

ORDEN de 15 de julio de 1998, de la Consejería de Fomento, por la que se aprueban los Reglamentos de Explotación Tipo para las instalaciones de telecabinas, telesillas y telesquís.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento sobre Concesión de Teleféricos, aprobado por Decreto 673/1966, de 10 de marzo, es obligatorio que los proyectos de las instalaciones de telecabinas, telesillas y telesquís incluyan un Reglamento de Explotación.

Con objeto de adaptar los Reglamentos de Explotación para telecabinas, telesillas y telesquís a lo que disponen los pliegos de condiciones técnicas para la construcción y explotación de las instalaciones de remonta-pendientes y teleféricos, aprobados respectivamente por Ordenes Ministeriales de 25 de octubre de 1976 («B.O.E.» n.º 293, de 7 de diciembre de 1976) y de 14 de enero de 1998 («B.O.E.» n.º 27 de 31 de enero de 1998) y habida cuenta de la obligación de su aplicación a todas las instalaciones de transporte por cable, la adopción de un Reglamento de Explotación Tipo para las diferentes modalidades de instalaciones resulta aconsejable tanto por lo que respecta a las instalaciones ya existentes como para las que se construyan en el futuro, en cuanto implicará una completa adecuación a las condiciones exigidas por la normativa vigente citada, así como una simplificación en la elaboración y examen de los proyectos de nuevas instalaciones que se presenten.

En su virtud y de acuerdo con la competencia exclusiva de la Comunidad de Castilla y León en materia de Transporte Terrestre por cable cuyo itinerario transcurra íntegramente por territorio de la Comunidad, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.1 del Estatuto de Autonomía de Castilla y León y al amparo de lo prevenido en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y cable, Real Decreto 471/1989, de 28 de abril, de traspasos a la Comunidad de Castilla y León de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales, adscritos al ejercicio de las facultades delegadas Decreto 92/1998, de 14 de mayo, de distribución de competencias de la Administración de la Comunidad de Castilla y León en materia de Transportes, y artículo 21 del Texto Refundido de la Ley del Gobierno y de la Administración de Castilla y León,

DISPONGO:

Artículo 1.º Aprobar los Reglamentos de Explotación Tipo para las instalaciones de telecabinas y telesillas y telesquís, que figuran como Anexos I y II respectivamente, a la presente Orden.

Artículo 2.º Los proyectos de concesión de telecabinas y telesillas a que se refiere la Orden del Ministerio de Fomento de 14 de enero de 1998, por la que se aprueba el pliego de condiciones técnicas para la construcción y explotación de las instalaciones de teleféricos y funiculares para transporte de viajeros, deberán adoptar el Reglamento de Explotación para telecabinas y telesillas que se incorpora como Anexo I a esta Orden.

Artículo 3.º Los proyectos de concesión de telesquís a que se refiere la Orden del Ministerio de Obras Públicas, de 25 de octubre de 1976, por la que se aprueba el Pliego de Condiciones Técnicas para la construcción y explotación de las instalaciones de remonta-pendientes, deberán adoptar el Reglamento de Explotación para telesquís, que se incorpora como Anexo II a esta Orden.

Artículo 4.º Los Reglamentos de Explotación Tipo aprobados por la presente Orden podrán ser objeto, excepcionalmente, de modificaciones en el caso de que las particularidades de un proyecto de concesión determinado lo aconsejen, previo informe favorable de la Dirección General de Telecomunicaciones y Transportes de la Consejería de Fomento.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Los Reglamentos de Explotación de las instalaciones de telecabinas, telesillas y telesquís existentes continuarán siendo de aplicación hasta su sustitución por los nuevos Reglamentos de explotación tipo, que deberá producirse por los concesionarios en un plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Orden.

Segunda. Las señales obligatorias en las instalaciones de telecabinas, telesillas y telesquís, serán las especificadas en los respectivos Reglamentos de explotación vigentes, debiendo adaptarse a las establecidas en los Reglamentos de Explotación tipo en un plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor de la presente Orden.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Se faculta a la Dirección General de Telecomunicaciones y Transportes, para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo dispuesto en esta presente Orden.

Segunda. La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial de Castilla y León».

Valladolid, 15 de julio de 1998.

El Consejero,

FDO.: JESUS MERINO DELGADO

ANEXO I

REGLAMENTO DE EXPLOTACION PARA

LAS INSTALACIONES DE TELECABINAS Y TELESILLAS

INDICE

Capítulo 1. Ambito de aplicación.

Capítulo 2. Personal al servicio de la instalación.

2.1. Normas generales relativas al personal 7245

2.2. Responsable Técnico 7245

2.3. Encargado de Explotación 7245

2.4. Conductor Encargado 7245

2.5. Otro personal 7246

2.6. Sustituciones 7246

Capítulo 3. Instalaciones de nueva planta.

3.1. Inspección previa 7246

3.2. Pruebas de carácter general 7246

3.3. Pruebas de carácter específico 7246

3.4. Aperturas al público 7246

3.5. Documentación 7246

Capítulo 4. Instalaciones en servicio.

4.1. Conservación de las instalaciones 7246

4.2. Reconocimientos parciales periódicos 7247

4.3. Reconocimiento anual 7247

4.4. Revisión general 7247

4.5. Reconocimiento tras largas interrupciones 7247

4.6. Reconocimiento tras paradas imprevistas 7247

Capítulo 5. Seguridad de las instalaciones.

5.1. Inspecciones 7247

5.2. Normas generales de seguridad 7247

5.3. Señalización 7247

5.4. Accesos y finales de trayecto 7248

5.5. Comunicaciones 7248

5.6. Averías 7248

5.7. Medidas de salvamento de viajeros 7248

5.8. Suspensión de servicio por causas meteorológicas
7248

5.9. Servicio nocturno 7248

Capítulo 6. Registro de incidencias.

6.1. Libro de explotación 7248

6.2. Libro de cables 7248

6.3. Informe de incidencias y averías 7249

6.4. Exenciones de responsabilidad por accidente 7249

6.5. Estadística 7249

Capítulo 7. Relaciones con el usuario.

7.1. Consignas de explotación 7249

7.2. Información al usuario 7249

7.3. Obligaciones del personal 7249

7.4. Disposiciones relativas a los viajeros 7249

7.5. Tarifas 7250

7.6. Horarios 7250

7.7. Accidentes 7250

7.8. Libro de reclamaciones 7250

Capítulo 8. Anexos.

8.1. Reconocimiento previo a la puesta en servicio
de una instalación nueva 7250

8.2. Pruebas de carácter general 7251

8.3. Reconocimientos parciales periódicos 7251

8.4. Controles mínimos en el reconocimiento general anual
7252

8.5. Libro de Explotación 7253

8.6. Libro de Cables 7253

8.7. Libro de Reclamaciones 7254

8.8. Modelo para la redacción del Plan de Evacuación
7254

8.9. Datos estadísticos 7255

8.10. Señales 7256

CAPITULO 1

Ambito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a todas las instalaciones de transporte público de viajeros radicadas dentro del ámbito territorial de la Comunidad de Castilla y León, cuyo sistema de tracción esté constituido por cable y sus vehículos de transporte por telecabinas y telesillas.

Un ejemplar del Reglamento de Explotación deberá ponerse a disposición de todos los agentes que presten servicio en cada instalación. El Encargado de Explotación, además, deberá disponer de todos los documentos técnicos y manuales de las instalaciones que le puedan ser necesarios para el mejor desempeño de su función.

CAPITULO 2

Personal al servicio de la instalación

2.1. Normas generales relativas al personal. El personal empleado por la empresa concesionaria deberá ser conocedor de este Reglamento y cumplir, en la medida de sus respectivas situaciones y responsabilidades, las normas en él contenidas así como cualquier otra dimanada de la Administración o establecida por los fabricantes relativas a la seguridad del servicio, conservación del material y relación con los usuarios.

Los empleados mantendrán en todo momento, un trato correcto con los viajeros y atenderán diligentemente las peticiones de ayuda o información que les sean solicitadas.

La Administración podrá exigir la separación del servicio de aquellos empleados que considere inadecuados para la misión a ellos confiada o incumplan gravemente las disposiciones del presente Reglamento, ello sin perjuicio del poder de dirección que, en todo caso, a la empresa corresponde en orden a la eventual resolución de la relación contractual o aplicación de sanciones disciplinarias al empleado amonestado.

2.2. Responsable técnico. La Empresa concesionaria dispondrá de un Responsable Técnico, con conocimientos, titulación y experiencias suficientes acordes con el número y tipología de las instalaciones a su cargo.

Cuidará directamente del cumplimiento de las normas establecidas y muy especialmente de las relativas a revisiones, pruebas, reconocimientos, seguridad y conservación de las instalaciones.

Avalará con su firma las actas de reconocimiento que obligatoriamente hayan de ser enviadas a la Administración.

Su nombramiento deberá ser notificado a la Administración, pudiendo ésta solicitar una breve exposición de sus circunstancias profesionales y, recusar su nombramiento o, en cualquier momento, proponer su cese, por motivos justificados.

Todo ello sin perjuicio del poder de dirección a que se ha hecho referencia en el último párrafo del precedente apartado.

2.3. Encargado de la Explotación. A las órdenes del Responsable Técnico estará un Encargado de la Explotación, responsable directo del conjunto de las instalaciones, y un suplente del mismo que permanecerá en el área de estas últimas durante todo el tiempo que presten servicio.

Responderá de la marcha normal de la explotación, la conservación del material y el cumplimiento de las normas de seguridad.

Atenderá, en su caso, las reclamaciones de los usuarios e informará sobre las mismas, una vez conocidas las circunstancias que las determinen, teniendo en cuenta el artículo 32 del Reglamento sobre concesión de Teleféricos, aprobado por Decreto 673/1966, de 10 de marzo.

Su nombramiento deberá ser notificado a la Administración, pudiendo ésta solicitar una breve exposición de sus circunstancias profesionales y, recusar su nombramiento o, en

cualquier momento, proponer su cese, por motivos justificados.

Igualmente sin perjuicio del poder de dirección empresarial a que se refiere el último párrafo del apartado 2.1.

La figura del Encargado de Explotación podrá no ser obligatoria en lugares con un reducido número de instalaciones, permitiéndose en ese supuesto, previa autorización de la Administración, acumular las atribuciones y cometidos de este último a las del Conductor Encargado de una de las instalaciones.

2.4. Conductor Encargado. Al frente de cada instalación habrá un Conductor Encargado de su funcionamiento, manejo y seguridad del servicio con conocimientos suficientes para esta misión, lo que acreditará cuando sea factible, de la forma que la dirección de la Estación considere más conveniente; mediante experiencia acumulada, cursillos de capacitación, etc.

Asimismo se designará un auxiliar o suplente del mismo que podrá reemplazarle, recayendo en cada caso y sobre cada uno de ellos las responsabilidades correspondientes a la explotación.

Durante toda la duración del servicio el Conductor Encargado deberá encontrarse constantemente en las proximidades de la instalación que le ha sido confiada y estar atento a las incidencias que pudieran producirse, para actuar en consecuencia. En ningún momento y bajo ningún concepto podrá funcionar una instalación sin la presencia de un Conductor Encargado.

Atenderá personalmente al público usuario y cuidará del cumplimiento de las normas que al mismo se refieran, principalmente en lo relativo a seguridad. Mientras esté de servicio irá uniformado u ostentará un distintivo que lo identifique como personal de la empresa concesionaria de la explotación.

Se encargará de los controles periódicos cuya realización le haya sido asignada, de efectuar las pruebas que correspondan, de los trabajos de revisión y entrenamiento y, en general, atenderá el buen estado de conservación del material a su cargo.

Será también de su incumbencia el facilitar los datos necesarios para el mantenimiento al día de los libros y documentos reglamentarios e informar a sus jefes sobre los accidentes o incidentes ocurridos en la jornada.

La empresa concesionaria dispondrá del número de Conductores Encargados necesarios para atender las instalaciones que, en cada momento, se encuentren en servicio. La designación del Conductor Encargado que haya de hacerse cargo de una instalación concreta en un día determinado puede hacerla la empresa libremente pero, en todo caso, en el Libro de Explotación deberá reflejarse necesariamente el nombre del Conductor Encargado en la jornada de que se trate.

El nombramiento de los Conductores Encargados de las instalaciones deberá ser notificado a la Administración, la cual podrá no aceptar a los que considere poco capacitados, así como proponer su cese por motivos justificados.

2.5. Otro personal. El personal auxiliar, variable según el tipo de instalaciones; servidores de andenes, de puerta de telecabinas, etc., que por razón de la función a ellos encomendada hayan de tener trato frecuente con el público usuario, estarán especialmente preparados para ello.

Exigirán un riguroso cumplimiento de las normas de seguridad relativas a los viajeros impidiendo, con firmeza y tacto, cualquier acción por parte de estos últimos que pueda suponer peligro para ellos mismos, para el público en general o producir daño a las instalaciones.

