

DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN PARA LAS INSTALACIONES DE TRANSPORTE POR CABLE

Decreto 7/1990, de 22 de febrero, por que se aprueba el Reglamento de Explotación para las Instalaciones de Transporte por Cable ⁽¹⁾

De acuerdo con el artículo 13 del Reglamento de Concesiones de Telesquíes, aprobado por Decreto 673/1986, de 10 de marzo, y al efecto de adaptar los Reglamentos de Explotación, tipo para telesillas y para telesquíes, a lo que disponen los pliegos de condiciones técnicas para la construcción y explotación de las instalaciones de teleféricos e instalaciones de remonta pendientes, aprobados, respectivamente, por las Órdenes ministeriales de 30 de marzo de 1979 y 25 de abril de 1976, se hace necesario aplicar en todas las instalaciones de telesillas y de telesquíes un Reglamento de Explotación tipo adecuado para el funcionamiento de telesillas, y otro para el funcionamiento de telesquíes, en los cuales se reflejen las exigencias y los requisitos de seguridad que las citadas Órdenes ministeriales disponen y que deben establecerse para el buen funcionamiento de todas las instalaciones.

La adopción de estos Reglamentos de Explotación, tipo para todas las instalaciones, no puede representar más que ventajas, tanto por lo que respecta a las instalaciones existentes como a las que se construyan en el futuro, ya que supondrá una modernización de las normas vigentes, así como una simplificación en la confección y examen de los proyectos que de ahora en adelante sean presentados.

Atendidas las competencias plenas de la Comunidad de Madrid en materia de transporte por cable, tal como dispone el artículo 26.5 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid ⁽²⁾, y en uso de las facultades que confiere el Real Decreto 824/1984, de 22 de febrero, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad de Madrid en materia de transportes terrestres, a propuesta del excelentísimo señor Consejero de Política Territorial, y a tenor de lo establecido en el artículo 21, apartado g), de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, el Consejo de Gobierno, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado de 1 de febrero de 1990,

DISPONE:

¹ .- BOCM 26 de febrero de 1990.

² .- Artículo 26.1.6 del vigente Estatuto

Artículo 1.

Se aprueba el Reglamento de Explotación de las Instalaciones de Transporte por Cable ⁽³⁾.

Artículo 2.

Los nuevos proyectos de concesión de telecabinas y telesillas, que la Orden de 30 de marzo de 1979 define como *teleféricos monocables+, deberán adoptar el modelo anexo del Reglamento para telecabinas y telesillas.

Artículo 3.

Los nuevos proyectos de concesión de telesquíes, que por sus características estén incluidos en la Orden de 25 de octubre de 1976 sobre construcción y explotación de remontapendientes, deberán adoptar el modelo anexo del Reglamento de Explotación para telesquíes.

Artículo 4.

Los Reglamentos de Explotación que fueron aprobados al autorizarse las instalaciones hoy en funcionamiento, se considerarán sustituidas por los citados modelos. No obstante, en aquellos supuestos en que el concesionario de alguna explotación considere que existe alguna particularidad relevante que aconseje hacer de ella una excepción, lo manifestará por escrito a la inspección, para que, si se considera conveniente, la Dirección General de Transportes autorice la utilización de un Reglamento de Explotación especial.

Artículo 5.

A partir de la entrada en vigor de la presente norma, cuando se proceda a la presentación de los nuevos proyectos a los que se refieren los artículos 1 y 2, deberá incluirse un ejemplar del Reglamento de Explotación del modelo que corresponda, a excepción de aquellos supuestos en que exista alguna particularidad relevante y sea necesario modificarlo, para adaptarlos al caso particular de que se trate.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

En el plazo de tres meses, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, las empresas concesionarias de las instalaciones de telesillas y de telesquíes

³ .- Téngase en cuenta el [Decreto 74/1993, de 26 de agosto](#), cuyo Anexo II afecta al procedimiento administrativo de autorización de construcción y puesta en servicio de instalaciones de transporte por cable, regulado por el presente Reglamento.

actualmente en funcionamiento, al amparo de la normativa anterior, vendrán obligadas a adecuar dichas instalaciones a las prescripciones de este Reglamento.

DISPOSICIÓN FINAL

El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el “Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid”.

REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN PARA INSTALACIONES DE TRANSPORTE POR CABLE

CAPITULO 1 Generalidades

1.1. Ámbito de aplicación.

El presente Reglamento se aplicará en todas las instalaciones de transporte público de viajeros de la Comunidad de Madrid, cuyo sistema de tracción esté constituido por cable, cualquiera que sea el procedimiento de sujeción o acoplamiento de los vehículos a aquéllos y la naturaleza de estos últimos y con independencia del camino de rodadura o sustentación utilizada, con excepción de los telesquíes cuya normativa específica figura en el capítulo 9 de este Reglamento.

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 con amabilidad 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.

2.2. Responsable Técnico.

La empresa concesionaria dispondrá de un Responsable Técnico, capacitado por su experiencia, conocimiento y/o títulos profesionales, proporcionados a la importancia de las instalaciones que tenga a su cargo.

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

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

Su nombramiento deberá ser notificado a la Administración, junto con una breve exposición de sus circunstancias profesionales, pudiendo aquélla recusar tal nombramiento o, en cualquier momento, exigir su cese, por motivos justificados.

2.3. Encargado de la Explotación.

A las órdenes del Responsable Técnico estará un Encargado de la Explotación, Jefe directo del conjunto de las instalaciones, que permanecerá en el área de estas últimas durante todo el tiempo en 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.

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

2.4. Conductor.

Al frente de cada instalación habrá un Conductor encargado de su funcionamiento y manejo 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...

Durante toda la duración del servicio el Conductor 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.

Atenderá personalmente al público usuario y cuidará del cumplimiento de las normas que al mismo se refieran, principalmente en lo relativo a seguridad.

Se encargará de los controles periódicos cuya realización le haya sido asignada, de efectuar las pruebas que correspondan, de los trabajos de revisión y entretenimiento 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 necesario para atender las instalaciones que, en cada momento, se encuentren en servicio. La designación del Conductor 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 de las instalaciones deberá ser conocido por la inspección, 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, acompañantes en funiculares, etc...-, que por razón de la función a ellos encomendada hayan de tener trato frecuente con el público usuario, estarán especialmente adiestrados 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 la 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 expresa conformidad 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.

Como anexo 8.1 del presente Reglamento figuran las comprobaciones mínimas sobre las que incidirá dicho control, ajustándolas, como es natural, 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 de este 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, siguiendo la pauta que se adjunta en el anexo 8.2.

Dichas pruebas se realizarán en presencia del concesionario y de sus resultados dará cuenta en un Acta a la que se 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.

Aparte de las pruebas generales indicadas en el artículo anterior, la Administración determinará, en cada caso, las pruebas especiales 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, se podrá dar 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 Conductor/es y demás personal auxiliar.
- Disponibilidad de repuestos y elementos para conservación y mantenimiento.
- Disponibilidad de aparatos 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 capítulo 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 certificado 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 salvamento de viajeros.
- Libro de Explotación.
- Libro de Cables.
- Libro de Reclamaciones, uno para el conjunto de las instalaciones objeto de una misma concesión.
- Un ejemplar del presente 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. La Administración podrá, de considerarlo conveniente, recabar informe de una entidad especializada que, con cargo al concesionario, efectuará una revisión general o parcial del sistema y emitirá su dictamen, pudiendo decretar el cierre de aquellas instalaciones si algún elemento incumple las prescripciones del Pliego de Condiciones vigente para la instalación de que se trate.

Llegado el caso, la Administración podrá prohibir la utilización pública de la instalación hasta tanto 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 artículo anterior, el personal del servicio en la instalación dispondrá de un manual en el que de forma precisa se establezcan los controles que, de forma periódica, sea preciso realizar para comprobar y garantizar el estado de conservación del conjunto.

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 estas últimas se efectuará anotación, en la fecha, bien en el Libro de Explotación, bien 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 general 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 Administración de las fechas que se prevean para su realización y aquélla 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 observar 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 extraordinaria.

Una vez cada siete años se efectuará la revisión anual de forma más completa. A lo largo de ella, además de todas las verificaciones y pruebas previstas anteriormente, se procederá al examen detallado de todos los elementos que la inspección considere convenientes, en función de: las características constructivas de la instalación, de su edad, estado de conservación, horas de funcionamiento, etc..., imponiendo la inspección, control y verificación más adecuada a cada situación.

4.5. Reconocimiento tras largas interrupciones.

Cuando por las razones que fueren (falta de nieve, en instalaciones de montaña, durante dilatados períodos, por ejemplo), la instalación llevase mucho tiempo sin funcionar, 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 por paradas imprevistas.

Si durante el servicio normal se produjera una detención de la instalación, por causa no prevista, el Conductor se abstendrá de ponerla de nuevo en marcha sin averiguar la causa que motivó tal parada y asegurarse que esté correctamente corregida la anomalía que la provocó.

