

ACTA DE INSPECCION

[REDACTED] funcionario adscrito al Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, acreditado como inspector por el Consejo de Seguridad Nuclear.

**CERTIFICA:** Que se personó el 20 de noviembre de 2017, a las 08:15 horas en el Puerto de Bilbao (Bizkaia).

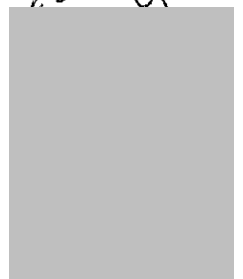
Que la visita tuvo por objeto la inspección de las operaciones de descarga desde barco y la carga en vehículos, para su transporte por carretera, de contenedores conteniendo óxido de uranio, procedentes del Reino Unido y con destino la Fábrica de elementos combustibles de Enusa Industrias Avanzadas, S.A. (ENUSA) en Juzbado (Salamanca).

Que la inspección fue recibida por [REDACTED], [REDACTED], ambos conductores de la empresa [REDACTED] de la empresa Express Truck, SA (ETSA), quienes aceptaron la finalidad de la inspección en lo que se refiere a la seguridad nuclear y la protección radiológica. Asimismo, la inspección fue recibida [REDACTED] [REDACTED] ambos técnicos de Prevención y Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria, quienes dieron las facilidades necesarias para la realización de la inspección en las instalaciones portuarias.

Que el representante de ETSA fue advertido previamente al inicio de la inspección de que el acta que se levante, así como los comentarios recogidos en la tramitación de la misma, tendrán la consideración de documentos públicos y podrán ser publicados de oficio o a instancia de cualquier persona física o jurídica. Lo que se notifica a los efectos de que se exprese qué información o documentación aportada durante la inspección podría no ser publicable por su carácter confidencial o restringido.

De las comprobaciones efectuadas por la inspección, así como de la información requerida y suministrada por el personal presente, resultaron las siguientes

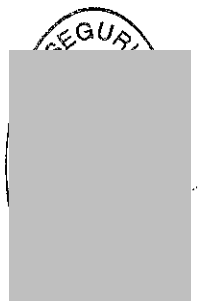




### OBSERVACIONES

- El transporte por vía marítima había sido realizado en el buque portacontenedores [REDACTED] había tenido entrada en el puerto de Bilbao sin que se hubieran producido incidencias.
- El material transportado era óxido de uranio (UO<sub>2</sub>), estado sólido, con un enriquecimiento menor del 5% en U-235, en 60 bultos del tipo AF con certificado de aprobación GB/3516A/AF-96, convalidado en España mediante certificado E/092/AF-96.
- El expedidor del material era la empresa británica [REDACTED] y el destinatario y titular del material la empresa [REDACTED]
- Se transportaron un total de 60 bultos en 2 contenedores marítimos de 40 pies, repartidos por partes iguales, identificados como CPIU995230/8 y TCIU429791/9.
- Los dos contenedores marítimos fueron descargados del buque sobre dos vehículos de transporte por carretera, ambos de la empresa [REDACTED]. El contenedor CPIU995230/8 sobre el semirremolque [REDACTED] arrastrado por el vehículo a motor marca [REDACTED] sobre el semirremolque R-[REDACTED] arrastrado por el vehículo a motor marca [REDACTED] matrícula [REDACTED].
- La empresa ETSA se encuentra registrada en el Registro de empresas de transporte de materiales radiactivas con el nº RTR – 0001.
- En las operaciones de descarga y carga no se produjeron incidencias y la inspección comprobó la correcta estiba y anclaje de los contenedores en los vehículos de carretera.
- Una vez cargados en los vehículos, la inspección realizó una comprobación visual sobre el estado general externo de los contenedores, sin que se detectaran defectos o deterioros aparentes.