En caso de conflicto recabarán la presencia del Encargado de Explotación el cual, con su mayor experiencia y superior autoridad, dirimirá la cuestión planteada con estricta sujeción a las normas de este Reglamento.

2.6. Sustituciones. En caso de sustitución, temporal o definitiva, del Responsable Técnico o del Encargado de Explotación, la empresa concesionaria deberá comunicarlo previamente a la Administración precisando las circunstancias profesionales de quienes hayan de ejercitar en lo sucesivo dichas funciones, no pudiendo considerar tal nombramiento como firme hasta recibir la conformidad expresa para el mismo.

CAPITULO 3

Instalaciones de nueva planta

3.1. Inspección previa. Antes de ser autorizada a prestar servicio público, toda nueva instalación será sometida a un profundo reconocimiento para determinar la concordancia entre lo ejecutado y el proyecto que sirve de base a la concesión solicitada de acuerdo con lo dispuesto al efecto en la Ley y normativa de desarrollo.

Como Anexo 8.1 del presente Reglamento figuran, las comprobaciones mínimas sobre las que incidirá dicho control, las cuales deberán ajustarse a las características concretas de la instalación de que se trate.

Se someterá a la instalación a un rodaje previo por un período mínimo de 5 horas, con lastres equivalentes a las condiciones de carga normales, con el motor principal y otras tantas con el motor de emergencia en iguales condiciones. Se completará el rodaje hasta 100 horas de funcionamiento, con la instalación en vacío y a plena velocidad.

El concesionario comunicará a la Inspección, mediante acta, las circunstancias del rodaje.

3.2. Pruebas de carácter general. Una vez confirmada la concordancia del proyecto aprobado con la instalación realizada se llevarán a efecto las pruebas de funcionamiento que la Administración juzgue precisas, de acuerdo con las pautas que se señalan en el Anexo 8.2 del presente Reglamento.

Dichas pruebas se realizarán en presencia del concesionario y de sus resultados dará cuenta en un Acta a la que añadirán los certificados de calidad y garantía que el concesionario aporte o que la Administración considere necesario solicitar, bien del fabricante, bien de laboratorios especializados.

3.3. Pruebas de carácter específico. Con independencia de las

pruebas generales indicadas en el apartado anterior, la Administración determinará, en cada caso, las pruebas específicas que, según las características de la instalación, sea preciso llevar a efecto.

Sus resultados se reflejarán, igualmente, en el Acta final de comprobación.

3.4. Apertura al público. Una vez finalizadas satisfactoriamente todas las pruebas y firmada el Acta correspondiente, podrá otorgarse autorización para apertura de la instalación al público con previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

Nombramiento del Responsable Técnico y del Encargado de la Explotación.

Disponibilidad del Conductores Encargados y demás personal auxiliar.

Disponibilidad de respuestas y elementos para conservación y mantenimiento.

Disponibilidad del aparato de control y medida y útiles para reparaciones de emergencia.

Disponibilidad de accesorios para operaciones de salvamento.

Dotación adecuada del botiquín de primeros auxilios.

Disponibilidad de la documentación detallada en el apartado siguiente.

3.5. Documentación. Toda instalación abierta al público debe disponer de la siguiente documentación:

Una copia del proyecto de la instalación, aprobado por la Inspección.

Actas de reconocimiento y pruebas realizadas junto con certificados de calidad y garantía exigidos por la Administración.

Manual de instrucciones y mantenimiento facilitado por el fabricante. Prescripciones especiales establecidas, en su caso, por la Administración.

Plan de revisiones periódicas.

Tabla de tarifas en vigor.

Plan de evacuación de viajeros.

Libro de Explotación.

Libro de Cables.

Libro de Reclamaciones, uno para el conjunto de las instalaciones. En aquellos casos en que la ubicación de las diversas instalaciones de la Estación esté dispersa, se dispondrá de un Libro de Reclamaciones en cada una de las taquillas.

Un ejemplar del presente Reglamento.

Los anteriores documentos podrán estar depositados en las oficinas que tenga el Concesionario en las cercanías de la instalación excepto aquéllos a que se refiere el Capítulo 1 de este Reglamento.

CAPITULO 4

Instalaciones en servicio

4.1 Conservación de las Instalaciones. El concesionario es responsable directo de la conservación, en perfecto estado, del conjunto de elementos que componen la instalación.

De considerarlo conveniente, la Administración podrá recabar informe de una Entidad especializada de reconocida solvencia que, a costa del concesionario, efectuará una revisión general, parcial o extraordinaria del sistema y emitirá un dictamen.

En su caso, atendiendo a las circunstancias concurrentes, la Administración podrá prohibir la utilización de la instalación hasta que dicha revisión no se efectúe e, incluso, abrir expediente de rescisión de la concesión en su día otorgada, de acuerdo con la normativa legal prevista a estos efectos.

4.2. Reconocimientos parciales periódicos. Para mejor cumplimiento de lo indicado en el apartado anterior, el personal al servicio de la instalación dispondrá de un manual en el que de forma precisa se establezcan los controles que, de forma periódica, sea necesario realizar para comprobar y garantizar el estado de conservación del conjunto de la instalación.

El concesionario someterá a la aprobación de la Inspección, antes de la apertura al público de una nueva instalación, una tabla de los controles que, de forma periódica, se establecerán para garantía de conservación de la instalación.

El Responsable Técnico de la instalación dará las instrucciones precisas al Encargado de Explotación para la realización puntual de dichos controles y de estos últimos se efectuará anotación, en la fecha, bien en el Libro de Explotación, bien en el Libro de Cables, según corresponda.

En el Anexo 8.3 del presente Reglamento se detallan los reconocimientos que, como mínimo, será preciso realizar con periodicidad diaria, semanal o mensual y que, adaptados a las características concretas de la instalación se considerarán obligatorios.

4.3. Reconocimiento anual. Una vez al año, se efectuará una revisión general de la instalación a lo largo de la cual se inspeccionarán a fondo todos los elementos a los que se ha hecho referencia en el detalle de los reconocimientos diarios, semanales y mensuales e, independientemente, se comprobará, además, el buen estado de bulones y otros órganos de sujeción, la correcta alineación y demás elementos de las instalaciones que hayan podido sufrir deterioro, desgaste o variación en sus características esenciales.

Antes de proceder a efectuarla se dará cuenta a la Autoridad Inspectora de las fechas que se prevean para su realización y

aquella podrá designar un representante para que asista a las mismas y, en su caso, imponer la aplicación de controles especiales.

Terminado el reconocimiento, si de éste se dedujese la necesidad de proceder a cambios o reparaciones se llevarán a efecto y, una vez terminados se someterá la instalación a las pruebas de funcionamiento y calidad que se juzguen necesarias. En el Anexo 8.4 del presente Reglamento se detallan las pruebas que, adaptadas al tipo de instalación de que se trate, se consideran mínimas.

De la realización de dichas pruebas y de sus resultados se levantará un Acta detallada que, firmada por quienes en las mismas hayan participado y, en su caso, acompañadas de los certificados que hayan podido emitir organismos especializados, se remitirá a la Administración con independencia de que ésta haya enviado, o no, un representante para presenciar las operaciones. La ejecución de estas operaciones se hará constar en el Libro de Explotación.

En las instalaciones en las que, por la naturaleza de su utilización, la explotación no se lleve a efecto en forma continua a lo largo del año (caso de las estaciones de nieve, por ejemplo), estas pruebas se realizarán poco antes del comienzo de la temporada y, previamente a su nueva apertura al público, se dejarán rodar en vacío durante un tiempo prudencial.

4.4. Revisión General. Una vez cada siete años, o en su defecto con la periodicidad que se establezca de acuerdo con la Inspección se efectuará la revisión general de forma más completa. Esta revisión comprenderá, además de todas las verificaciones y pruebas previstas anteriormente, el examen detallado de todos los elementos que la Inspección considere convenientes, en función de las características constructivas de la instalación, de su antigüedad, estado de conservación, horas de funcionamiento, etc..., determinando la Inspección, control y verificación más adecuada a cada situación.

De considerarlo conveniente, la Administración podrá recabar informe de una entidad especializada de reconocida solvencia que, a costa del concesionario, efectúe esta revisión extraordinaria y emita su dictamen. La ejecución de esta operación se hará constar en el Libro de Explotación.

4.5. Reconocimiento tras largas interrupciones. Cuando por las razones que fueren (falta de nieve, en instalaciones de montaña, durante dilatados períodos, por ejemplo) el funcionamiento de la instalación sufriera paralización por espacio de tiempo superior a las interrupciones de funcionamiento habituales, el concesionario comunicará por escrito a la Administración su voluntad de ponerla de nuevo en servicio.

A la vista de las circunstancias en que la paralización se produjo, la Administración determinará los ensayos y pruebas que sea preciso realizar, a las cuales, habrá de dar su aprobación antes de autorizar la apertura al público.

4.6. Reconocimiento tras paradas imprevistas. Si durante el servicio normal se produjera una detención de la instalación, por causa no prevista, el Conductor Encargado se abstendrá de ponerla de nuevo en marcha sin averiguar la causa que motivó

tal parada y asegurarse que esté correctamente corregido la anomalía que la provocó.

En caso de resultar avería reparable por el propio Conductor Encargado, se asegurará, por intermedio de uno de sus sustitutos o cualquier otro procedimiento fehaciente, de que nadie puede poner en marcha la instalación sin su previo consentimiento.

Antes de poner de nuevo en funcionamiento la instalación comprobará la correcta situación de todos los controles.

En caso de avería no reparable de forma inmediata, procederá en la forma que se detalla en los apartados 5.6 y 5.7 del Capítulo 5 de este Reglamento.

Estas situaciones se harán constar en el Libro de Explotación.

CAPITULO 5

Seguridad de las instalaciones

5.1. Inspecciones. La Administración inspeccionará, con la frecuencia que considere oportuna, el buen estado de la instalación y el fiel cumplimiento de las normas de explotación, muy especialmente en todo lo referente a seguridad.

Con la realización de tales inspecciones, aparte de la comprobación visual o mediante las pruebas que se consideren precisas, de la ausencia de anomalías en la explotación, los representantes de la Administración verificarán:

La disponibilidad de los Libros y documentos reglamentarios.

La anotación puntual, en Libros de Explotación y Cables, de las incidencias ocurridas desde la última visita efectuada y del detalle de los reconocimientos reglamentarios efectuados.

La existencia del Acta de la última revisión general realizada, cuya copia, por otra parte, obrará ya en su poder.

De todo ello tomará debida nota y en caso de omisión se procederá a la apertura de un expediente para su tramitación reglamentaria a efectos oportunos.

5.2. Normas generales de seguridad durante la explotación. El Encargado de la Explotación permanecerá durante toda la jornada atento a las necesidades del servicio y a las incidencias que durante aquélla puedan sobrevenir. Cursará en la medida de lo posible, frecuentes visitas a las diferentes instalaciones sobre las que tenga responsabilidad, en el caso en que desde el puesto de mando no le sea posible observar su conjunto con suficiente detalle. Vigilará el buen comportamiento de los Conductores Encargados y demás personal bajo sus órdenes y cuidará de que los viajeros cumplan las normas de seguridad que a ellos se refieran.

Ante cualquier anomalía que observe, ordenará la paralización del servicio y no permitirá que éste se reanude hasta que se haya averiguado la causa que la originó y, eventualmente, procedido a su corrección. En caso de duda recabará la presencia del Responsable Técnico, el cual, con su superior autoridad y conocimientos adoptará la decisión pertinente.

5.3. Señalización. Debe existir un letrero indicador del nombre de la instalación, así como de las características generales de la misma (longitud, pendiente, etc...) que sirvan de información y de aviso de los posibles riesgos a los usuarios.

Toda instalación, debe estar dotada de un conjunto de señales que adviertan al usuario sobre posibles peligros, le instruyan sobre el uso de los elementos a su alcance, le indiquen la prohibición de determinadas actuaciones o le informen y aconsejen sobre los servicios auxiliares puestos a su disposición por el concesionario.

En el Anexo 8.10 del presente Reglamento figura el modelo oficial de los distintos tipos de señales a emplear.

La señalización se ajustará con carácter obligatorio a los diseños, dimensiones y colores que figuran en el Anexo citado, que incluye las señales clasificadas en los siguientes grupos:

- a) Informativas
- b) Imperativas o de obligado cumplimiento
- c) De prohibición.
- d) De peligro.

En casos justificados, podrá autorizarse por la Dirección General de Telecomunicaciones y Transportes la utilización de señales de tamaños distintos de los indicados en dicho Anexo, respetándose, en lo posible, las proporciones marcadas.

Con carácter opcional, además de las leyendas en lengua española, podrán figurar otras en diferente idioma.

