo, al realizar una actividad que a priori nos puede resultar fácil.
- ! Fuera de la planificación, nada debe hacerse sin consultar con la persona que lidera la actividad, a fin de que tenga en mente y en todo momento, las circunstancias que puedan afectar al grupo.

<b>Responsables</b>		
<b>Elaborado</b>	<b>Dani Tercero. Asociación Mascarat SM.</b>	
<b>Revisado</b>	<b>José Ignacio Amat Segura. Director de la EVAM</b>	
<b>Aprobado</b>	<b>Grupo de dinamización de clubes EVAM</b>	