En caso de resultar avería reparable por el propio Conductor, 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 rápida, procederá en la forma que se detalla en los apartados 5.6 y 5.7.

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.

A lo largo 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 tomarán 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 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, calificación de la pista, 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 8.5 del presente Reglamento figura el modelo oficial de los distintos tipos de señales a emplear. Independientemente de su clasificación por razón de utilidad dichas señales se agrupan en dos grandes apartados: de empleo obligado y de empleo recomendable.

A partir de la puesta en vigor de este Reglamento de Explotación, las señales con los números 1.1 a 1.9 del anexo se consideran como obligatorias por lo que todos los concesionarios deben proceder a su colocación en el más breve plazo posible, que será acordado por la Administración.

La colocación de las señales con los números 2.1 a 2.24 del anexo es potestativa por parte del concesionario pero, en cualquier caso, si se opta por su emplazamiento habrán de atenderse, en cuanto a dimensiones, símbolos y colores, al modelo expresado.

El Encargado de la Explotación y los distintos Conductores 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. Otro tanto debe decirse, de 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 con viajeros.

El Encargado de Explotación y el Conductor 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 estará provisto de un radio teléfono o red interna telefónica para poder comunicar con sus superiores o con otras instalaciones tan pronto sean 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 Salvamento.

5.6. Averías.

El Conductor 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 se abstendrá de ponerla de nuevo en marcha sin asegurarse de que está corregida 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 pozo. 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.

Toda avería será obligadamente 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, 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 salvamento 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 Salvamento tiene como objetivo conseguir que el rescate de viajeros se realice en un plazo máximo de tres horas en las peores circunstancias.

Se concretará para cada una de las instalaciones un Plan de Salvamento de acuerdo con el anexo 8.9, 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 salvamento, 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 la instalación estime que 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, aun 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 juzgue 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 de 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.

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 8.6, figura un modelo del Libro de Explotación y sus características.

Como se indica en el apartado 4.3, 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.

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 8.7, figura un modelo del citado Libro con las anotaciones esenciales que deben registrarse.

6.3. Informe sobre accidentes y averías.

Sin perjuicio de la debida anotación en el Libro, 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 telegráfica, sin que tal información anticipada excuse de la obligación de hacerla detalladamente por escrito.

6.4. Estadística.

Mensualmente 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.
- Mes de referencia.
- Número de horas de funcionamiento.
- Número de viajeros que han utilizado la instalación.
- Recaudación obtenida.
- Observaciones (accidentes, averías graves, incidentes dignos de mención, etc ..).

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.

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

- Normas de acceso a las instalaciones.
- Tarifas.
- Horarios.
- Limitaciones de edad, cargas u otras.
- Prohibiciones específicas (balanceo de sillas, comportamientos inadecuados, etc).
- Normas específicas de utilización.
- Calificación de las pistas (en el caso de estaciones de nieve).
- Disponibilidad del Libro de Reclamaciones.

7.3. Obligaciones del personal.

Todo el personal de servicio, cual la 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:

- Se presentará siempre aseado y con el atuendo adecuado a la función que realice.
- 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 adiestrándole, en caso de necesidad, en el buen uso de las instalaciones.
- Reprenderá con tacto 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 de 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 antirreglamentana 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 revista, 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 para proceder o hacia otros usuarios o la utilización de las instalaciones de forma que puedan ser causa de peligro o deterioro, donde 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 que dichos títulos de transporte pueden adoptar.

En todos los casos el concesionario cuidará de que por su forma, tamaño, color o cualquier otra característica sean fácilmente identificables las diversas modalidades del título de transporte y las condiciones o limitaciones de su utilización.

El concesionario enviará a la Administración, para su conocimiento, muestras de los títulos de transporte que en cada momento tenga en vigor y cuidará de notificar a aquélla las modificaciones que, eventualmente, establezca en los mismos.

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

El concesionario comunicará a la Administración, periódicamente y siempre que haya 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. Horarios 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 Salvamento 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 anexo 6.3.

7.8. Libro de Reclamaciones.

A disposición del público se encontrará un Libro Oficial según el modelo del anexo 8.8, en el que todo usuario puede consignar sus quejas contra la empresa concesionaria o sus empleados.

Sus hojas estarán numeradas y selladas por la Administración.

Toda reclamación vertida al 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 Explotación. Este informe habrá de remitirse en un plazo no superior a diez días de la fecha de la 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.

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 con medición eventual de su resistencia.
- Prevención contra incendios, en su caso.
- Inspección de instalaciones sanitarias, si las hubiese.
- 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 hubiese.
- 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 hubiese.
- Comprobación de las características y componentes del sistema de tensión, especialmente si éste es hidráulico, verificación con los datos de proyecto.
- Examen de los mecanismos de frenado (mínimo dos, uno de ellos al volante) y comprobación de su respuesta a los siguientes estímulos:
 - Accionamiento normal de 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 caída de tensión, sobreintensidad, descarrilamiento, inadecuada posición del contrapeso, acción sobre portillones, si los hubiese.
 - 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 pendientes 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 en funiculares y dimensiones de la escalera de servicio.
- Comprobación del adecuado acondicionamiento de la pista de deslizamiento en telesquís.

8.1.3. Apoyos.

- Comprobación de la concordancia, en número, componentes, dimensiones y posición topográfica con los datos de 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 dispositivos 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; limitadores 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), protectores y/o cinturones (telesillas) y perchas (telesquís).
- Verificación de la protección anticorrosiva.
- Comprobación de la distancia entre vehículos.
- Comprobación de la numeración y su colocación visible.
- Señalización interna en 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 imperativas o de información, especialmente de las previstas como obligatorias en el apartado 5.3, y anexo 8.5, del presente 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 sólo 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 despegue 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, coginetes 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.

-Prueba 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 hubiesen 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 antirretroceso.
- 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 detenida de pinzas desacoplables y dispositivos de control de sujeción.
- Verificación de la dotación normal en almacén de repuestos y grasas.
- De todo ello 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.
- Quando 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 magnetointuctivo.

Será obligado el realizar un nuevo ensayo magnetointuctivo transcurrido un período de tres años y otros tantos con posterioridad a este último. 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 50% más, en aquellos casos en que las pinzas sean de construcción tal que se garantice una presión suficiente, pero no excesiva, y a condición de que durante la revisión anual, sean sometidas a un minucioso reconocimiento que asegure el mantenimiento de la presión precisa con reducción de un 5% del diámetro del cable.

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 lo 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.

ANEXO 8.4

Controles mínimos en el reconocimiento general anual

8.4.1. Con instalación parada.

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

-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 necesaria para que las mordazas no lleguen a tocarlo.

-Medición de 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 anti-embalamiento.

-Prueba de retención del dispositivo antirretroceso.

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

8.4.3. Pruebas de salvamento.

-Se realizará un simulacro de salvamento, 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

Señales normalizadas

COMUNIDAD DE MADRID

Consejería de Política Territorial

DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES

ANEXO 8.5

Señales normalizadas

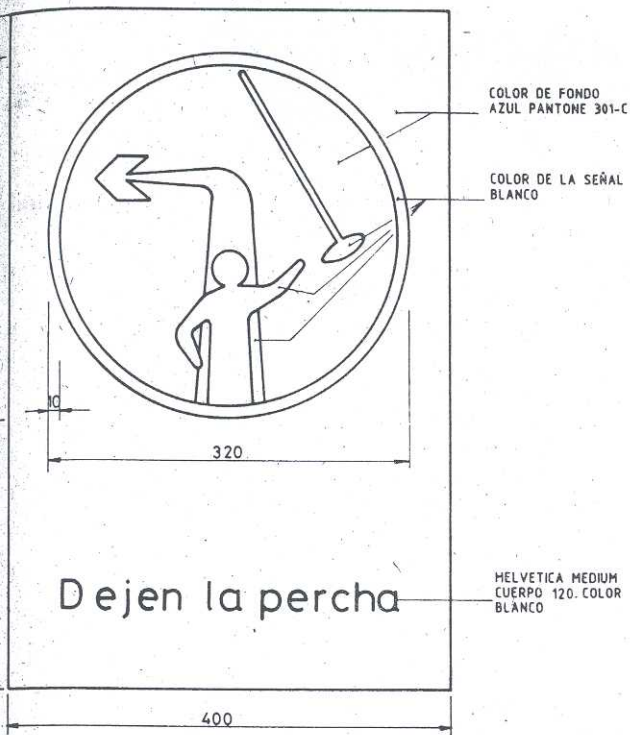
8.5.1. Señales de empleo obligatorio.