Si las señales obligatorias, actualmente existentes, no coinciden con las establecidas en este Reglamento, deberán sustituirse por estas últimas en un plazo de dos años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

El Encargado de la Explotación y los distintos Conductores Encargados cuidarán del estado de conservación de las señales, su perfecta visibilidad y el cumplimiento de las órdenes, indicaciones y/o prohibiciones en ellas contenidas, por parte de los usuarios.

5.4. Accesos y finales de trayecto. Los accesos y finales de trayecto han de estar debidamente preparados y señalizados con la debida antelación, en lugar adecuado. Las áreas de recepción en las que se forman los turnos de espera han de estar aisladas y protegidas.

Iguales medidas se adoptarán respecto a las áreas de llegada en que se produce la salida, que deben estar dimensionadas y tratadas de forma que se eviten accidentes derivados de una defectuosa disposición que dé lugar a caídas o colisiones de viajeros.

El Encargado de Explotación y el Conductor Encargado cuidarán de la conservación de estas zonas en las condiciones previstas en proyecto, de acuerdo con las normas en vigor, o señaladas, al efecto, por la Administración.

5.5. Comunicaciones. El Conductor Encargado estará provisto de un radio teléfono o red interna telefónica para poder comunicar con sus superiores o con otras instalaciones tan pronto como sea necesario.

En las proximidades del área existirá un teléfono de la red nacional, siempre disponible, para poder comunicar, en caso de necesidad, con el Establecimiento Sanitario previsto, con la Cruz Roja, con la Fuerza Pública, con el Servicio de Protección Civil o con otro conjunto de instalaciones próximo con el que se haya establecido acuerdo para realización conjunta del Plan de Evacuación.

5.6. Averías. El Conductor Encargado estará convenientemente instruido en cuanto a su actuación para casos de avería y procederá, en todo momento, de acuerdo con tales instrucciones. Ante cualquier duda recabará la presencia o se pondrá en comunicación con el Encargado de Explotación, y en su defecto con el responsable del mantenimiento.

Después de toda parada imprevista de la instalación, el Conductor Encargado se abstendrá de ponerla de nuevo en funcionamiento sin asegurarse de que está corregido la anomalía que dio lugar a la misma.

El funcionamiento con el circuito de seguridad anulado, está totalmente prohibido, salvo para conducir a los viajeros a una de las estaciones en caso de avería y habiéndose asegurado previamente, de que la instalación no se encuentra descarrilada en ningún apoyo. Esta maniobra se realizará, en cualquier caso, a velocidad reducida.

Los viajeros deberán ser informados, en caso de avería y en lo posible, de la duración que se supone tendrá la interrupción del servicio. Se garantizará el funcionamiento de la megafonía para realizar estos avisos.

Toda avería será obligatoriamente anotada en el Libro de Explotación con indicación de la fecha, causas, pormenores, consecuencias y medidas adoptadas, junto con el nombre del Conductor que se encontraba a cargo de la instalación. En caso de tratarse de averías o anomalías de cierta importancia, independientemente de la anotación en el Libro de Explotación, se remitirá a la Administración un informe, firmado por el Responsable Técnico, y el Encargado de Explotación, dando cuenta del incidente, sus consecuencias y medidas adoptadas.

5.7. Medidas de Evacuación de Viajeros. En el caso de existir causa de fuerza mayor que impida el funcionamiento de la instalación y el consiguiente retorno de los viajeros a la estación, ni siquiera con el motor de emergencia, se procederá al salvamento de aquéllos de acuerdo con un Plan previamente estudiado y ensayado.

Dicho plan de evacuación tiene como objetivo conseguir que el rescate de viajeros se realice en un plazo máximo de tres horas en las peores circunstancias, de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 2.12 del pliego de condiciones técnicas para la construcción y explotación de las instalaciones de teleféricos aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 14 de enero de 1998.

Se concretará para cada una de las instalaciones un Plan de

Evacuación de acuerdo con el Anexo 8.8 del presente Reglamento, que defina de forma exacta y detallada en las diferentes situaciones que puedan presentarse, el tipo de salvamento previsto y las normas de actuación, así como las disponibilidades y ubicación de los medios humanos y materiales necesarios para llevarlo a cabo, al objeto de que se reduzcan al mínimo posible no sólo los tiempos de evacuación, sino también la preparación del mismo.

5.8. Suspensión del servicio por causas meteorológicas. El servicio habrá de ser interrumpido o, incluso, definitivamente suspendido en caso de que el Conductor de las instalaciones estime que, a su prudente juicio, la seguridad de la instalación queda disminuida por la proximidad de una tormenta u otro fenómeno meteorológico que pueda ser causa de peligro. El encargado de la Explotación se preocupará de que dicha medida sea adoptada con la suficiente antelación.

Toda instalación tendrá definida la velocidad máxima del viento admisible para la misma. Para su medición, se dispondrá del oportuno anemómetro, situado en la zona que pueda resultar más afectada, con indicador analógico instalado en el cuadro de mando y control de la estación motriz. En determinadas circunstancias, aún cuando la velocidad no alcance el máximo admisible, como es el caso del viento racheado, el Conductor procederá también con prudencia, a interrumpir el servicio mientras dure dicha circunstancia, evacuando previamente la línea.

Otras circunstancias pueden ser igualmente motivo de paralización, cual es el caso de la niebla que produzca una notable disminución de la visibilidad, la baja temperatura que pueda hacer temer la formación de manguitos de hielo o cualquier otra que la experiencia de los Encargados juzguen peligrosa.

5.9. Servicio nocturno. En general, queda prohibida la utilización por el público de la instalación a partir del momento en que la luz diurna no sea suficiente para mantener unas condiciones de visibilidad adecuadas. En lugar visible figurará el horario de cierre a la instalación, que podrá ser variable según la temporada y que tendrá en cuenta aquella circunstancia.

En casos especiales de servicio nocturno habitual, el concesionario podrá proponer para su aprobación a la Administración el uso nocturno, detallando las medidas especiales de iluminación, señalización y vigilancia que adoptaría para mantener las condiciones de seguridad en niveles óptimos.

De no cumplirse tales condiciones no podrá prestarse en ningún caso el servicio, ni siquiera eventualmente.

CAPITULO 6

Registro de incidencias

6.1. Libro de Explotación. En toda instalación deberá existir, en lugar fácilmente accesible al personal de servicio, un Libro, visado por la Administración, en el que, en cumplimiento de lo dispuesto a esos efectos en el vigente Pliego de Condiciones Técnicas para la construcción y explotación de las instalaciones de Teleféricos, se registren

diariamente cuantas incidencias afecten a la explotación incluso cuando se considere que ésta se desarrolla en condiciones de absoluta normalidad.

En el Anexo 8.5, figura un modelo del Libro de Explotación y sus características.

Como se indica en el apartado 4.3 y 4.4 del Capítulo 4 de este Reglamento, las operaciones de revisión anual y las de carácter extraordinario, sin perjuicio de la anotación que proceda en el Libro de Explotación, darán lugar a la redacción de un Acta detallada.

6.2. Libro de Cables. Siendo los cables uno de los elementos esenciales de la seguridad y estando, en general, sometidos al más intenso trabajo de toda la instalación, se hace preciso extremar en ellos el cuidado y vigilancia previstos para el resto de los elementos de la instalación.

Como medida de control de dicha vigilancia se llevará, por cada uno de los cables que componen la instalación, un Libro en el que se anotarán cuantas circunstancias o incidencias afecten a su estado físico y permitan juzgar sobre su conservación en óptimas condiciones.

En el Anexo 8.6, figura un modelo del citado Libro con las anotaciones esenciales que deben registrarse.

6.3. Informe de incidencias y averías. Sin perjuicio de la debida anotación en el Libro de Explotación, toda avería que afecte de manera importante a la explotación, los accidentes acontecidos a los viajeros y, en general, todas aquellas incidencias que sean consideradas graves, deberán ser comunicadas por escrito, en el más breve plazo posible, a la Administración, junto con un breve informe sobre las causas que los determinaron y las medidas adoptadas al efecto.

Cuando sea preciso, dicha comunicación se anticipará de forma telefónica o por fax, sin que tal información anticipada excuse de la obligación de hacerla detalladamente por escrito.

6.4. Exenciones de responsabilidad por accidente. Los viajeros serán prevenidos por avisos expuestos al público, de que la Sociedad explotadora está exenta de responsabilidad en el caso de accidentes que se produzcan por causas fortuitas, fuerza mayor o por imprudencia de viajeros.

6.5. Estadística. Al cierre de cada temporada, el Responsable Técnico de la instalación enviará a la Administración una nota estadística de los resultados de la explotación. Dicha nota contendrá, al menos, los siguientes datos:

Tipo y nombre de la instalación.

Número de horas de funcionamiento.

Número de viajeros que han utilizado la instalación.

Recaudación obtenida.

Observaciones (accidentes, averías graves, incidentes dignos de mención, etc.).

En el Anexo 8.9 de este Reglamento se adjunta un modelo a

cumplimentar para aportar los datos anteriores.

CAPITULO 7

Relaciones con el usuario

7.1. Manuales de explotación. El Responsable Técnico de la instalación cuidará de que todo el personal de servicio esté en posesión de un manual que contenga todas las consignas de explotación referidas a sus respectivas funciones y tenga pleno conocimiento de ellas. Dichos manuales contendrán como mínimo las siguientes especificaciones:

Instrucciones relativas a su función derivadas del presente Reglamento.

Otras instrucciones deducidas de normas especiales dictadas por la Administración o el fabricante.

Normas a seguir en caso de avería y/o accidente.

Consigna para el caso de relevo o sustitución temporal.

Normas de comportamiento con el público.

7.2. Información al usuario. El Responsable Técnico de la instalación cuidará de que, en los lugares más idóneos, en orden a la mejor observación y visibilidad, figuren cuantos anuncios, carteles y señales sean necesarios para que los viajeros puedan conocer toda la información que a ellos se refiera o sea de utilidad para el buen uso de las instalaciones.

Obligatoriamente dicha información detallará, por lo menos, lo siguiente:

Normas de acceso a las instalaciones.

Tarifas.

Horarios.

Limitaciones de edad, cargas u otras.

Riesgos y coberturas que ampara el seguro obligatorio de viajeros.

Prohibiciones específicas (balanceo de sillas, comportamientos inadecuados, etc...) según Art. 8.4.3 del Vigente Pliego de Condiciones Técnicas para la construcción y explotación de las instalaciones de teleféricos aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 14 de enero de 1998.

Normas específicas de utilización.

Calificación de las pistas (en el caso de estaciones de nieve).

Disponibilidad del Libro de Reclamaciones, así como un ejemplar del Reglamento de Explotación.

7.3. Obligaciones del personal. Todo el personal de servicio cualquiera que sea la función que tenga encomendada, debe conocer que el objetivo de sus actividades es conseguir que el

viajero pueda hacer uso de las instalaciones en las máximas condiciones de seguridad y bienestar.

Su comportamiento se atenderá, por tanto, a dicha finalidad con observancia de las siguientes normas generales:

Deberá portar un distintivo o uniforme que permita su fácil identificación.

Conocerá todas las normas legales y reglamentarias necesarias para el buen ejercicio de su misión.

Atenderá con amabilidad al público informándole e instruyéndole, en caso de necesidad, en el buen uso de las instalaciones.

Advertirá a quienes con sus actos puedan producir molestias, causar peligro o dañar la instalación, haciéndoles ver la razón que le asiste.

Impedirá con firmeza y discreción el acceso de personas que incumplan lo reglamentado en cuanto a los viajeros se refiere.

En caso de aglomeraciones vigilará el buen orden de las colas que se formen y la rigurosa observancia del turno que a cada cual corresponda.

Cuando, por razón del servicio, haya que hacer uso preferente de la instalación, deberá identificarse ante las personas a las que pospone en el turno de espera y justificar su acción con amabilidad.

Esto último debe ser igualmente observado por quienes, aun no siendo empleados directos del concesionario, realicen misiones de socorro, vigilancia, interés público o cualquier otra relacionada con la seguridad o el buen orden de la estación y deban, por ello, hacer uso urgente de un vehículo.

Indicará a los viajeros que lo soliciten el lugar en que pueden hacer uso del Libro de Reclamaciones, puesto a su disposición instruyéndoles sobre su utilización.

7.4. Disposiciones relativas a los viajeros. Todo viajero, para ser considerado como tal, deberá estar en posesión de un título de transporte válido, en las condiciones que más adelante se detallan.

La falsificación, manipulación, cesión o transferencia antirreglamentaria o cualquier alteración dolosa del título de transporte podrá ser sancionada de acuerdo con la Ley.

Los viajeros deberán ser conocedores de las normas de utilización de la instalación para lo cual se les facilitará, junto con el título de transporte, una hoja de instrucciones que contendrá, además, las disposiciones de limitación de uso que por razón de edad, carga transportada, finalidad deportiva, o cualquier otra, tenga la instalación de que se trate.