- El contenedor CPIU995230/8 disponía de placa de aprobación de acuerdo al Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores (CSC) de nº GB-LR 20350-6/2004, en la que se indicaba como fecha de fabricación 01/2008 y revisiones en fechas -troqueladas sobre la placa- 1/2013 y 7/2015. Además, disponía de una etiqueta de inspección realizada por la entidad OCA ICP, con fecha de validez hasta enero de 2018.
- El contenedor TCIU429791/9 también disponía de placa de aprobación de acuerdo al Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores (CSC) de nº USA/AB-465/06-13, en la que se indicaba como fecha de fabricación 11/2008, con fecha de revisión troquelada sobre la placa no legible. Además, disponía de una etiqueta de inspección realizada por la entidad OCA ICP, con fecha de validez hasta octubre de 2018.
- Asimismo, los dos contenedores tenían el cierre precintado: el contenedor CPIU995230/8 con el precinto nº 183393; el TCIU429791/9 con el precinto nº 183347.
- El contenedor CPIU995230/8 disponía en sus cuatro costados de una etiqueta romboidal categoría III-amarilla en la que se indicaba: Contenido U (enriquecido al 20 % como máximo); Actividad: < 630 GBq; IT: 2,1; clase 7. Asimismo, cada costado presentaba otra etiqueta romboidal informando del transporte de sustancias fisionables con una indicación de ISC 49,8 y una etiqueta rectangular naranja con indicación del nº UN 3327.
- Asimismo, el contenedor TCIU429791/9 disponía en sus cuatro costados de una etiqueta romboidal categoría III-amarilla en la que se indicaba: Contenido U (enriquecido al 20 % como máximo); Actividad: < 630 GBq; IT: 1,4; clase 7. Asimismo, cada costado presentaba otra etiqueta romboidal informando del transporte de sustancias fisionables con una indicación de ISC 49,8 y una etiqueta rectangular naranja con indicación del nº UN 3327.
- Los dos vehículos disponían en la parte delantera y trasera de un rótulo naranja, indicativo de transporte de mercancías peligrosas.
- Se llevaron a cabo medidas radiológicas en el exterior de los dos contenedores, a 2 m de altura, y en el interior de los vehículos obteniéndose los siguientes resultados:

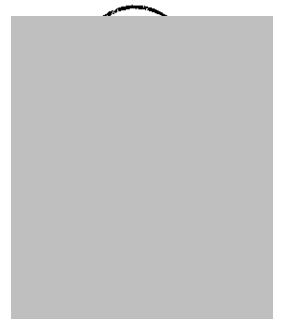


- En el contenedor CPIU995230/8:
  - ✓ 3,70  $\mu\text{Sv/h}$  máximo, en el centro del lateral derecho del contenedor, según el sentido de la marcha.
  - ✓ 2,80  $\mu\text{Sv/h}$  a 1 m del punto anterior.
  - ✓ 1,60  $\mu\text{Sv/h}$  a 2 m del mismo punto.
  - ✓ 4,40  $\mu\text{Sv/h}$  máximo, en el centro del lateral izquierdo del contenedor, según el sentido de la marcha.
  - ✓ 2,00  $\mu\text{Sv/h}$  a 1 m del punto anterior.
  - ✓ 1,00  $\mu\text{Sv/h}$  a 2 m del mismo punto.
  - ✓ 1,10  $\mu\text{Sv/h}$  máximo, en contacto con el portón trasero del contenedor.
  - ✓ 0,80  $\mu\text{Sv/h}$  a 1 m del punto anterior.
  - ✓ 0,50  $\mu\text{Sv/h}$  a 2 m del mismo punto.
  - ✓ 1,30  $\mu\text{Sv/h}$  entre el contenedor y la cabina.
  - ✓ 0,23  $\mu\text{Sv/h}$  máximo en el asiento del conductor.
  
- En el contenedor TCIU429791/9:
  - ✓ 4,30  $\mu\text{Sv/h}$  máximo, en el centro del lateral derecho del contenedor, según el sentido de la marcha.
  - ✓ 1,90  $\mu\text{Sv/h}$  a 1 m del punto anterior.
  - ✓ 1,40  $\mu\text{Sv/h}$  a 2 m del mismo punto.
  - ✓ 4,20  $\mu\text{Sv/h}$  máximo, en el centro del lateral izquierdo del contenedor, según el sentido de la marcha.
  - ✓ 2,10  $\mu\text{Sv/h}$  a 1 m del punto anterior.
  - ✓ 1,70  $\mu\text{Sv/h}$  a 2 m del mismo punto.
  - ✓ 1,30  $\mu\text{Sv/h}$  máximo, en contacto con el portón trasero del contenedor.
  - ✓ 0,70  $\mu\text{Sv/h}$  a 1 m del punto anterior.
  - ✓ 0,40  $\mu\text{Sv/h}$  a 2 m del mismo punto.
  - ✓ 1,60  $\mu\text{Sv/h}$  entre el contenedor y la cabina.
  - ✓ 0,38  $\mu\text{Sv/h}$  máximo en el asiento del conductor.
  