1.1. Suelten la percha telesquís de percha).

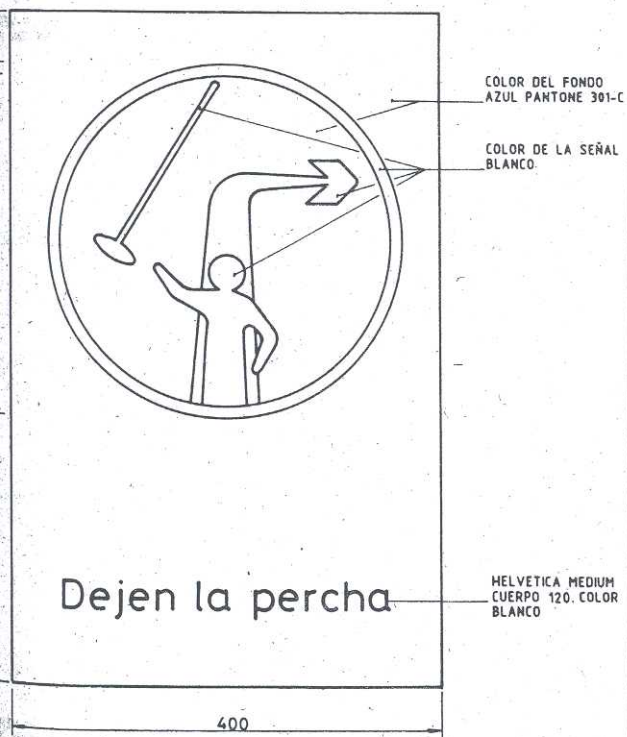
1.2. Suelten la percha (telesquís de percha).

- 1.3. Suelten la percha (telesquís de percha.
- 1.4. Suelten el áncora (telesquís de tambor).
- 1.5. Monten aquí.
- 1.6. Bajen aquí.
- 1.7. Paro de emergencia.
- 1.8. Peligro general.
- 1.9. Telesquí, con pendiente superior al 55% en una distancia mayor de 60 m.
- 1.10. Funiculares.
- 1.11. Telecabinas.
- 1.12. Telesilla monoplaça.
- 1.13. Telesilla biplaça.
- 1.14. Telesilla triplaça.
- 1.15. Telesilla cuatriplaça.
- 1.16. Telesquí.
- 1.17. Bajen la protección.
- 1.18. Lavanten la protección.
- 1.19. Levanten la punta de los esquís.
- 1.20. Prevención llegada 10 m.(telesquís de percha).
- 1.21. Prevención llegada 10 m. (telesquís de tambor).
- 1.24. Pónganse en dos filas.
- 1.25. Pónganse en tres filas.
- 1.26. Pónganse en cuatro filas.
- 1.27. No balanceen las sillas.
- 1.28. No hagan slalom.
- 1.29. No caminen por las pistas.
- 1.30. Atención máquinas.
- 1.31. Cruzamiento.
- 1.32. Estrechamiento.
- 1.33. Peligro de aludes.

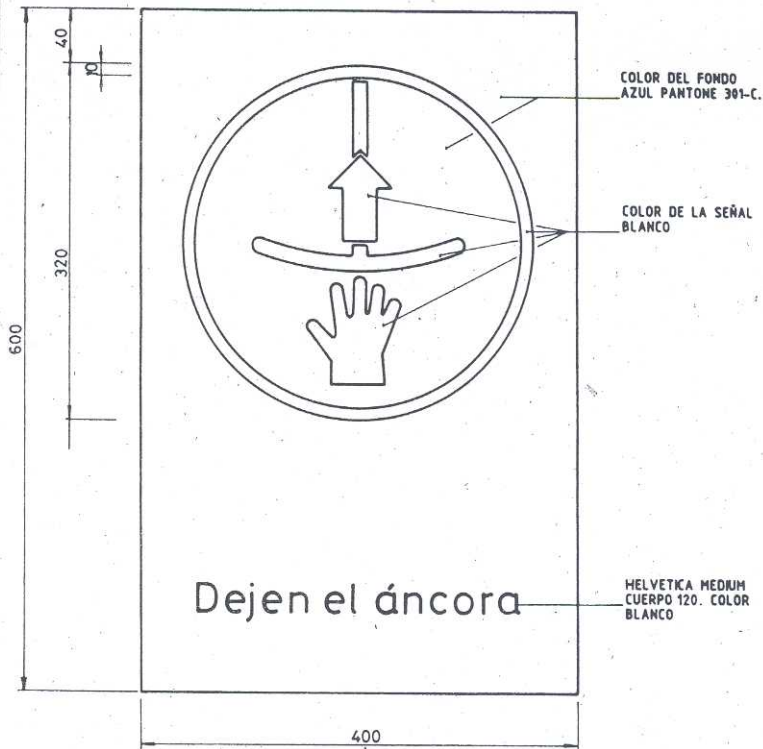
1.2
Suelten la percha (telesquis de percha).



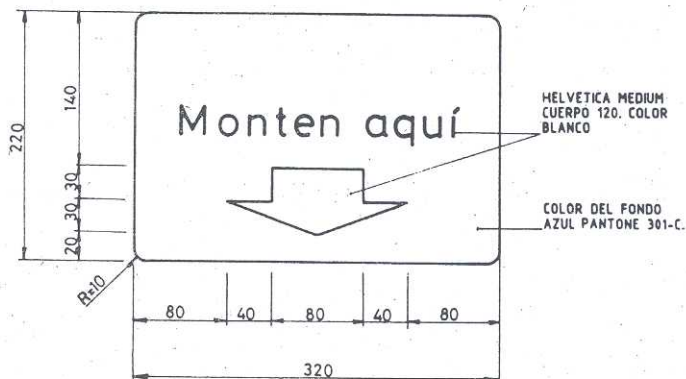
1.3
Suelten la percha (telesquis de percha).



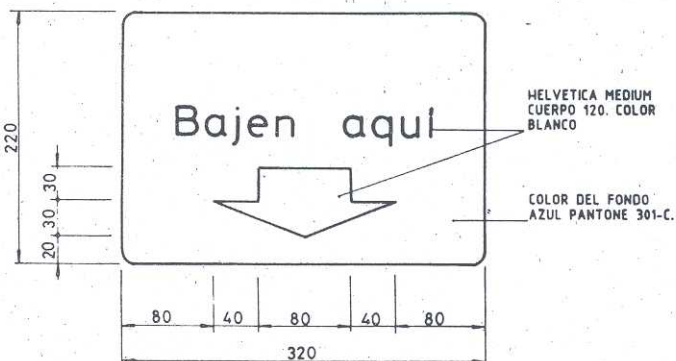
1.4
Suelten el ancora (telesquis de tambor).



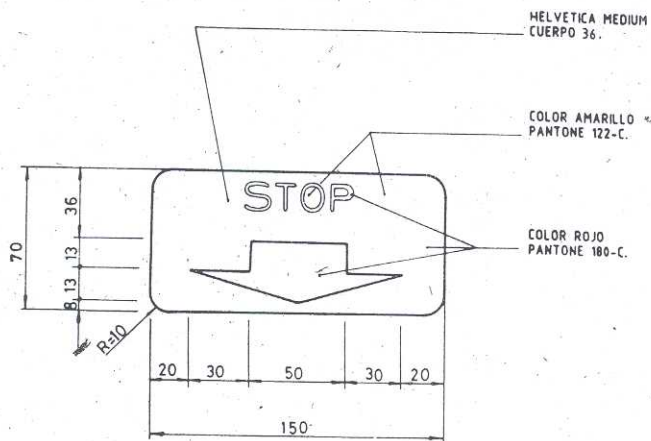
1.5
Monten aquí.



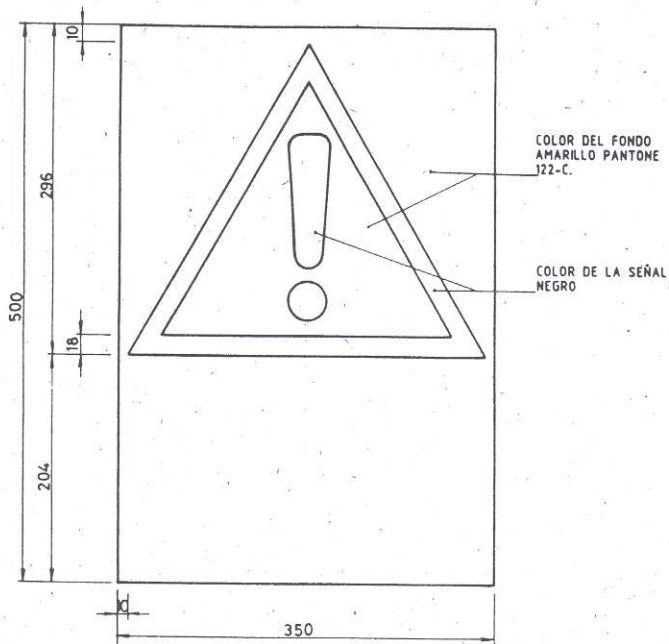
1.6
Bajen aquí.