En el caso de que, por cualquier circunstancia no fuera posible el reparto de dichas instrucciones en forma individualizada, se colocarán a la vista del público, cuidando especialmente su fácil visión y legibilidad, en los lugares

más idóneos para ello.

El viajero, deberá atender las indicaciones de los empleados en todo lo que se refiere al uso de las instalaciones o relación con otros usuarios por utilización simultánea o alternativa de aquéllas, igualmente deberá respetar y cumplir lo indicado en la señalización instalada.

En caso de parada imprevista, el viajero se abstendrá de tomar iniciativa alguna. Esperará a que la instalación vuelva a ponerse en marcha o recibir instrucciones del personal de servicio.

El incumplimiento de las normas establecidas, la actuación imprudente o irrespetuosa de los viajeros hacia el personal empleado o hacia otros usuarios o la utilización de las instalaciones de forma que puedan ser causa de peligro o deterioro, independientemente de las sanciones que fueran aplicables de acuerdo con la Ley, faculta al personal empleado para proceder a la retirada y anulación del título de transporte y a prohibir la utilización de las instalaciones, como medida de seguridad.

Contra las decisiones del personal de servicio los viajeros podrán reclamar ante la Administración, bien directamente, bien mediante el uso del Libro de Reclamaciones puesto a su disposición.

7.5. Tarifas. El concesionario pondrá a disposición del público títulos de transporte normalizados que capaciten a éste, una vez abonado su importe, para el uso de las instalaciones, de acuerdo con la normativa que rija en cada caso y las distintas modalidades de dichos títulos de transporte que en cada momento se hallaren vigentes y cuidará de notificar a la Administración las modificaciones que, eventualmente, establezca en los mismos.

Podrán hacer uso de las instalaciones, sin previa adquisición del título de transporte, los empleados de la empresa concesionaria, que esta misma determine, el personal de la Administración en ejercicio de sus funciones, los agentes de la autoridad, el personal de socorro en misiones de interés público, o relacionados con la vigilancia, seguridad y el buen funcionamiento de las instalaciones.

El concesionario comunicará a la Administración, periódicamente y siempre que hubiera algún cambio en los mismos, los precios a los que son ofrecidas al público cada una de las modalidades de títulos de transporte. En caso de que la reglamentación vigente así lo determine, no podrán ser puestos en vigor dichos precios hasta recibir la aprobación expresa a los mismos por parte del Organismo Oficial competente.

Un cuadro con los importes de las distintas tarifas, que llevará necesariamente el visto bueno de la Administración o la aprobación, en su caso, estará situado en lugar visible para su consulta por parte del público.

7.6. Horario de apertura y cierre. En lugares adecuados de fácil visibilidad, se colocará un cuadro que indique, de conformidad con las características de cada explotación, el horario de apertura y cierre de las instalaciones que habrá de ser aprobado, previamente, por la Administración. Dicho

horario sólo podrá alterarse cuando causas de fuerza mayor o medidas cautelares contra condiciones meteorológicas que afecten a la seguridad, tal como se especificó en Capítulos anteriores, así lo aconseje.

En estos últimos casos el concesionario no está necesariamente obligado a la devolución del importe de los títulos de transporte adquiridos o de la parte proporcional de los mismos que no haya sido utilizada, si bien, siempre que el viajero considere que sus derechos han sido lesionados, podrá efectuar la reclamación que considere justa en el Libro de Reclamaciones, para su tramitación reglamentaria.

7.7. Accidentes. El personal de servicio estará perfectamente instruido en cuanto a su comportamiento en caso de accidente. Tendrá un conocimiento suficiente respecto a los primeros auxilios a prestar a un accidentado y dispondrá de los medios adecuados para el traslado del mismo, en las mejores condiciones posibles, al centro sanitario de antemano previsto. Todo ello deberá figurar en las normas establecidas en el Plan de Evacuación que obligatoriamente ha de haberse estudiado y adiestrado para su cumplimiento al personal competente y que se referirá tanto al salvamento colectivo como al individual, en casos aislados.

La Administración habrá de ser informada de acuerdo con lo establecido en el apartado 6.3. del Capítulo 6 de este Reglamento.

7.8. Libro de Reclamaciones. A disposición del público se encontrará un Libro Oficial de Reclamaciones según el modelo del Anexo 8.7 de este Reglamento, en el que todo usuario puede consignar sus quejas contra la empresa concesionaria o sus empleados.

Sus hojas están numeradas y selladas por la Administración.

Toda reclamación incluida en el Libro será notificada a la Administración, junto con el informe del empleado que haya intervenido y, cuando la importancia del caso lo requiera, el del Encargado de la Explotación o Responsable Técnico cuando afecte a sus competencias. Este informe habrá de remitirse en un plazo no superior a diez días de la fecha de reclamación.

El viajero, al hacer uso del Libro de Reclamaciones, deberá consignar, junto con el motivo de su queja, su nombre, domicilio y número de su Documento Nacional de Identidad. La presentación de este último podrá ser exigida por el personal de servicio antes de permitirle hacer uso del Libro de Reclamaciones.

CAPITULO 8

Anexos al Reglamento de Explotación

para las Instalaciones de Telecabinas y Telesillas

ANEXO 8.1.

Reconocimiento Previo a la Puesta en

Servicio de una Instalación Nueva

8.1.1. Estaciones.

Dimensionamiento general, en especial de las zonas destinadas a embarque y desembarque de viajeros.

Examen general de la estructura, con eventual comprobación de soldaduras y protecciones contra la corrosión.

Señalización y protecciones generales instaladas.

Iluminación prevista, en su caso.

Colocación de pararrayos; puesta a tierra de la estructura y cable de medición eventual de su resistencia.

Prevención contra incendios, en su caso.

Inspección de instalaciones sanitarias, si las hubiera.

Examen de los mecanismos de frenado (mínimo dos, uno de ellos al volante) y comprobación de su respuesta a los siguientes estímulos:

* Accionamiento normal del servicio.

*Accionamiento manual en emergencias por pulsadores en tablero de mandos, en la línea y en la estación de reenvío; verificación de la adecuada situación de estos últimos.

* Accionamiento automático por la caída de la tensión, sobreintensidad, descarrilamiento, inadecuada posición del contrapeso, acción sobre portillones, si los hubiera.

Dimensionamiento de la polea-motriz y rodillos-guía; revestimiento de los mismos; comprobación de alineación y horizontalidad: Medición de la profundidad de su garganta; verificación de paso correcto de pinzas; medición de la distancia del cable al suelo y verificación de la existencia y buena disposición del recogecables si lo hubiera.

Comprobación de las características de los motores principales y del de reserva.

Examen de las correas o tipo de transmisión y su concordancia con el proyecto; verificación del dispositivo contra inversión del movimiento, si lo hubiera.

Comprobación de las características y componentes del sistema de tensión, especialmente si éste es hidráulico, verificación con los datos de proyecto.

Pruebas de cortocircuito o contacto a tierra de la línea de seguridad.

Visibilidad del puesto de mando; disposición adecuada de los instrumentos de medición y control; suficiencia de estos últimos; situación y graduación de los relés de protección del motor y línea de seguridad.

Indicadores de la velocidad y cuenta horas.

Funcionamiento de la comunicación entre estaciones con y sin alimentación por la red.

Funcionamiento y adecuada posición del anemómetro.

Comprobación de gálibos.

Verificación de la longitud y pendiente en las zonas de subida y bajada de viajeros (andenes); comprobación, en su caso, de la existencia de portillones en las pistas de llegada.

Comprobación del funcionamiento de todos los automatismos previstos en proyecto: Sincronizadores, accionamiento de embrague de pinzas, apertura y bloqueo de puertas en telecabinas y funiculares, comunicación con estaciones, dispositivos de parada, etc...

Condiciones generales de la acometida, protecciones y mediciones eléctricas.

8.1.2. Línea. Verificación de su correcta alineación y nivelación.

Comprobación de gálibos.

Inspección de las precauciones adoptadas en los cruces y cambios de inclinación.

Colocación de señales reglamentarias.

Comprobación de las características del cable de seguridad y, en su caso, de la existencia de descargadores autoválvulas en sus extremos

En el caso de telesillas, comprobación de altura del reposapiés en puntos críticos.

Anclaje de la vía de funiculares y dimensiones de la escalera de servicio.

8.1.3. Apoyos. Comprobación de la concordancia, en número, componentes, dimensiones, y posición topográfica con los datos del proyecto.

Verificación de su accesibilidad, tanto en verano como en invierno.

Examen general de las estructuras con eventual comprobación de soldaduras y protecciones contra la corrosión.

Examen de las fundaciones.

Control de anclajes y de la correcta presión de pernos y demás disposiciones de sujeción.

Dimensionamiento de poleas; profundidad y revestimiento de gargantas.

Verificación del buen funcionamiento de balancines, en especial de los de compresión; sujeción de los mismos.

Comprobación de la numeración y su colocación visible.

Comprobación de dispositivos antidescarrilo y recogecables. Dispositivos eléctricos de seguridad y línea correspondiente. Toma de tierra, comprobación eventual de su resistencia.

Observación del paso correcto de pinzas por poleas.

Comprobación del gálibo lateral para oscilación normal de vehículos.

Escaleras, sistemas de seguridad, pasarelas, dispositivos de elevación, etc.

Señalización, numeración y tratamientos superficiales (galvanizado, pintado, etc...).

8.1.4. Cables. Verificación de la concordancia con el proyecto de las características de los cables tractor y/o portador y de los de tensión.

Examen de los certificados oficiales de ensayos realizados.

Comprobación de empalmes (llaves) y de su situación relativa. Comprobación y eventual medición de la resistencia eléctrica con respecto a tierra.

Comprobación de dimensiones y características de contrapesos; Imitadores de altura, carrera útil; indicadores de posición si los precisara. Examen de la unión del cable tensor y el contrapeso.

Comprobación de los aparatos de regulación (cabrestantes, tractel, etc...) y examen de las partes deslizantes si existiesen.

8.1.5. Vehículos. Comprobación de su conformación al proyecto; medición de su peso en vacío.

Dimensionamiento de asientos.

Existencia de dispositivos de seguridad (reposapiés, cinturones, etc...).

Comprobación del correcto funcionamiento de puertas (telecabinas y funiculares) y protectores y/o cinturones (telesillas).

Verificación de la protección anticorrosiva.

Comprobación de la distancia entre vehículos.

Comprobación de la numeración y su colocación visible.

Señalización interna de las cabinas.

Existencia de los dispositivos adecuados para la realización de las pruebas de deslizamiento.

8.1.6. Señalización. Se comprobará la correcta instalación de las señales indicadas en el apartado 5.3 del Capítulo 5 y Anexo 8.10 de este Reglamento.

8.1.7. Salvamento. Comprobación de la disponibilidad y existencia del equipo y material de salvamento, de acuerdo con el Plan redactado al efecto.

ANEXO 8.2

Pruebas de carácter general

8.2.1. Con instalación parada. Comprobación del correcto funcionamiento del sistema de tensión hidráulico, presiones máxima y mínima, válvula paracaídas, etc.

Medición directa o indirecta de la tensión de los diferentes tipos de cable.

Descenso de la cabina o silla en el centro del andén con la carga nominal de servicio en la situación del cable con mínima tensión.

Pruebas de deslizamiento de una pinza con anotación del par de tensión, la fuerza a la que se produce el deslizamiento y la flecha del muelle de presión.

Comprobación del funcionamiento de frenos en todos los casos previstos.

Prueba de funcionamiento de la línea telefónica entre estaciones.

Comprobación del funcionamiento y señalización de la línea de seguridad y, eventualmente, medida de la corriente máxima de cortocircuito que dispara los relés.

Comprobación (por muestreo) de presiones mínimas por apoyo y por polea, eligiendo los puntos que, a la vista del trazado, y teniendo en cuenta las cargas de cálculo, se juzguen más peligrosos y adoptando las condiciones de carga más desfavorables.

Eventualmente, pruebas de salvamento.

8.2.2. Con instalación en movimiento. Comprobación de gálibo mediante plataforma.

Medición del tiempo de una circulación completa en vacío, conocido el número de vehículos y anotación de la posición del contrapeso.

Pruebas de frenos de servicio y emergencia.

Pruebas de funcionamiento con carga solo en los vehículos de subida y anotación de la posición del contrapeso.

Comprobación del funcionamiento del motor eléctrico, anotando tiempo de arranque, voltaje y su comparación con el inicial, consumo máximo de energía eléctrica y velocidad de régimen.

Comprobación del freno de servicio anotando distancia de frenado y tiempo de deceleración.

Funcionamiento del dispositivo anti-retroceso anulando manualmente el freno de servicio.

Pruebas de marcha con frenos de servicio y emergencia en condiciones normales.

Comprobación del freno de emergencia anotando distancia de frenado y tiempo de deceleración.

Utilización simultánea del freno de servicio y del de emergencia anotando distancias de frenado y deceleración.