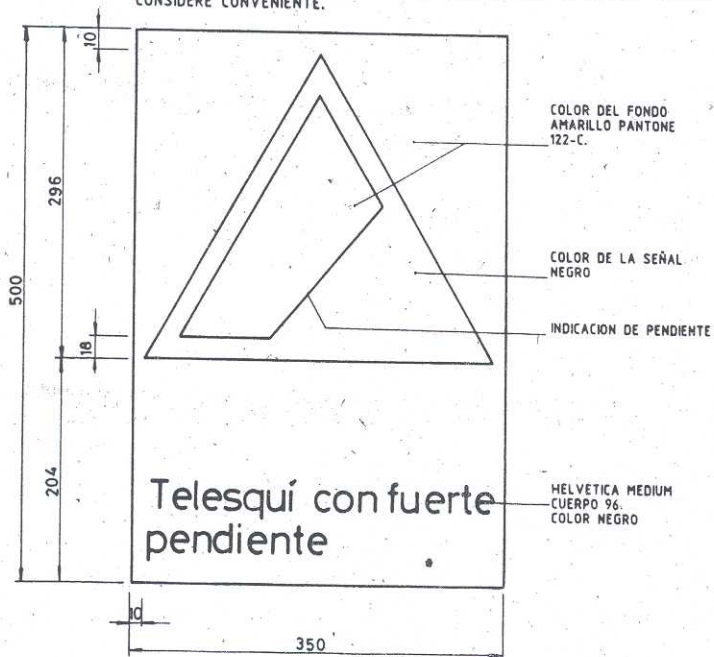
1.7
Paro de emergencia.



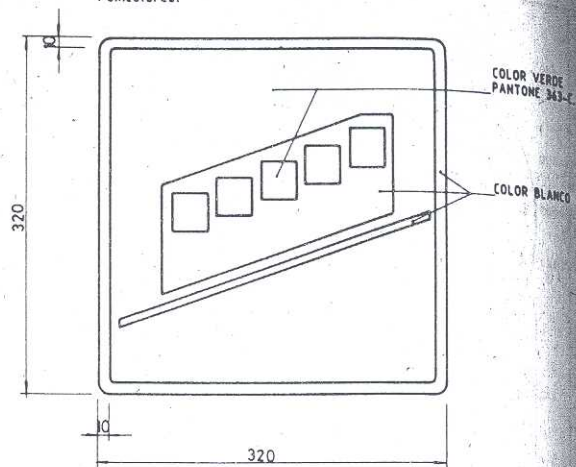
1.8
Peligro general.



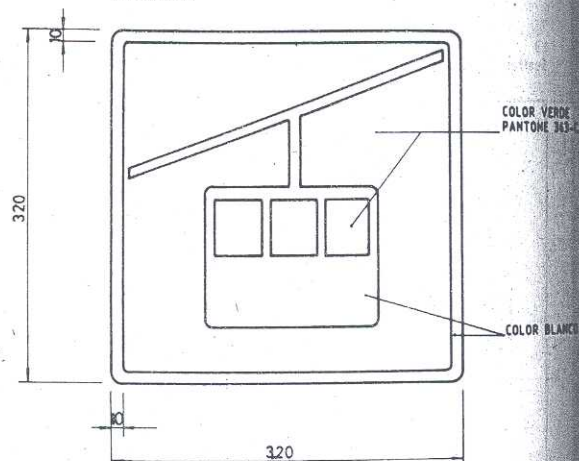
1.9
Telesquí con pendiente superior al 55% en una distancia mayor de 60 m.
TAMBIEN SERAN OBLIGADAS EN TODOS AQUELLOS CASOS QUE LA INSPECCION CONSIDERE CONVENIENTE.



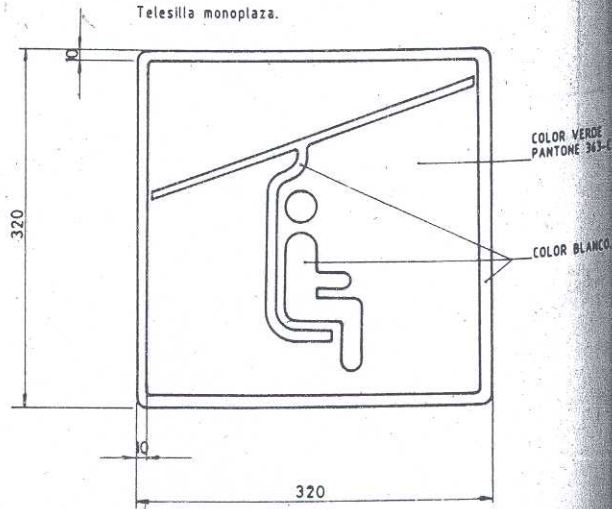
1.10
Funiculares.



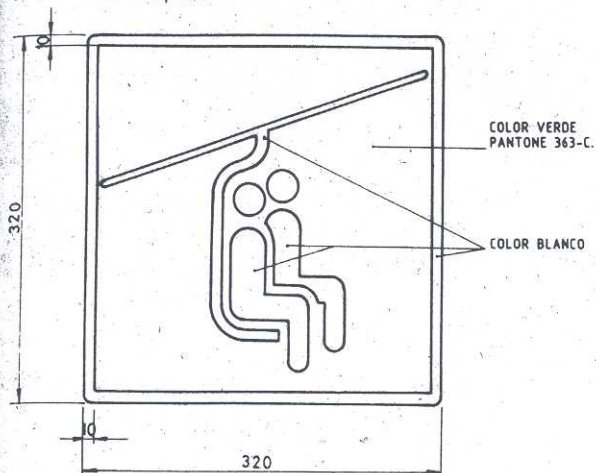
1.11
Telecabinas.



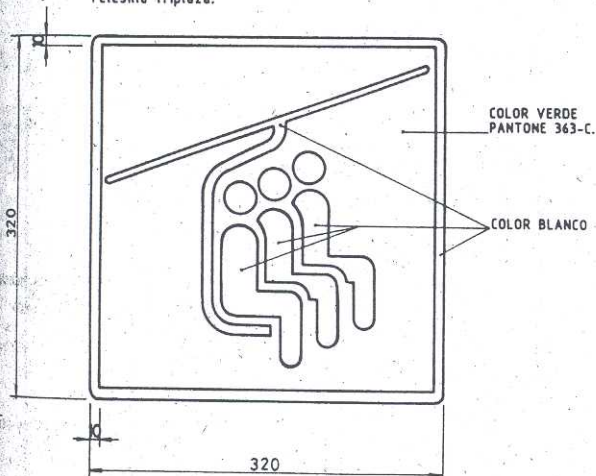
1.12
Telesilla monoplaza.



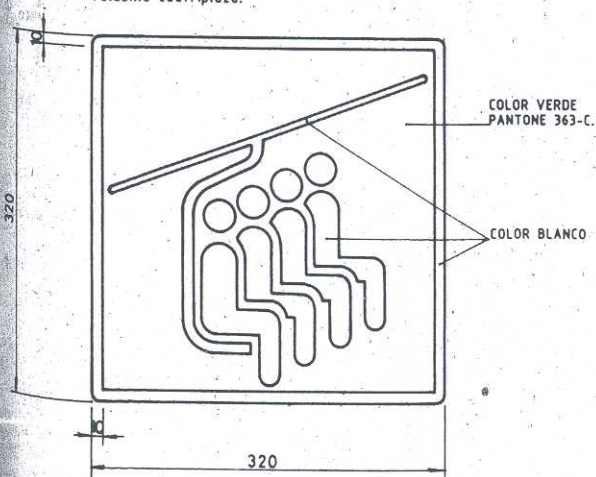
1.13
Telesilla biplaza.



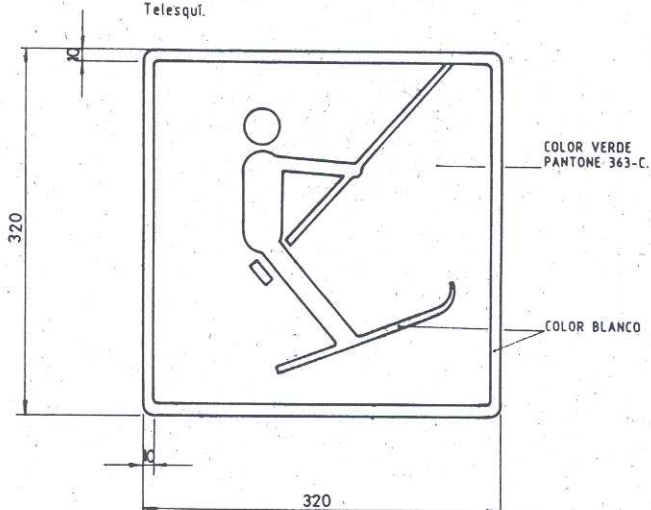
1.14
Telesilla triplaza.



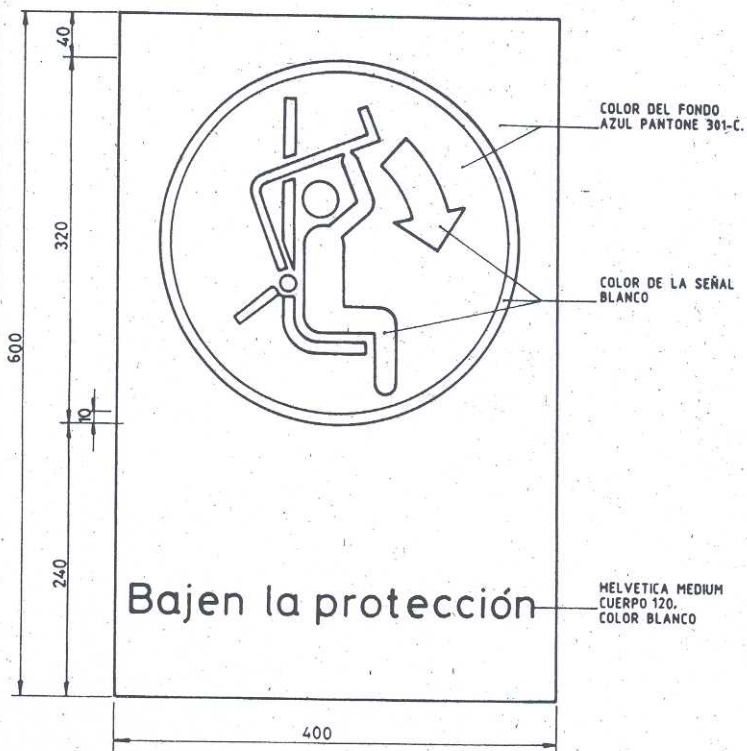
1.15
Telesilla cuatriplaza.



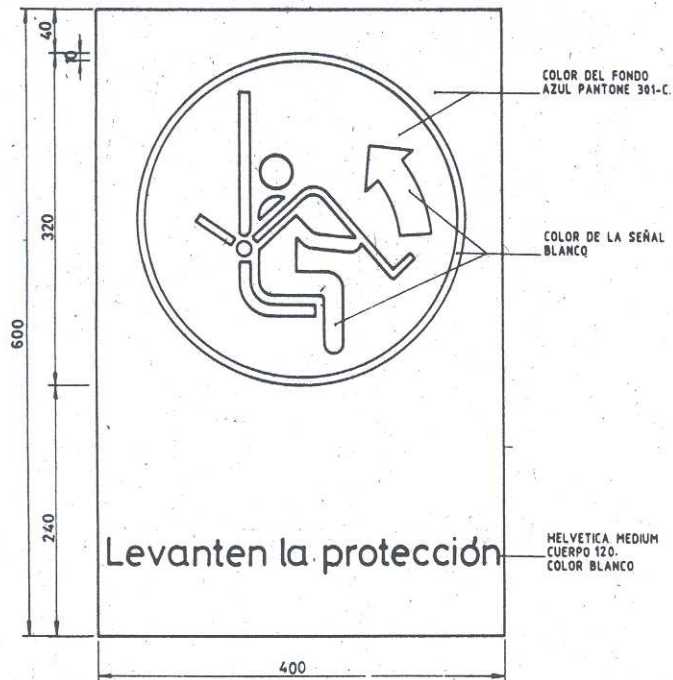
1.16
Telesquí.



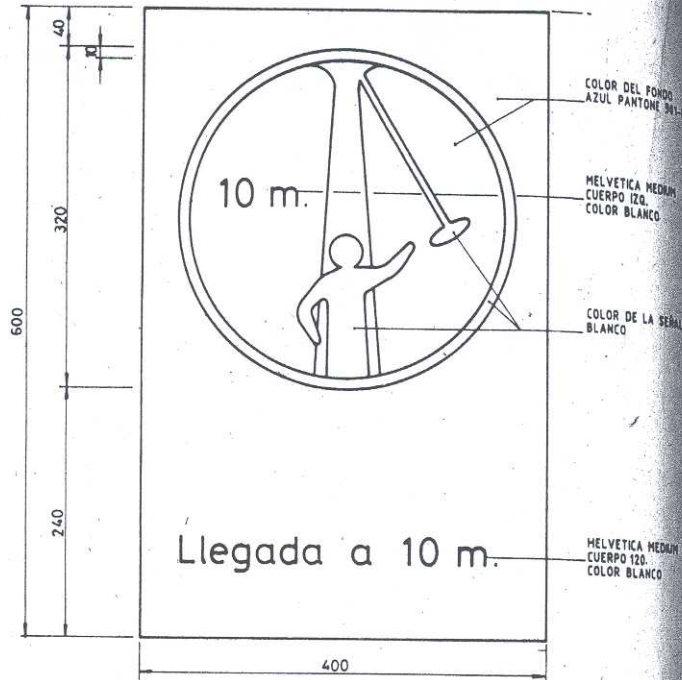
1.17
Bajen la protección.



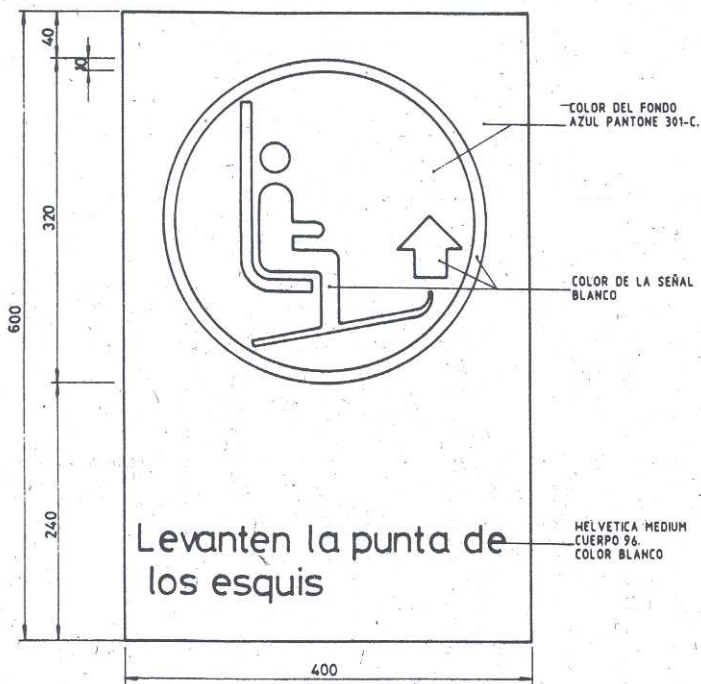
1.18
Levanten la protección.



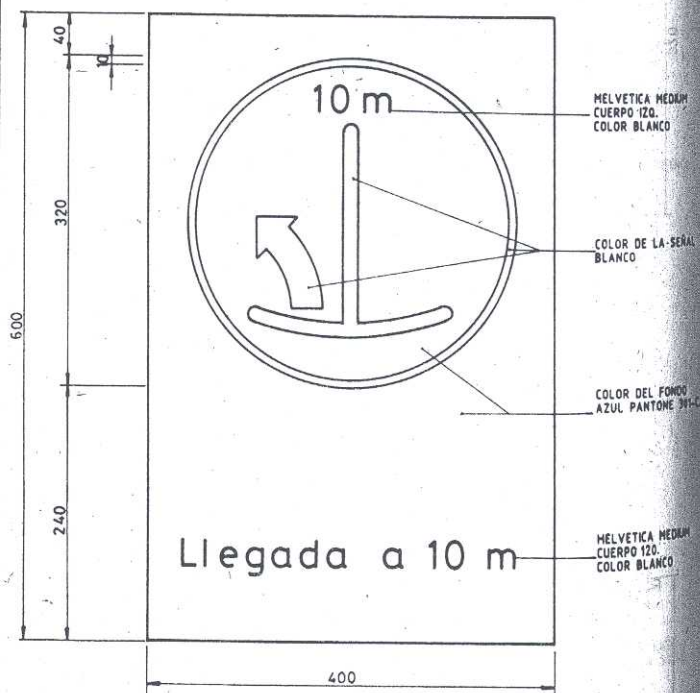
1.20
Prevención llegada a 10 m. (telesquís de percha).



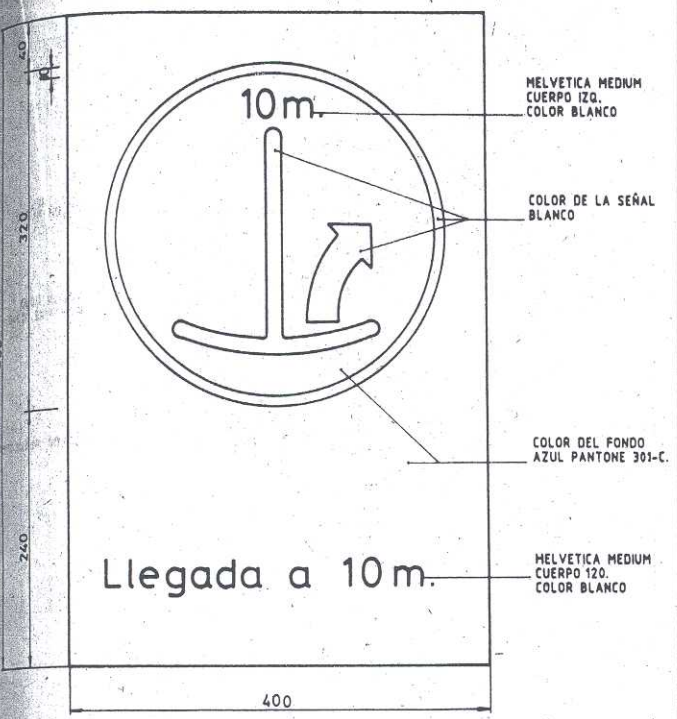
1.19
Levanten la punta de los esquís.