Pruebas del motor auxiliar de socorro, comprobando el tiempo empleado en el acoplamiento, el tiempo de arranque, la velocidad de régimen y, en caso de estar previsto, la parada con el circuito de seguridad.

Pruebas de funcionamiento con los vehículos de subida vacíos y los de bajada con carga (si la estación es reversible se hará la prueba invirtiendo la marcha). Se harán las mismas pruebas que en el caso anterior, si bien no será preciso anotar la deceleración de frenado.

Prueba de embalamiento, efectuando la puesta en marcha con el freno de servicio retenido y el de emergencia en condiciones normales anotando la velocidad a la que se dispara el freno y la máxima alcanzada.

Se cargará un vehículo con carga doble a la nominal de cálculo, comprobando que la línea no se despega en los apoyos de compresión ni en las condiciones más desfavorables de carga.

Finalmente se comprobará la ausencia de calentamientos y fugas en motor, reductor, cojinetes y demás partes móviles sujetas a fricción.

Se verificará la ausencia de vibraciones o ruidos anormales.

En el caso de funiculares se harán las pruebas correspondientes al freno especial de bloqueo del sistema de rodadura de los vehículos y parada desde los mismos.

ANEXO 8.3

Reconocimientos parciales periódicos

8.3.1. Reconocimientos diarios. No se procederá a la apertura al público, ningún día, sin antes realizar los siguientes controles:

Observación visual, a instalación parada, de la existencia de alguna anomalía.

Con la instalación en marcha, en vacío, comprobación de ausencia de ruidos o vibraciones anormales.

Observación visual de normalidad en cable, vehículos, enganches, etc.

Examen del funcionamiento correcto de todos los instrumentos de mando, indicadores y dispositivos de control, observando la ausencia de anomalías en el voltaje, indicadores de aparellaje eléctrico o de irregularidades en la línea.

Control del funcionamiento del sistema de tensión.

Pruebas del freno de servicio.

Prueba de la línea de seguridad y comunicaciones.

Un agente efectuará un viaje completo, por los medios de la instalación, observando si la línea está en condiciones de utilización y libre de obstáculos. En caso de que hubiese

habido temporal o anomalías meteorológicas que hayan podido producir acumulación de nieve o hielo, se efectuará el recorrido teniendo en cuenta esta circunstancia y actuando en consecuencia.

Durante el recorrido se efectuará una prueba con el freno de emergencia.

En la estación superior se verificará la situación general de sus componentes, dispositivos de parada manual o automática, telemando, etc...

Al terminar el servicio diario un agente recorrerá la línea asegurándose de la normalidad del conjunto y la ausencia de viajeros en los vehículos.

Se verificará el estado general de los vehículos, procediendo a su limpieza y retirada del hielo si éste se ha depositado durante la parada.

8.3.2. Reconocimientos semanales. Inspección de los dispositivos de tensión y sujeción de cables. Verificación detallada de todos los órganos de frenado.

Pruebas del freno de emergencia, utilizando los estímulos que no hubieran sido ensayados en las pruebas diarias recientes.

Examen detallado de vehículos y suspensiones.

Inspección de motores, reductores, correas, etc... Prueba del motor de socorro.

Verificación detallada de indicadores de posición y señalización en general.

Comprobación del estado y libre movilidad de los elementos del dispositivo anti-retroceso.

Comprobación de la dotación del botiquín y elementos de salvamento.

8.3.3. Reconocimientos mensuales. Inspección visual del cable.

Inspección de la instalación eléctrica (alimentación, transformadores, aparellaje eléctrico, etc.).

Inspección de los motores eléctricos.

Inspección de pilonas, balancines, cimentaciones, tomas de tierra y demás elementos de la línea. Esta inspección se realizará con la instalación en marcha para detectar vibraciones o ruidos anormales.

Inspección del sistema de tensión.

Comprobación de frenos de carro (si existieran).

Prueba en vacío de todos los frenos, accionados desde todos los puntos posibles (pulsadores, portillones, sobrevelocidad, vehículos, etc...), comprobando distancias de frenado y efectuando su reglaje si fuera necesario.

Verificación de pinzas desacopables y dispositivos de control de sujeción.

De todos ellos se hará anotación en el Libro de Explotación indicando la fecha y el nombre del empleado que lo llevó a efecto.

8.3.4. Reconocimiento especial de cables. Los períodos normales de revisión detenida del cable, con limpieza, engrase o barnizado y recuento de hilos rotos, serán de doce (12) meses.

Cuando se proceda a la instalación de un cable nuevo, se realizará sobre éste un ensayo magnetoinductivo, cuyo diagrama será la base para el análisis y estudio de posteriores ensayos.

Durante el primer año de funcionamiento se ejercerá vigilancia extrema sobre el cable, con el fin de detectar cualquier anomalía, transcurrido este período se procederá a realizar un nuevo ensayo magnetoinductivo.

Será obligado realizar un nuevo ensayo magnetoinductivo transcurrido un período de cinco años. A partir de los siete años de instalación y funcionamiento, (o antes, si el resultado de la revisión lo aconseja) los períodos de ensayo se reducirán a un año.

Todas estas operaciones y sus resultados, serán anotadas con la fecha y el nombre del Encargado de realizarlas, en el Libro de Cables.

8.3.5. Reconocimiento especial de pinzas fijas. Cada doscientas horas, en las instalaciones de pequeña longitud y cada doscientas cincuenta horas en las de gran longitud, se efectuará un desplazamiento de las pinzas fijas.

Este período podrá ser aumentado, previa aprobación de la Administración hasta un 100% del número de horas señalado en aquellos casos en que las características constructivas de las pinzas garanticen una presión no excesiva y suficiente, incluso con una reducción del 3% en el diámetro del clave, sin reglaje de las mismas.

Al día siguiente de cada desplazamiento, mediante llave dinamométrica o herramienta equivalente, se comprobará la presión de servicio y, a partir de ese momento, se efectuarán verificaciones aleatorias cada cien horas.

La resistencia al deslizamiento se comprobará, al menos una vez al año. Dicho ensayo no necesita ser coincidente con la revisión anual más adelante detallada, antes bien se recomienda realizarla sucesivamente, en forma rotatoria, en el curso de las revisiones semanales o mensuales, en las distintas pinzas, de manera que al término del año hayan sido comprobadas la totalidad de las existentes.

Durante dicha revisión anual, las pinzas se desmontarán y tras ser examinadas y verificado el buen estado de sus elementos y casquillos de apoyo, volverán a instalarse.

Se hará constar en el Libro de Explotación el desplazamiento de las pinzas fijas.

Controles mínimos en el reconocimiento general anual

8.4.1. Con instalación parada. Revisión de todos los mecanismos de frenado.

Pruebas de resistencia al deslizamiento de las pinzas fijas que no hayan sido ensayadas en las pruebas especiales correspondientes, dentro del período anual.

Pruebas de resistencia al deslizamiento de las pinzas de enganche automático. Deberá garantizarse que ningún vehículo pueda salir a la línea si su pinza no está correctamente acoplada al cable, así como que todas ellas queden liberadas al llegar a la estación de destino.

Prueba de los medios de comunicación.

Prueba del correcto funcionamiento del sistema de tensión, especialmente si éste es hidráulico.

Comprobación del disparo del freno de carro, accionado por todos los estímulos previstos (falta de tensión del cable tractor, accionamiento a mano, etc...). Para evitar que el cable resulte dañado se recomienda disponer lo necesario para que las mordazas no lleguen a tocarlo.

Medición del esfuerzo que provoca el deslizamiento del carro estando apretado el freno. Para que la presión se produzca lentamente, pueden utilizarse los dispositivos convenientes.

8.4.2. Con instalación en funcionamiento. Comprobación de todos los sistemas de estímulo de frenos previstos por el instalador o fabricante.

Prueba de carga, en las condiciones más desfavorables, de todos los frenos existentes, midiendo distancias de frenado y tiempos de deceleración. Se comprobará que se encuentran dentro de los límites admisibles, funcionando incluso separadamente.

Funcionamiento de dispositivos antiembalamiento.

Prueba de retención del dispositivo antiretroceso.

Prueba del dispositivo de control de la velocidad a la entrada de estaciones en telecabinas, con movimiento de vaivén o pinzas desembagables.

8.4.3. Pruebas de salvamento. Se realizará un simulacro de salvamento, al menos una vez cada temporada, para entrenamiento del equipo de socorro, comprobando que el Plan establecido asegura la evacuación de viajeros en un tiempo no superior a tres horas, según determina el Pliego de Condiciones Técnicas vigente.

ANEXO 8.5

Libro de Explotación

Concesionario.....

Estación.....

Clase
.....
.....

Nombre
.....
.....

JUNTA DE CASTILLA Y LEON

CONSEJERIA DE FOMENTO

Dirección General de Telecomunicaciones y Transportes

Libro de Explotación

Instalación:

Clase

Nombre

Concesionario
.....
.....

DILIGENCIA: Se diligencia el presente libro, que consta de 60 hojas útiles, numeradas y selladas, para la instalación arriba mencionada.

Según el Pliego de Condiciones Técnicas vigentes para la construcción y explotación de las instalaciones de transporte por cable, todas las incidencias, reconocimientos, pruebas, etc..., así como la duración del servicio y el número de viajeros se anotarán en el Libro de Explotación, el cual reflejará fielmente y bajo la responsabilidad del responsable de la explotación, la marcha diaria de la instalación.

Este Libro de Explotación se habrá de conservar a disposición del personal de la Inspección de esta Dirección General de Telecomunicaciones y Transportes. Las anotaciones se harán al día en forma cronológica, utilizando al menos, una línea por cada día de servicio. Es imprescindible que figuren en él reseñadas, en forma resumida, todas las incidencias y circunstancias indicadas en el encabezamiento de las hojas.

Por lo que se refiere a revisiones se irán anotando en forma sucesiva, a medida que se vayan efectuando, tanto las semanales como las mensuales, semestrales, etc. Se entiende que el presente incluye, a los efectos legales, todos los libros para las anotaciones de revisiones en todos los casos en que la Inspección preceptúe más de uno, excepto lo que haga referencia al cable, que se lleva en un libro aparte.

En carpeta o archivador complementario al libro, se conservarán los documentos (certificados o fotocopias, facturas, comunicados, firmados por el personal, libros auxiliares no sellados, etc...) que hayan servido de base para cumplimentar el libro.

De las columnas encabezadas «horas acumuladas tiempo» y «desde el origen», no es suficiente con rellenar solamente una.

ANEXO 8.6

Libro de Cables

Concesionario

Estación

Clase

Nombre

JUNTA DE CASTILLA Y LEON

CONSEJERIA DE FOMENTO

Dirección General de Telecomunicaciones y Transportes

Libro de Cables

Directrices para el control y sustitución de cables

(Reproducción parcial del Pliego de Condiciones Técnicas para la Construcción y Explotación de Instalaciones de Teleféricos, Orden 14-01-1998.

8.3.5. Siendo los cables uno de los elementos esenciales de la seguridad y estando sometidos al trabajo más intenso de la instalación, se extremará su cuidado y vigilancia de acuerdo con las siguientes normas y recomendaciones:

- a) Se examinará periódicamente el estado exterior del cable (rotura de los hilos, corrosión, desgaste, abrasión, alteraciones de los cordones y en el cableado, etc...), en particular el estado de los mismos a la salida de los terminales sobre los apoyos en zonas localizadas de desgaste.
- b) Siempre que sea posible será controlado periódicamente el estado interior del cable, utilizando sistemas aceptados por la autoridad inspectora.
- c) Los cables carriles, se desplazarán longitudinalmente de acuerdo con intervalos de tiempo previamente fijados.
- d) Los terminales serán rehechos periódicamente, utilizando nuevas secciones del cable.
- e) La sustitución del cable deberá realizarse cuando la reducción de la sección, medida en una longitud de referencia, con relación a la sección resistente del cable nuevo, haya sobrepasado los porcentajes dados en el cuadro incluido a continuación. Esta reducción de sección sobre la longitud considerada se obtiene totalizando:

La sección de los hilos rotos.

La disminución de sección correspondiente al desgaste y a la corrosión.

Los aflojamientos de hilos y cordones, modificación de la estructura del acero y otros daños, que al no poder medirse exactamente, se valorarán por estimación estableciendo una reducción de sección que se supondrá equivalente. Los alambres fuertemente dañados se considerarán como rotos.

El cuadro adjunto de las longitudes de referencia a considerar y que se expresan:

Para los cables cerrados o semicerrados en el número de diámetros d del cable o en el número de pasos P_{fc} de hilos exteriores del cable.

Para los cables de cordones, incluidos los de alma metálica en el número de diámetros d del cable o en el número de pasos P_{ft} de los hilos exteriores de estos cables.