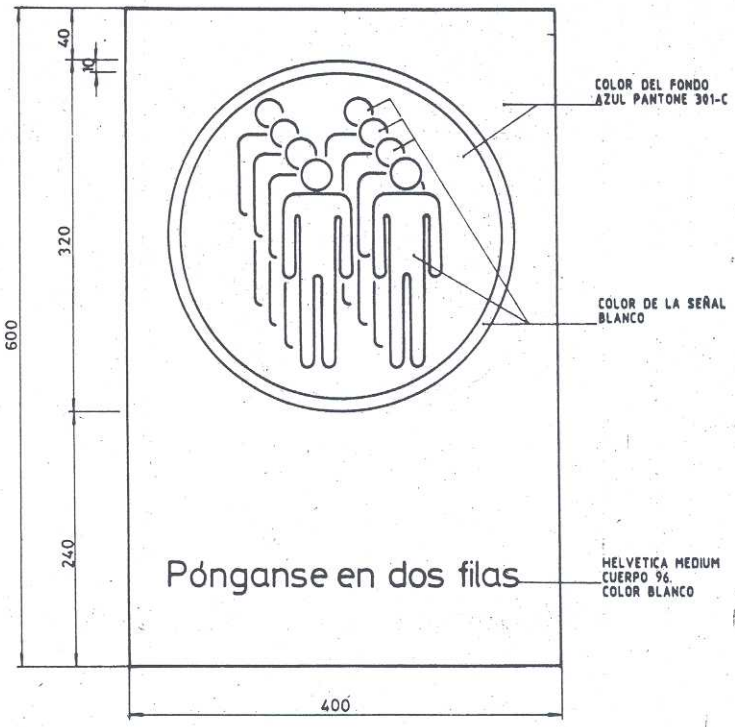
1.21
Prevención de llegada a 10 m. (telesquís de tambor).



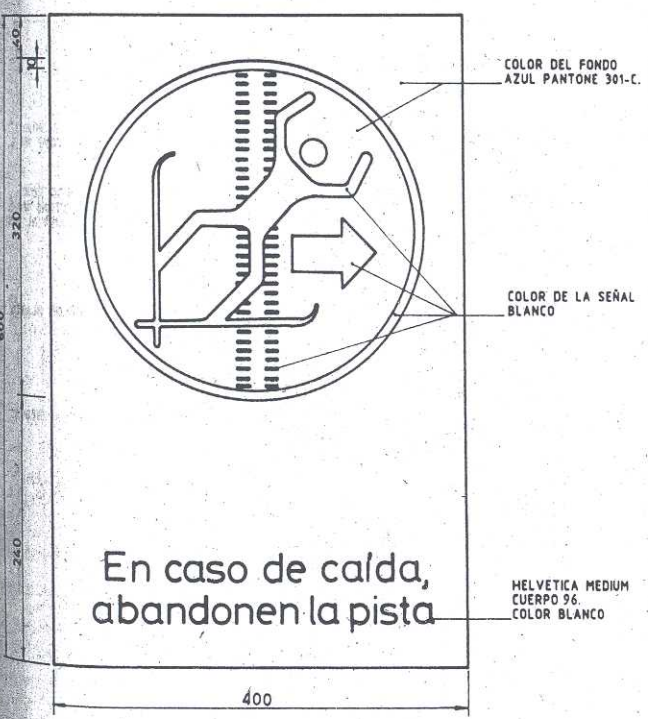
1.22
Prevención de llegada a 10 m. (telesquíis de tambor).



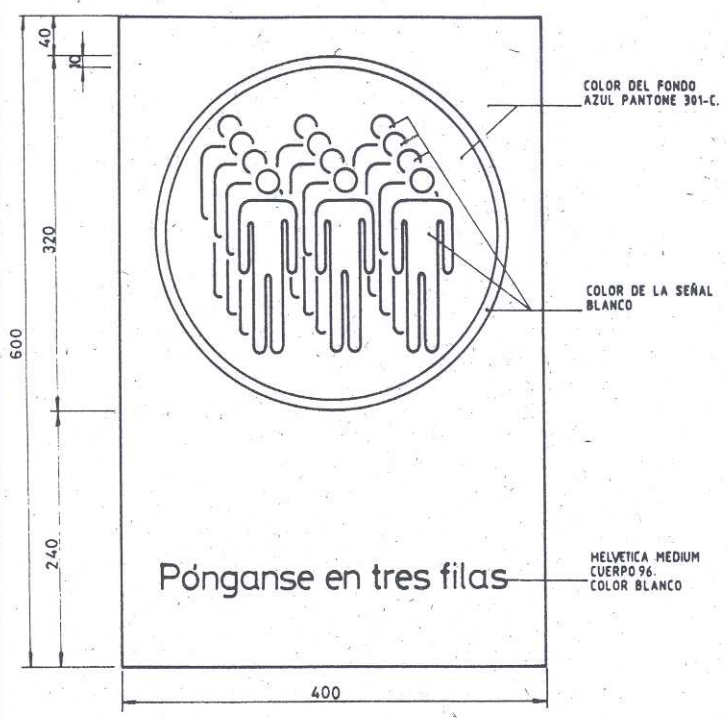
1.24
Pónganse en dos filas.



1.23
En caso de caída, abandonen la pista.

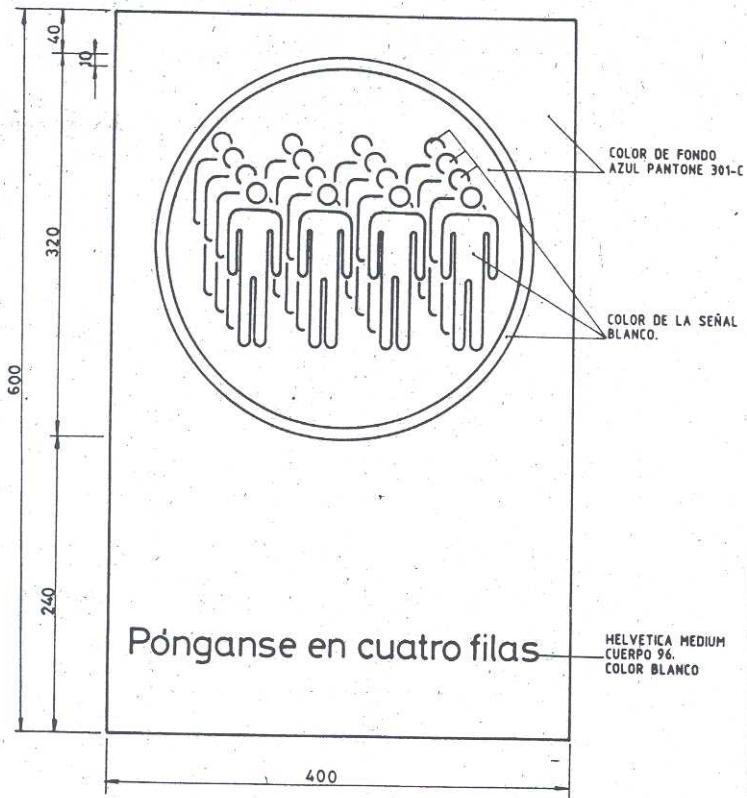


1.25
Pónganse en tres filas.



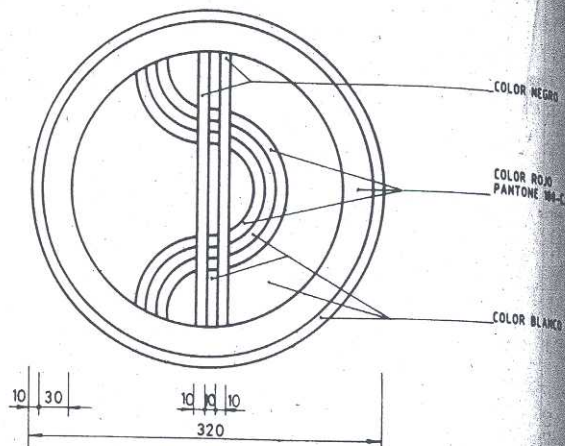
1.26

Pónganse en cuatro filas.



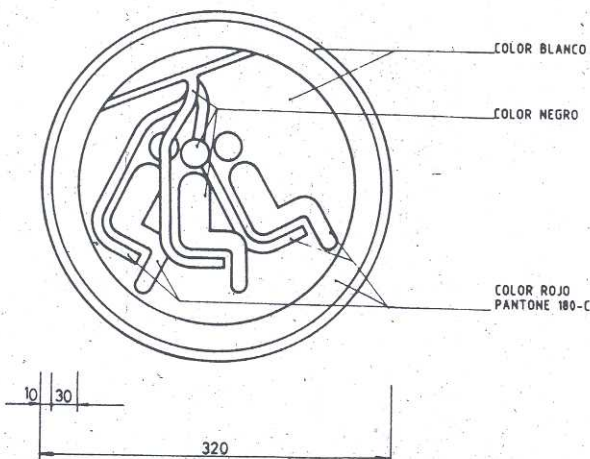
1.28

No hagan slalom



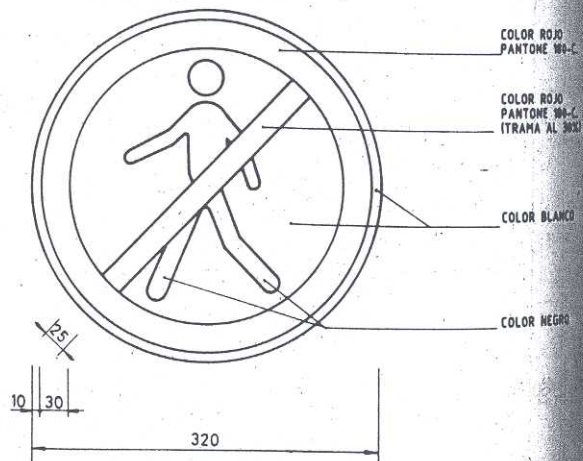
1.27

No balanceen las sillas.

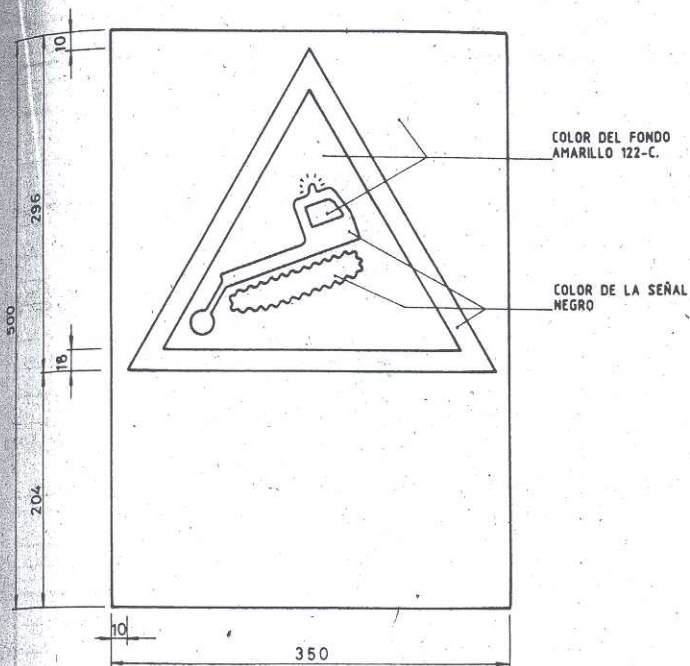


1.29

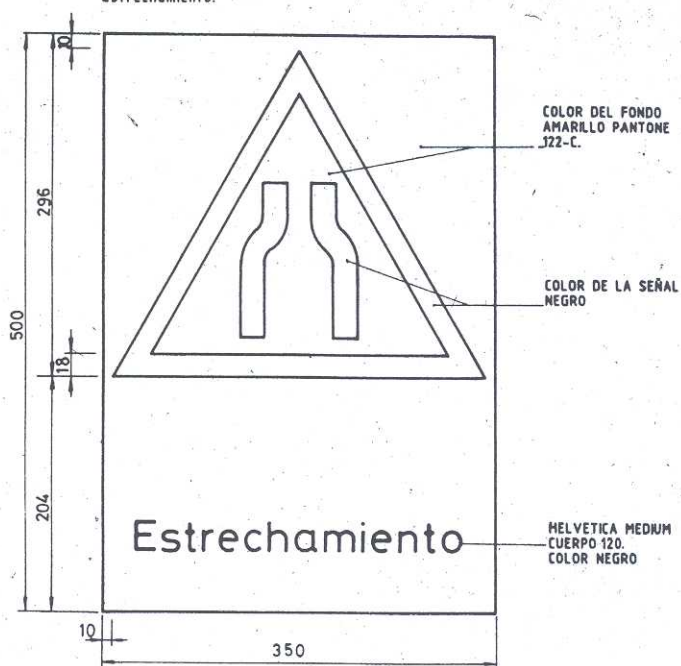
No caminen por las pistas.



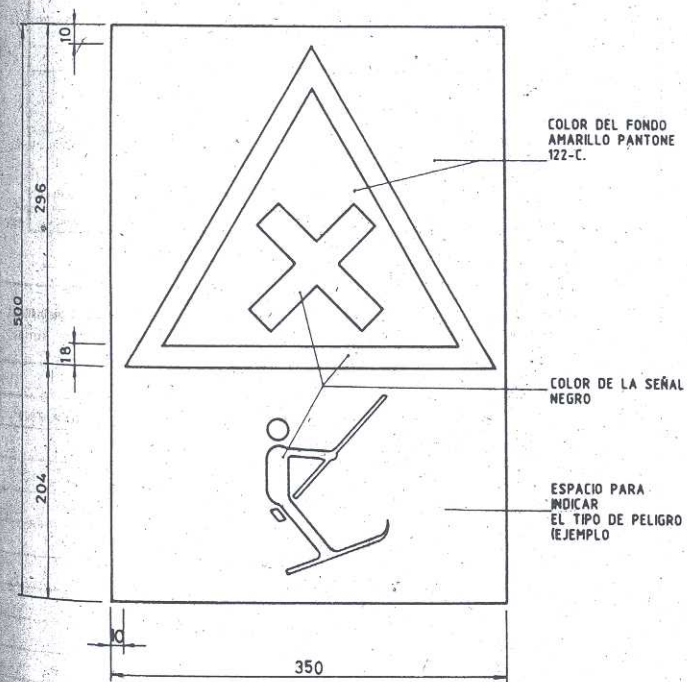
1.30
Atención máquinas.



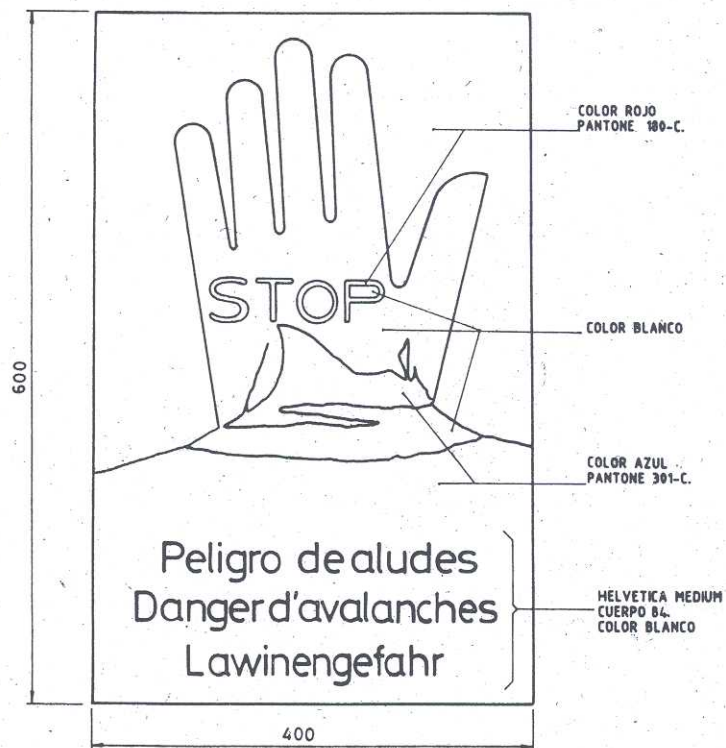
1.32
Estrechamiento.



1.31
Cruzamiento.



1.33
Peligro de aludes.



[illegible]

[illegible]

ANEXO B.7

LIBRO DE CABLES

INSTALLATION

CLASS

NOMBRE

COMUNIDAD DE MADRID

Consejería de Política Territorial

DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECTRICES PARA EL CONTROL Y SUSTITUCION DE CABLES

(Reproducción parcial del Pliego de Condiciones Técnicas para la Construcción y Explotación de Instalaciones de Transporte por Cable)

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 (un hilo que presente varias roturas en la longitud de referencia sólo se contará una vez).

-La disminución de sección correspondiente al desgaste y a la corrosión (por cada hilo se deberá contar la disminución máxima que tenga dentro de la longitud de referencia).