Para la determinación de los valores de la tabla se ha tomado como base los pasos de los hilos en los cables (P_{fc}) o en los cordones (P_{ft}) o los pasos de los cordones en los cables (P_{tc}) que normalmente son:

- Cables cerrados: $P_{fc} = 9d$
- Cables de cordones en espiral: $P_{ft} = 2d$; $P_{tc} = 8d$
- Cables de cordones: $P_{ft} = 2$ a $3d$; $P_{tc} = 7d$

Los porcentajes de reducción que figuran en la tabla para cables en movimiento y cables de tensión corresponden al cableado «LANG, en el caso de que el cableado sea cruzado, los valores de los porcentajes correspondientes se calcularán multiplicando los de la tabla por el coeficiente 1,5.

Los valores normales se aplicarán para desgastes que obedezcan a condiciones también normales de la explotación del servicio. Los valores de excepción se tomarán cuando se halla producido un desgaste o anomalía fuerte en una pequeña longitud. Los valores especiales se afectarán cuando se produzcan desgastes localizados que abarquen una cierta longitud, especialmente en cables con movimiento.

f) Si la velocidad de degradación del cable se manifiesta especialmente rápida, conviene aumentar la carencia de los exámenes señalados en el apartado a) para no sobrepasar los límites señalados en el apartado e).

g) Se procurará que la persona que revise el cable sea siempre la misma y de reconocida escrupulosidad.

(1). Las roturas de hilos inmediatos, cuando son de forma, no se pueden admitir más que en el caso de que la distancia entre dichas roturas sea superior a $18d$ ó $2 P_{fc}$.

(2). En un cordón y sobre una longitud de $4d$ ($2P_{ft}$) no debe haber más del 35% de reducción en la sección del mismo.

(3). En un cordón y en una longitud de $6d$ ($2P_{ft}$) no debe haber más del 35% de reducción de la sección del mismo.

(4). Si el coeficiente de seguridad es superior al valor mínimo admitido (3.3.1), los porcentajes (%) se podrán aumentar, siempre que se respeten las condiciones del Cuadro 3.4.2. según Pliego de Condiciones Técnicas vigente.

Libro de Cables

Instalación:

Clase

Nombre

Concesionario

Diligencia: Se diligencia el presente libro, que consta de 30 hojas útiles numeradas y selladas, para la instalación arriba mencionada.

Este Libro de Cables, complemento del Libro de Explotación, da cumplimiento, referente a los cables, a los Pliegos de Condiciones Técnicas vigentes, para la construcción y explotación de las instalaciones de transporte por cable.

Si la duración de algunos cables está comprendida en más de un libro, habrá obligaciones de conservar a la vista el libro o libros anteriores, donde figure parte de su historial, mientras esté en servicio.

El resultado de las revisiones periódicas se pasará debidamente resumido en este libro, a razón de una línea por revisión, al menos. Asimismo se incluirán las operaciones de mantenimiento o reparaciones efectuadas en los cables o acoplamientos, engrases, corrimientos de pinzas, etc.

En un archivador o carpeta complementaria del Libro se conservarán los documentos (facturas, certificados o fotocopias, comunicados firmados por el personal, libros auxiliares no sellados, etc...) que hayan servido de base para llenar este libro.

ANEXO 8.7

Libro de Reclamaciones

Instalación

Clase

Nombre

JUNTA DE CASTILLA Y LEON

CONSEJERIA DE FOMENTO

Dirección General de Telecomunicaciones y Transportes

Libro de Reclamaciones

Instalación:

Clase

Nombre

Concesionario

Diligencia: Se diligencia el presente libro, que consta de 60 hojas útiles, numeradas y selladas, para la instalación arriba mencionada.

Según la legislación vigente para la construcción y explotación de las instalaciones de transporte por cable

(Decreto 673/1966 de 10 de marzo, artículo n.º 32), han de existir libros autorizados por la Inspección a disposición de los usuarios con el fin y efecto de que éstos puedan consignar cualquier queja o denuncia concerniente a los servicios o al personal de las empresas concesionarias.

El concesionario habrá de remitir a la Inspección copia de las reclamaciones dentro de los diez días siguientes a los de la reclamación, juntamente con su informe.

ANEXO 8.8

Modelo para la redacción del Plan de Evacuación

1. Objeto del Plan. El Plan de Evacuación tiene por objeto la previsión, descripción y evaluación del conjunto de operaciones que han de realizarse para evacuar a un lugar seguro y abrigado a todos los usuarios de una instalación de transporte por cable que, por cualquier causa, quede detenida y sin posibilidad de ser reparada y reemprender su marcha en un tiempo inferior al que se necesitaría para efectuar dicho salvamento.

2. Contenido del Plan. 2.1. Descripción de la instalación. El Plan contendrá una descripción de la instalación referida a los aspectos o elementos relevantes para el salvamento. Igualmente se reseñará la ubicación concreta del proyecto de construcción de la instalación y documentación técnica complementaria.

2.2. Situaciones de salvamento. Habrá que prever las posibles averías o accidentes que puedan conducir a la necesidad de realizar un salvamento, así como las diferentes condiciones climatológicas y de luz diurna que puedan modificar parcialmente el plan.

Se detallarán las zonas o aspectos más críticos o dificultosos por cualquier motivo, de las instalaciones en la situación sobrevenida.

2.3. Tipo de salvamento. Se detallará el tipo o tipos de salvamento a realizar en la instalación según las circunstancias que se presenten y que dependerá básicamente del tipo, clase y perfil longitudinal de la instalación.

En general pueden distinguirse los siguientes tipos:

a) Descenso hasta el suelo de los usuarios.

Esta operación se realiza mediante la utilización de descensores, escaleras, mangas de descenso o máquinas dotadas de plumas elevadoras, provistas de cabina o plataforma en su extremo.

b) Descenso hasta el suelo de los vehículos.

Aplicable especialmente a monocables, consiste en el descenso controlado del cable portador tractor en una o varias pylonas, sucesivamente, de forma que los vehículos quedan a una altura del suelo que permita a los usuarios abandonarlos por sus propios medios.

c) Transbordo a cabinas de salvamento.

La operación consiste en trasladar desde una estación y a lo largo del cable una cabina para aproximarla a la que está detenida y efectuar el transbordo.

d) Otros procedimientos.

Se trata de combinaciones de los anteriores o procedimientos especiales que puedan ponerse en práctica.

2.4. Organización y medios personales. 2.4.1. Medios personales.

La empresa explotadora deberá contar en su plantilla con el personal fijo o eventual necesario para realizar el salvamento. Si por ser una instalación aislada, o cualquier otra causa, esto no fuese posible, habrá de concertarse con empresas privadas u organismos públicos (Policía, Guardia Civil, Bomberos, Protección Civil, etc...) el procedimiento de ejecución de salvamento previsto.

2.4.2. Organización. El Plan incluirá de forma clara y precisa quien dirigirá las labores de salvamento, funciones de los mandos intermedios, personal especializado y personal colaborador.

2.4.3. Director ejecutivo. Es la persona que, dentro de la empresa concesionaria, dirigirá y coordinará las operaciones de salvamento. Deberá conocer perfectamente las características y funcionamiento de la instalación, así como de los utensilios e instrumentos para el salvamento.

Deberá existir otra persona de condiciones similares que lo sustituya en caso de ausencia.

Estas funciones corresponderán, normalmente, al Jefe de Explotación y al Encargado de Explotación, respectivamente.

2.4.4. Jefes de equipo. Son las personas que, a las órdenes del Director Ejecutivo, impulsan y dirigen los trabajos de cada equipo. Deberán conocer el funcionamiento y manejo de los elementos a utilizar. Normalmente cada equipo estará compuesto por un mínimo de tres personas.

2.4.5. Personal especializado. Es el encargado de realizar las distintas labores de salvamento según las órdenes e instrucciones del Jefe de Equipo. Conocerán el funcionamiento y manejo de los elementos a utilizar y disfrutarán de unas condiciones físicas adecuadas a los trabajos a realizar.

2.4.6. Personal sanitario y auxiliar. Se dispondrá del personal sanitario y auxiliar (guías, pisteros, socorristas, etc.), para atender y conducir a los usuarios una vez depositados en el suelo.

2.4.7. Número mínimo de equipos. El número mínimo de equipos para atender las tareas de salvamento, estará en función de las características de la instalación y del tipo de salvamento a efectuar.

A modo orientativo pueden darse los siguientes criterios:

a) Descenso de viajeros al suelo.

a.1) Instalaciones de movimiento continuo.

Un equipo por cada ochenta personas con un mínimo de cuatro equipos.

a.2) Instalaciones de vaivén.

Cabinas acompañadas: Un equipo.

Cabinas no acompañadas: Dos equipos.

b) Descenso de vehículos al suelo.

La operación de descenso del cable exigirá tres equipos, uno en la pizona y dos en los vanos contiguos. Además será necesario otro equipo para preparar el descenso del cable en otra pizona, que no podrá efectuarse hasta no haber finalizado la operación anterior.

c) Salvamento a lo largo del cable.

Dos equipos por cada cabina de salvamento. Un equipo acompañará a la cabina y otro quedará en la estación.

2.5. Medios materiales. 2.5.1. Ubicación. Cada instalación deberá contar con un local de dimensiones adecuadas para guardar los útiles destinados al salvamento. Estos útiles deben almacenarse de forma ordenada y accesible, identificados y en perfectas condiciones de uso.

Cuando dos o más instalaciones se encuentran próximas, podrá habilitarse un único local para todas y bastará con que el número de utensilios satisfaga las necesidades de la mayor de ellas.

2.5.2. Cuantificación. Dependerá de la longitud y capacidad de la instalación, existiendo al menos un juego para cada equipo.

2.5.3. Tipos de utensilios y modo de empleo.

a) Los descensores estarán provistos de una polea con velocidad de descenso controlado. Estará equipada con una cuerda de longitud suficiente y carga de rotura mínima de 2.000 Kgs. La unión de anclaje estará dotada de un gancho de seguridad y, en el caso de utilizar cinturón para la fijación del usuario, éste estará provisto de tirantes con anillas de suspensión y corresponderá a modelos homologados por el Ministerio de Trabajo (en la actualidad los MT-21 y MT-22, homologación n.º 1.413).

El descensor deberá fijarse a la estructura del vehículo en un punto que ofrezca la suficiente resistencia que impida el deslizamiento y facilite la recogida del usuario sin peligro de caída.

El descensor y sus componentes estarán calculados para poder soportar una carga mínima de 1.000 Kgs.

b) Las escalas deberán estar construidas con materiales ligeros, al objeto de que puedan ser manipuladas por dos personas. Estarán provistas de elementos que permitan su fijación a los vehículos y sus peldaños estarán contruidos con materiales antideslizantes. Normalmente no deberán utilizarse para alturas superiores a 6 m.

c) Las mangas de evacuación vertical, únicamente podrán utilizarse en vehículos cerrados que dispongan de trampilla en el suelo o una salida lateral, que permita su colocación. Se deberá prestar especial atención a las fijaciones al vehículo en su boca de salida.

d) El descenso de los vehículos hasta el suelo se efectuará haciendo descender el cable portador en una pizona. Esta operación se ejecutará de forma general, mediante un «tractor» con doble sentido de giro controlado. Tanto el soporte superior de la cruceta como los elementos del tractor, deberán estar calculados para soportar cargas de al menos 1, 2 veces la presión que ejerza el cable sobre el balancín. Asimismo, para poder utilizarse este sistema de salvamento, las pizonas propiamente dichas y sus cimentaciones, estarán calculadas y dimensionadas para soportar las sollicitaciones que puedan producirse, con uno de los ramales cargados y el opuesto sin cable. En caso de que ello sea posible, esta operación podrá realizarse con un vehículo dotado de pluma elevadora.

e) Cuando el salvamento debe realizarse a lo largo del cable, (teleféricos de dos vehículos), se dispondrá de al menos un vehículo de salvamento que se encontrará en la estación superior.

2.5.4. Material auxiliar. Deberá disponerse de material de abrigo para los usuarios, megafonía portátil y elementos de iluminación si es previsible el trabajo nocturno.

2.6. Procedimiento de actuación. 2.6.1. Medidas preliminares.

a) Evaluación de averías para asegurarse de la imposibilidad de la evacuación de la instalación, en un plazo razonable, por sus propios medios.

b) Comprobar que la instalación quede perfectamente bloqueada y que, aún bajo la acción de los esfuerzos a que se someterá durante el salvamento, no se moverá en ningún sentido.

c) Comunicar la situación a los usuarios por megafonía advirtiéndoles que no deben tomar iniciativa personal alguna.

d) Distribución de los equipos humanos y materiales en los puntos previstos en el Plan, sin que pueda realizarse operación alguna hasta que dé las órdenes oportunas el Director Ejecutivo.

2.6.2. Operación de salvamento. En el Plan de Evacuación deberá detallarse y justificarse el procedimiento de salvamento elegido y las operaciones concretas que deben realizarse. Asimismo, se incluirá la forma en que deben ser evacuados los usuarios en dirección a un lugar de refugio seguro y abrigado.