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

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

-Para los cables cerrados o semicerrados en el número de diámetros d del cable o en el número de pasos Pft 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 Pft 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 (Pfc) o en los cordones (Pft) y los pasos de los cordones en los cables (Pfc) que normalmente son:

- Cables cerrados: Pfc = 94

- Cables de cordones en espiral: $P_{ft} = 2d$; $P_{fc} = 8d$

- Cables de cordones: Pft = 2 a 3d; Pfc = 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.

TIPOS DE CABLES	VALOR NORMAL						VALOR ESPECIAL						VALOR DE EXCEPCION						OBSERVACIONES
	%	LONGITUD				%	LONGITUD				%	LONGITUD							
		d	P _{te}	P _{ft}			d	P _{te}	P _{ft}			d	P _{te}	P _{ft}					
CABLES CARRIL																			
Cables de Carros y Semicables	10	180	20	—	5	10	30	3	—	—	—	—	—	—	—	(1)			
Cables de Carros en espiral (Hercules)	20	180	—	90	10	20	—	10	—	—	—	—	—	—	—	(2)			
Cables de carones en movimiento	25	500	—	165	10	40	—	13	6	6	3	—	—	—	—	(3)			
Cables de carones en tension	—	—	—	—	8	40	—	13	4	6	2	—	—	—	—	(3) y (4)			

OBSERVACIONES, OPERACIONES DE MANTENIMIENTO O REPARACIONES SOBRE
EL CABLE Y ACOPLAMIENTOS, ENGRASE, CORRIMIENTOS DE PINZAS REVISIONES, ETC.

DATOS

Marzo, Artículo nº 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 el de su informe.

ANEXO 8.8

LIBRO DE RECLAMACIONES

INSTALACION

CLASE

NOMBRE

COMUNIDAD DE MADRID

Consejería de Política Territorial

DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES

LIBRO DE RECLAMACIONES

CLASE

NOMBRE

CONCESIONARIO

Se diligencia el presente libro, que consta de n 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

ANEXO 8.9

MODELO PARA LA REDACCION DEL PLAN DE SALVAMENTO

1. Objeto del Plan

El Plan de Salvamento 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

Habrà 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 la instalación 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. En este tipo de salvamento deben distinguirse dos situaciones según que exista o no acompañante en los vehículos.

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 pilonas, 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 un 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, impulsen 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 del 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 pila y dos en los vanos contiguos. Además será necesario otro equipo para preparar el descenso del cable en otra pila, 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 encuentren 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 nº 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 pila. 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.

Así mismo, para poder utilizarse este sistema de salvamento, las pilas apropiadamente 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 deba 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 Salvamento 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 asegurarse de 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 Salvamento 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

- Sistema y sentido de movimiento.
- Número y diámetro de los cables.
- Longitud inclinada de la instalación.
- Tipo de sujeción del cable tractor.
- Tipos de vehículos y capacidad.
- Número máximo de vehículos cargados.
- Número máximo de usuarios en la línea.
- Número de pilas intermedias.
- Altura máxima de los vehículos al suelo.
- Presión máxima del cable sobre los balancines.

3.2.2. Características geométricas de la instalación

- Longitud de vanos.
- Altura de pilas.
- Altura del cable en el centro de los vanos.
- 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. Den-

tro de lo posible, este material debe 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 Salvamento 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 Salvamento, redactado de acuerdo con las prescripciones que la presente Orden establece, 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.

En el caso de instalaciones existentes, se procederá a su redacción por el concesionario, en el plazo de SEIS (6) meses desde la entrada en vigor del presente Reglamento, y deberá ser aprobado por la Administración.

CAPITULO 9.- REGLAMENTO DE EXPLOTACION PARA TELESQUIS

APARTADO I

1.0. Generalidades

El presente Reglamento se aplicará a todos los telesquis cuyo trazado discorra total o parcialmente por la Comunidad de Madrid.

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.

1.1. Responsable Técnico y Encargado de Explotación

La empresa concesionaria de instalación con telesquis deberá disponer de un Responsable Técnico cuyos conocimientos profesionales sean adecuados a la importancia de las instalaciones que tenga 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 correspondiente.

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.

1.2. Conductor 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 del Conductor deberá ser conocido por la Inspección, la cual podrá no aceptarlo, así como proponer su cese por motivos justificados.

1.3. 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.

1.4. Sustitución

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

1.5. Obligaciones del Conductor de la Instalación

El Conductor 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, según previo asesoramiento del Encargado de la explotación.

APARTADO II

APERTURA: RECONOCIMIENTOS E INFORMES PERIODICOS

2.1. Reconocimiento previo a la apertura

No se pondrá en servicio esta instalación después de su construcción, o después del cambio de cable porta-tractor o de avería importante sin la práctica de reconocimiento previo y de un rodaje por un periodo 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.

2.2. 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 sí considera oportuno estar presente.

Previamente a la puesta en marcha en la siguiente temporada, el Responsable Técnico enviará a la Inspección un 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 mejor garantizar la 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.

1.3. Reconocimientos diarios, semanales y mensuales

Deberán realizarse diariamente los reconocimientos indicados en el apartado 3.3.

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. Asimismo, se atenderá especialmente al corrimiento periódico de pinzas y comprobación de su apriete en las instalaciones provistas de pinzas de enganche fijo.

APARTADO III

NORMAS DE SEGURIDAD DURANTE LA EXPLOTACION

3.1. Medidas previas a una nueva puesta en servicio. Rodaje en vacío

Previamente a la reapertura de la instalación en el comienzo de la temporada y después de averías, accidentes o interrupciones que se estime lo exigen, se practicará un reconocimiento previo, así como un rodaje por periodo prudencial, efectuando todo tipo de pruebas y comprobaciones, tales como se citan en el apartado 2.1.

3.2. 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, detectores de descarrilamiento del cable, portillones, dispositivos de tensión, poleas y rodamientos, pulsadores de paro, etc...

3.3. Medidas normales en periodo de explotación

No se procederá a la apertura diaria al público de la instalación sin realizar antes 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, libre de obstáculos, la pista de arrastre y con la calidad y espesor suficientes de nieve, de tal forma que no presente riesgos para los usuarios. Durante el trayecto comprobará el estado de la pista, así como el acondicionamiento de la misma a la salida y la llegada.

b) En la estación superior comprobará los pulsadores de paro, verificando eventualmente la posición del contrapeso, etc... Sólo después de estas verificaciones podrá el Conductor abrir al público la instalación.

3.4. Acesos 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.

3.5. 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.

Esta señalización se realizará colocando las señales normalizadas que contempla la presente Normativa.

3.6. Comunicación

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

3.7. Medidas previas a la puesta en servicio después de parada imprevista

Después de toda parada imprevista de la instalación, el Conductor se abstendrá de ponerla de nuevo en marcha sin asegurarse de que está corregida la anomalía que dió 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.

3.8. Circuito de seguridad fuera de servicio

El funcionamiento con el circuito de seguridad fuera de servicio está totalmente PROHIBIDO.

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

3.9. 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 detendrá enseguida la marcha de la instalación.

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

3.10. 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 de asistencia que proceda.

La instalación deberá poder contar, con el material suficiente según la instalación de que se trate y que figurarán en el Plan de Salvamento correspondiente. Se indicará la ubicación de este material, que estará debidamente guardado y protegido en las inmediaciones de la instalación y si fuese posible en una caseta.

3.11. 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, así como 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.

3.12. Suspensión del servicio por las condiciones meteorológicas.

El servicio habrá de ser suspendido o interrumpido en cualquier circunstancia en que, con juicio prudente, el Conductor 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/sg., 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 generación de manguitos de hielo en los cables o mecanismos de la instalación, o la falta de visibilidad.

3.13. Medidas a tomar en caso de 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.

3.14. 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...

3.15. Libros de Explotación y de 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 autoridades inspectoras en sus visitas a la instalación.

APARTADO IV

NORMAS DE ORDEN ADMINISTRATIVO

4.1. Anuncios al público

En todas las estaciones y en lugares bien visibles, deberán exponerse al público anuncios, 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 sin esquís, 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.

4.2. Máximo de viajeros

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

4.3. 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.

4.4. 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.

4.5. Tarifas

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

4.6. Horarios

El horario de servicio será el que, previamente aprobado por la Inspección, figure en los cuadros mencionados en el apartado 4.1.

4.7. Obligaciones de 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 y en estado de aseo completo.

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

Se entenderán también comprendidos dentro de la definición de personal de servicios, 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.

4.8. 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 la instalación,

ciones y pistas, ello no obliga necesariamente a la devolución del importe del "forfait".

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.

Actuaciones inmediatas en caso de accidente

En caso de accidente se hará uso de las instrucciones señaladas en el apartado 3.10 y se cumplimentarán debidamente las normas del Seguro obligatorio de Viajeros.

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 hábiles de la fecha de reclamación.

4.12. 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.

4.13. Estadística

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

ANEXOS.- Cada instalación deberá incluir los siguientes anexos.

I) Lista de Revisiones de acuerdo con los puntos 2.3 y 3.3 del presente Reglamento.

II) Plan de Salvamento, de acuerdo con el punto 3.10 del presente Reglamento.