2.6.3. Evaluación de tiempos. El Plan contendrá una evaluación del tiempo necesario para la realización de cada una de las fases de salvamento y del conjunto de las operaciones.

2.6.4. Fin de operaciones y puesta en marcha. Finalizado el salvamento se efectuará un recorrido a lo largo de la línea para asegurar que todas las personas han sido evacuadas.

Después de efectuado un salvamento, y antes de la puesta en marcha de la instalación, se hará un reconocimiento exhaustivo

de la misma, principalmente en aquellas partes que han sufrido manipulaciones en las operaciones realizadas.

3. Formalización y documentación del Plan. El Plan de Evacuación constará esencialmente de dos documentos: Memoria Justificativa y Plan de Operaciones.

3.1. Memoria Justificativa. En este documento se analizarán, describirán y evaluarán todos los aspectos que se contienen en el punto 2 de este Anexo.

3.2. Plan de Operaciones. Este documento contendrá de forma resumida y concisa los datos y operaciones que deben conocer y ejecutar el personal encargado del salvamento. Un ejemplar del mismo deberá situarse en un lugar bien localizado dentro del local de almacenamiento del utillaje de salvamento.

Constará esencialmente de los siguientes apartados.

3.2.1. Características generales de la instalación.

- a) Sistema y sentido de movimiento.
- b) Número y diámetro de los cables
- c) Longitud inclinada de la instalación.
- d) Tipo de sujeción del cable tractor.
- e) Tipos de vehículos y capacidad.
- f) Número máximo de vehículos cargados.
- g) Número máximo de usuarios de la línea.
- h) Número de pilonas intermedias.
- i) Altura máxima de los vehículos al suelo.
- j) Presión máxima del cable sobre los balancines.

3.2.2. Características geométricas de la instalación.

- a) Longitud de vanos.
- b) Altura de pilonas.
- c) Altura del cable en el centro de los vanos.
- d) Otros datos de interés a los efectos de salvamento.

3.2.3. Operaciones de salvamento. Se detallarán de forma clara y exacta las operaciones que deben llevarse a cabo y el orden de las mismas tanto las preliminares como las de salvamento propiamente dicho.

3.2.4. Personal. Se relacionará el personal que debe intervenir con indicación de los cargos o puestos de trabajo que desarrollen en la empresa y, si fuera posible, con nombre y apellidos. Esta relación deberá actualizarse anualmente.

3.2.5. Material necesario. En esta relación figurará el material necesario para el salvamento con sus características fundamentales, así como su ubicación habitual. Dentro de lo

posible, este material deberá estar disponible en el local correspondiente y no podrá ser utilizado en labores ordinarias de explotación. Todo el material de salvamento deberá revisarse al menos una vez al año y, en todo caso, después de haber sido utilizado en un salvamento.

3.2.6. Plano o croquis de la instalación. Se reflejarán los datos más relevantes para el salvamento tales como direcciones a tomar por los usuarios, áreas de espera o agrupamiento, tramos peligrosos, accesos de vehículos, pistas de esquí, etc.

4. Adiestramiento y formación del personal. La empresa explotadora deberá disponer de personal suficientemente adiestrado en este tipo de operaciones, organizando periódicamente cursillos de formación y simulacros de salvamento.

5. Revisión y actualización del Plan. El Plan de Evacuación habrá de revisarse siempre que se den circunstancias que modifiquen significativamente la situación inicial y, al menos, cada cinco años.

6. Presentación y aprobación del Plan. El Plan de Evacuación, redactado de acuerdo con las prescripciones que la establece el presente Reglamento, habrá de incluirse como Anexo al proyecto definitivo presentado para el concurso o para la construcción, si no hubiese concurso, por los peticionarios de concesiones de instalaciones de transporte por cable.

La aprobación de dicho Plan compete a la Administración y se hará conjuntamente con la del Proyecto, si procede.

ANEXO 8.9

Datos Estadísticos

ESTADISTICA DE TRANSPORTE POR CABLE

CONCESIONARIO:

ESTACION:

TEMPORADA:

Instalación Horas fun- Viajeros Recaudación N.º
Acci- N.º Víc-

cionamiento transportados dentes (*)
timas

(*) Observaciones (sobre accidentes y sus causas) TC
Telecabina

TS Telesilla

TQ Telesquí

TA Telearrastre

ANEXO 8.10

Señales normalizadas

a) Señales informativas.

- a.1. Funiculares.
- a.2. Telecabinas
- a.3. Telesilla monoplaza.
- a.4. Telesilla biplaza.
- a.5. Telesilla triplaza.
- a.6. Telesilla cuatriplaza.
- a.7. Telesquí.
- a.8. Nombre de la instalación.
- a.9. Puesto de socorro.
- a.10. Teléfono de socorro.
- b) Señales imperativas o de obligado cumplimiento.
- b.1. Pónganse en dos filas.
- b.2. Pónganse en tres filas.
- b.3. Pónganse en cuatro filas.
- b.4. Bajen la protección.
- b.5. Levanten la protección.
- b.6. Levanten la punta de los esquís.
- b.7. Aviso de llegada a 10 m. con salida a la izquierda (Telesquí de percha).
- b.8. Aviso de llegada a 10 m. con salida a la derecha (Telesquí de percha).
- b.9. Aviso de llegada a 10 m. con salida a ambos lados (Telesquí de percha).
- b.11. Dejen la percha (con salida a la derecha).
- b.12. Dejen la percha (con salida a ambos lados).
- b.13. Aviso de llegada a 10 m. (con salida a la izquierda) (Telesquí de tambor).
- b.14. Aviso de llegada a 10 m. (con salida a la derecha).
- b.15. Aviso de llegada a 10 m. (con salida a ambos lados).
- b.16. Dejen el áncora (con salida a la izquierda).
- b.17. Dejen el áncora (con salida a la derecha).
- b.18. Dejen el áncora (con salida a ambos lados).
- b.19. En caso de caída, abandonen la pista.

- b.20. Monten aquí.
- c) Señales de prohibición.
 - c.1. No balanceen las sillas.
 - c.2. No hagan slalom.
 - c.3. No caminen por las pistas.
- d) Señales de peligro.
 - d.1. Cruzamiento.
 - d.2. Atención máquinas.
 - d.3. Telesquí con fuerte pendiente.
 - d.4. Paro de emergencia.
 - d.5. Peligro general.
 - d.6. Peligro de aludes.

ANEXO II

REGLAMENTO DE EXPLOTACION

PARA INSTALACIONES DE TELESQUIS

INDICE

Capítulo 1. Ambito de Aplicación.

Capítulo 2. Personal al servicio de la instalación.

2.1. Responsable Técnico y Encargado de la Explotación
7262

2.2. Conductor Encargado de la instalación 7262

2.3. Personal de servicio 7262

2.4. Sustitución 7262

2.5. Obligaciones del Conductor Encargado
de la instalación 7262

Capítulo 3. Apertura: Reconocimientos e informes periódicos.

3.1. Reconocimiento previo a la apertura 7263

3.2. Reconocimiento general anual 7263

3.3. Reconocimientos diarios, semanales y mensuales
7263

Capítulo 4. Seguridad de las instalaciones.

4.1. Rodaje en vacío 7263

4.2. Elementos mecánicos de seguridad 7263

- 4.3. Medidas normales en período de explotación 7263
- 4.4. Accesos y finales de trayecto 7263
- 4.5. Señalización 7263
- 4.6. Comunicación 7263
- 4.7. Parada imprevista 7263
- 4.8. Circuito de seguridad fuera de servicio 7263
- 4.9. Medidas en caso de avería 7263
- 4.10. Salvamento de viajeros 7263
- 4.11. Informe sobre accidentes o averías 7263
- 4.12. Suspensión del servicio por las condiciones meteorológicas 7264
- 4.13. Servicio nocturno 7264
- 4.14. Consignas de explotación e instrucciones al público 7264
- 4.15. Libros de explotación y de cables 7264

Capítulo 5. Normas de Orden Administrativo.

- 5.1. Anuncios al público 7264
- 5.2. Máximo de viajeros 7264
- 5.3. Edad 7264
- 5.4. Billetes 7264
- 5.5. Tarifas 7264
- 5.6. Horarios 7264
- 5.7. Obligaciones del personal en general 7264
- 5.8. Interrupciones en el servicio 7264
- 5.9. Exenciones de responsabilidad 7264
- 5.10. Actuaciones inmediatas en caso de accidente 7264
- 5.11. Libro de reclamaciones 7264
- 5.12. Responsabilidad de los viajeros 7264
- 5.13. Estadística 7264

Capítulo 6. Anexos.

- 6.1. Lista de Revisiones de acuerdo con el Capítulo 3 del presente Reglamento 7264

CAPITULO 1

Ambito de Aplicación

El presente Reglamento se aplicará a todos los telesquís cuyo trazado discorra total o parcialmente por la Comunidad de Castilla y León.

El personal debe observar este Reglamento, así como las prescripciones establecidas por la Administración o por los constructores con la aprobación de ésta así como también hará observar por los usuarios las normas que les afecten.

Una colección puesta al día de instrucciones y descripciones, así como un ejemplar del presente Reglamento, deberá mantenerse en lugar fácilmente accesible al personal de servicio en la instalación a fin de que el mismo pueda imponerse debidamente y efectuar consultas en todo momento.

CAPITULO 2

Personal al servicio de la instalación

2.1. Responsable Técnico y Encargado de Explotación. La empresa concesionaria de una instalación de telesquí deberá disponer de un Responsable Técnico cuyos conocimientos profesionales sean adecuados a la importancia de las instalaciones a su cargo, a cuyas órdenes estará el Encargado de Explotación y a las órdenes de éste estará el Conductor Encargado del funcionamiento de la instalación y de la seguridad del servicio, y un Auxiliar, que podrá reemplazar a éste, recayendo en cada caso y sobre cada uno de ellos las responsabilidades correspondientes a la explotación de la instalación de que se trate.

El nombramiento de las personas que hayan de actuar como Responsable Técnico y como Encargado de la Explotación, habrá de ser conocido por la Inspección, la cual podrá no aceptarlas, así como proponer su cese por motivos justificados.

2.2. Conductor Encargado de la instalación. Como responsable de la instalación, habrá un Conductor Encargado de la misma con capacidad suficiente, que acreditará, cuando sea factible, mediante el certificado de haber cursado con aprovechamiento los cursillos de capacitación correspondientes. El nombramiento de Conductor Encargado deberá ser conocido por la Inspección, la cual podrá no aceptarlo, así como proponer su cese por motivos justificados.

2.3. Personal de Servicio. El Conductor Encargado o la persona que, debidamente autorizada, le sustituya, deberá encontrarse constantemente en los alrededores de la instalación mientras ésta preste servicio.

2.4. Sustitución. Cuando por alguna circunstancia (enfermedad, vacaciones, ausencia temporal, etc.), el Conductor Encargado no esté presente en la instalación por un período igual o superior a media jornada, el Encargado de Explotación designará al conductor que se hará cargo de la misma.

2.5. Obligaciones del Conductor Encargado. El Conductor Encargado debe conocer perfectamente el funcionamiento de la instalación y el presente Reglamento. Se ocupará también de

instruir en lo mínimo indispensable a quien le sustituya o le ayude en su funcionamiento, manteniendo y haciendo mantener el debido comportamiento con los usuarios.

Será responsable de la realización de los controles periódicos previstos, de las pruebas y de los trabajos de revisión y entretenimiento, del buen estado de conservación del material a su cargo, así como de facilitar los datos para el mantenimiento al día de los libros y documentos reglamentarios y de comunicar a sus jefes todos los accidentes e incidentes, que se produzcan.

También se responsabilizará de la reparación de las deficiencias o averías de la instalación, previo asesoramiento del Encargado de la Explotación.

CAPITULO 3

Apertura: Reconocimientos e informes periódicos

3.1. Reconocimiento previo a la apertura. No se pondrá en servicio esta instalación después de su construcción, o después del cambio de cable portatractor o de avería importante sin la práctica de reconocimiento previo y de un rodaje por un período prudencial, comprobándose el funcionamiento de los elementos en relación con la seguridad, tales como pulsadores de paro, línea de seguridad, portillones, dispositivos de tensión, etc.

El Responsable Técnico, remitirá a la Inspección el Acta de rodaje y pruebas realizadas, antes de que ésta proceda a levantar Acta de reconocimiento y pruebas finales.

3.2. Reconocimiento general anual. Independientemente de los reconocimientos que hayan podido tener lugar por otras razones, se llevará a cabo una revisión general y completa de todos los elementos de la instalación al final de la temporada invernal, estableciéndose un programa de trabajos a realizar cuyas líneas generales se pondrán en conocimiento de la Inspección en todos aquellos casos que se trate de trabajos que se aparten del mantenimiento rutinario por si considera oportuno estar presente.

Previamente a la puesta en marcha en la siguiente temporada, el Responsable Técnico enviará a la Inspección una Acta en la que conste el detalle de trabajos realizados.

Las autoridades de la Inspección podrán fijar aquellas pruebas o revisiones que estimen necesarias para garantizar la mejor seguridad de la instalación.

No se podrá introducir modificación alguna que afecte a la seguridad del servicio o represente variación del proyecto original sin previo conocimiento y autorización de la Inspección.

3.3. Reconocimientos diarios, semanales y mensuales. Deberán realizarse diariamente los reconocimientos indicados en el apartado 4.3.

Se adjunta a este Reglamento lista de revisiones y engrases que se deberán efectuar con la periodicidad indicada.

La ejecución y resultados de estas operaciones deberá hacerse

constar en el Libro de Explotación. Se concederá especial atención a los cables, a cuyo fin se practicarán los reconocimientos periódicos previstos en el Pliego de Condiciones vigente, y que se concretan en la lista de revisiones antes mencionada.

CAPITULO 4

Seguridad de las instalaciones

4.1. Rodaje en vacío. Previamente a la reapertura de la instalación en el comienzo de la temporada y después de averías, accidentes o interrupciones siempre que se estime su exigencia, se practicará un reconocimiento previo, así como un rodaje por período prudencial, efectuando todo tipo de pruebas y comprobaciones, tales como se citan en el apartado 3.1.

4.2. Elementos mecánicos de seguridad. En la ejecución de las revisiones previstas en la lista anexa a este Reglamento, se concederá especial atención a los elementos relacionados con la seguridad, singularmente, línea de seguridad, detectores de descarrilamiento del cable, portillones, dispositivos de tensión, poleas y rodamientos, pulsadores de paro, etc.

4.3. Medidas normales en período de explotación. No se procederá a la apertura diaria al público de la instalación sin realizar previamente las siguientes operaciones:

a) El agente se trasladará a la estación superior por los propios medios de la instalación, después de comprobar que la línea de seguridad funciona adecuadamente, observando si la línea está en condiciones de funcionamiento y la pista de arrastre libre de obstáculos y con la calidad y espesor suficientes de nieve, de tal forma que no presente riesgos para los usuarios.

b) Durante el trayecto comprobará el estado de la pista así como el acondicionamiento de la misma a la salida y la llegada.

c) En la estación superior comprobará los pulsadores de paro, verificando eventualmente la posición del contrapeso, etc.

Sólo después de estas verificaciones podrá el Conductor Encargado abrir al público la instalación.

4.4. Accesos y finales de trayecto. Los accesos y finales de trayecto han de estar debidamente preparados y señalizados en lugar adecuado y con suficiente antelación.

Las áreas de recepción donde se forman los turnos de espera y de llegada donde se produce la salida han de estar bien aisladas y protegidas. Deberán existir los medios, circuitos y otras medidas que eventualmente fueran necesarios para evitar cualquier desorden en la espera y para garantizar la seguridad y buen orden en los finales de trayecto.

4.5. Señalización. Deben instalarse carteles-croquis con la inscripción del nombre de la instalación; así como los necesarios avisos de instrucciones, y posibles peligros a los usuarios, lo mismo en las estaciones que en la pista.

En el Anexo 8.10 del Reglamento de Explotación para las

Instalaciones de Telecabinas y Telesillas figura el modelo oficial de los distintos tipos de señales normalizadas a emplear.

4.6. Comunicación. El Conductor Encargado deberá estar provisto de radioteléfono u otro medio que le permita conectar con sus jefes o con otras instalaciones en caso de emergencia.

4.7. Medidas previas a la puesta en servicio después de parada imprevista. Después de toda parada imprevista de la instalación, el Conductor Encargado se abstendrá de ponerla de nuevo en marcha sin asegurarse de que está corregida la anomalía que dio lugar a la misma. Si hubiera de ausentarse con motivo de la avería deberá asegurarse de que nadie, en su ausencia, pueda poner en marcha la instalación. Antes de abrirla de nuevo al público, un empleado deberá efectuar las comprobaciones necesarias para asegurarse de que todo ha quedado en condiciones, realizando, en caso de existir la menor duda, un recorrido completo a lo largo de la línea.

4.8. Circuito de seguridad fuera de servicio. El funcionamiento con el circuito de seguridad fuera de servicio está totalmente prohibido.

Sólo puede aceptarse como supuesto excepcional, con autorización expresa del Jefe Técnico de más categoría presente en área de las instalaciones y con conocimiento y atención especial por parte de todos los agentes presentes en la instalación.

4.9. Medidas a tomar en caso de avería. En caso de observarse resistencia anormal en la línea o cualquier otra anomalía (ruidos, oscilación del cable y contrapeso, excesivo consumo de corriente, etc.) el Conductor Encargado detendrá en seguida la marcha de la instalación.

Los viajeros deberán ser informados, en lo posible, de la duración que se supone tendrá la interrupción del servicio.

4.10. Salvamento de viajeros. En previsión de posibles accidentes, el personal de servicio deberá tener instrucciones concretas del médico para que pueda atender a los accidentados y ocuparse de su traslado al Centro asistencial que proceda. La instalación deberá poder contar, con el material suficiente según la instalación de que se trate y que figurará en el Plan de Evacuación correspondiente. Se indicará la ubicación de este material que estará debidamente guardado y protegido en las inmediaciones de la instalación y que fuese posible en una caseta.

4.11. Informe sobre accidentes o averías. Sin perjuicio de la anotación obligada en el Libro de Explotación de las causas, pormenores y consecuencias de averías y accidentes, deberá remitirse a la Inspección un informe cada vez que se produzca cualquier accidente en la instalación, así como cuando se produzcan averías o anomalías de cierta importancia. Este informe se fundamentará en el parte del Conductor Encargado, siendo firmado por éste y por el Responsable Técnico de la Instalación. En caso de accidente de importancia deberá darse cuenta inmediatamente por telegrama o por teléfono a la Inspección, sin que esto excuse de remitir posteriormente el informe escrito detallado.

4.12. Suspensión del servicio por las condiciones

meteorológicas. El servicio habrá de ser suspendido o interrumpido en cualquier circunstancia que, con juicio prudente, el Conductor Encargado de la instalación, o su Jefe Técnico estimen que queda disminuida la seguridad de la instalación y muy especialmente en condiciones de viento fuerte o cuando exista manifiesta amenaza de tormenta o tempestad.

La velocidad máxima admitida para el viento es de 15 m./seg., sin perjuicio de que, sin llegar a alcanzar este tope máximo, determinadas circunstancias, como, por ejemplo, viento racheado, aconsejen, asimismo, la suspensión del servicio.

Puede ser también motivo de suspensión del servicio la existencia de manguitos de hielo en los cables o mecanismo de la instalación, o la falta de visibilidad.

4.13. Medidas a tomar en caso de servicio nocturno. En caso de servicio nocturno habitual serán necesarias medidas especiales aprobadas por la Inspección, tales como iluminación suficientemente intensa, señalización adecuada etcétera. De no cumplirse unas condiciones mínimas de visibilidad no podrá prestarse servicio, ni siquiera eventualmente.

4.14. Consignas de explotación e instrucciones al público. El Encargado de la Explotación cursará al personal de la instalación las consignas de explotación que sean necesarias, entre ellas las formalidades para el relevo en el servicio. Aquellas consignas que afecten a la seguridad deberán transmitirse por escrito. Asimismo, dará las instrucciones que sean oportunas para que figuren expuestas en lugares bien visibles al público, anuncios y carteles, conteniendo horarios de apertura y cierre, normas sobre acceso de viajeros, mínimos de edad, uso correcto de la instalación, etc.

4.15. Libros de explotación y cables. En la instalación (o en lugar centralizado de la estación fácilmente accesible) existirán dos libros visados por la Inspección para la anotación de todas las incidencias de la explotación. Uno de ellos se destina exclusivamente a los cables, mientras en el otro se anotará lo referente al conjunto de la instalación, con excepción de los cables. Estos libros deben mantenerse al día y serán exigidos por las autoridades inspectoras en sus visitas a la instalación.

Se utilizarán los modelos de Libros definidos en los Anexos 8.5 y 8.6 del Reglamento de Explotación para Telecabinas y Telesillas.

CAPITULO 5

Normas de Orden Administrativo

5.1. Anuncios al público. En todas las estaciones y en lugares bien visibles, deberán exponerse al público anuncios y carteles, conteniendo las normas que, referentes al servicio, afecten a los usuarios o a terceras personas y fundamentalmente las prohibiciones de acceso a la instalación de personas embriagadas o drogadas, etc. También figurarán los Cuadros de Horarios y la Tarifa de precios supervisada por la Inspección, así como aviso de existir un Libro de Reclamaciones a disposición del público y un ejemplar del presente Reglamento.

5.2. Máximo de viajeros. No se admitirá en cada enganche un número de viajeros superior a su capacidad.

5.3. Edad. No se permitirá la utilización de las instalaciones por niños que no hayan alcanzado la edad escolar, salvo que vayan acompañados por alguna persona mayor de edad y que tenga la tutela de los niños.

5.4. Billetes. Todos los pasajeros deberán ser portadores del billete, abono o título de transporte correspondiente, y en su defecto se sancionará con el abono del doble del «forfait» del día, excepto en el caso que se pueda demostrar que no se ha hecho uso de la instalación más que una sola vez. La comprobación se verificará fuera del recorrido. En el billete, abono o título de transporte, se ha de especificar de forma bien visible que su utilización da origen a derechos, deberes y obligaciones, establecidos en la normativa legal vigente, y figurar, si es oportuno, extracto de la citada normativa y otras advertencias de interés para el público.

5.5. Tarifas. Los Cuadros correspondientes deberán estar expuestos al público en lugares visibles y resguardados de las inclemencias de tiempo, una vez supervisados y sellados por la Inspección.

5.6. Horarios. El horario de servicio será el que, previamente aprobado por la Inspección, figure en los cuadros mencionados en el apartado 5.1.

5.7. Obligaciones del personal en general. El personal de servicio tiene la obligación de observar la máxima corrección con el público y de presentarse debidamente uniformado o con el distintivo adecuado.

El citado personal tiene preferencia en la utilización de las instalaciones, bien entendido que deberá acreditar su condición, si le fuera exigido cuando haga uso de este derecho.

Se entenderán también comprendidos dentro de la definición de personal de servicio, aquellas personas que, no siendo empleados directos del concesionario, en el momento de utilizar la preferencia realicen actos de servicio de socorro, de vigilancia o de interés público general o por la seguridad y buen orden de la estación. Estas personas deberán, igualmente, acreditar su condición y justificar el servicio realizado cuando se les exija.

El personal de servicio deberá conocer perfectamente todas las normas legales y reglamentarias que sean necesarias para el buen ejercicio de su misión.

5.8. Interrupciones en el servicio. Si durante el funcionamiento de la estación, por motivos de seguridad, la Dirección de la misma se ve obligada a cerrar al público instalaciones y pistas, ello no obliga necesariamente a la devolución del importe del «forfait».

5.9. Exenciones de responsabilidad por accidente. Los viajeros serán prevenidos, por avisos expuestos al público, de que la Sociedad explotadora está exenta de responsabilidad en el caso de accidentes que se produzcan por causas fortuitas, fuerza mayor o por imprudencia, desobediencia o hacer caso omiso de las señales por parte de los viajeros.

5.10. Actuaciones inmediatas en caso de accidentes. En caso de accidentes se hará uso de las instrucciones señaladas en el apartado 4.10 y se cumplimentarán debidamente las normas del Seguro Obligatorio de Viajeros.

5.11. Libro de Reclamaciones. Ante cualquier queja del público, se le hará saber que existe un Libro Oficial de Reclamaciones a disposición de los usuarios, que les será facilitado para que puedan formular la reclamación, siendo imprescindible la presentación del D.N.I. y domicilio del reclamante. De toda reclamación consignada en el libro, la empresa remitirá copia a la Inspección, acompañada de un informe sobre la misma, redactado por el Responsable Técnico cuando afecte a su competencia, anotándose en el libro la fecha en que se realiza. Este informe deberá remitirse en un plazo inferior a 10 días de la fecha de reclamación.

5.12. Responsabilidad de los viajeros. El incumplimiento de las normas legalmente aprobadas o la actuación imprudente o irrespetuosa de los viajeros hacia el personal de la estación o hacia otros usuarios, independientemente de las sanciones que se podrían aplicar previstas por la Ley, faculta al personal de la estación para proceder a la inmediata retirada de abonos o billetes y a prohibir la utilización de las instalaciones como medida de seguridad. Contra las decisiones del personal de servicio, los viajeros podrán recurrir ante el Director de la Estación.

5.13. Estadística. El Conductor Encargado de cada instalación se ocupará de facilitar los datos que han de ser la base para la oportuna remisión de partes estadísticos a la Inspección.

CAPITULO 6

Anexos

Cada instalación deberá incluir los siguientes documentos:

6.1. Lista de Revisiones de acuerdo con el Capítulo 3 del presente Reglamento.