- A los vehículos acompañaba un turismo conducido por [REDACTED] e la empresa ETSA. El turismo disponía de un equipo detector de radiación, marca [REDACTED] n/s 320495 y un detector de contaminación, [REDACTED] n/s 320128; ambos equipos calibrados en [REDACTED] l 27 y 29 de enero de 2016 respectivamente.

- Los vehículos (camiones) no disponían de detectores de radiación/contaminación.
- El equipo detector de radiación utilizado por la inspección fue un radiómetro marca [REDACTED] n/s 14619, calibrado en el [REDACTED] el 23 de septiembre de 2016.
- Los conductores de los vehículos eran [REDACTED] ambos de la empresa: [REDACTED]
- Ambos conductores disponían de carné para conducir vehículos portando mercancías peligrosas de la clase 7, válidos hasta el 21/III/2020 y 26/VI/2018 respectivamente.
- Los dos conductores disponían de dosímetro personal de termoluminiscencia de la marca [REDACTED] respectivamente.
- Por su parte, [REDACTED] de la empresa ETSA disponía de otro dosímetro personal de termoluminiscencia marca [REDACTED] referencia [REDACTED]
- La inspección hizo comprobaciones sobre la documentación de transporte, pudiendo verificar entre otras cosas, la existencia de:
  - Hoja de ruta. Una por vehículo.
  - Carta de Porte Internacional (CMR). Una por vehículo.
  - Lista de comprobación LC 001 de ETSA. Una por vehículo.
  - Notificación de transporte de ETSA (OE-430/2017). Una por vehículo.
- Para los dos vehículos se encontraban disponibles en la cabina:
  - Disposiciones a tomar en caso de emergencia, aplicables al transporte de óxido de uranio, emitidas por [REDACTED]
  - Instrucciones escritas de emergencia aportadas por la empresa de transporte a los conductores de acuerdo al formato ADR.
  - Lista de números de teléfono para llamar en caso de emergencia.
- Cada uno de los vehículos llevaba dos bolsas precintadas con candado de combinación numérica. En una de ellas había según se manifestó y se incluía [REDACTED] fotografía adjunta a la bolsa, el equipamiento de actuación en emergencia (c [REDACTED])



caducidad): líquido lavaojos, linternas y pilas de repuesto, casco, guantes, gafas de protección, balizas y pilas, botiquín. En la otra, también según fotografía adjunta, se incluía: máscara con filtro, chaleco reflectante, cubre calzados, guantes de látex, pala, cinta adhesiva, lona, precintos. Asimismo, los vehículos estaban dotados de extintores en cabina y en remolque así como de calzos para ruedas.



Con el fin de que quede constancia de cuanto antecede y a los efectos que señala la Ley 15/1980 de Creación del Consejo de Seguridad Nuclear, la Ley 25/1964 sobre Energía Nuclear, el RD 1836/1999 por el que se aprueba el Reglamento sobre Instalaciones Nucleares y Radiactivas y el RD 783/2001 por el que se aprueba el Reglamento sobre Protección Sanitaria contra las Radiaciones Ionizantes, se levanta y suscribe la presente Acta por triplicado en la sede del Gobierno Vasco.

En Vitoria-Gasteiz, a 20 de noviembre de 2017.



INSPECTOR DE INSTALACIONES RADIATIVAS

=====

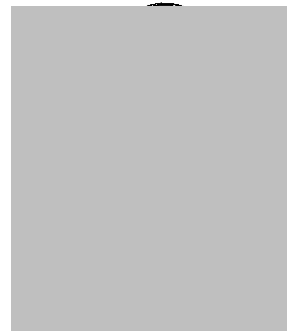
TRAMITE.- En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 45 del Reglamento citado, se invita a un representante autorizado de ETSA para que con su firma, lugar y fecha, manifieste su conformidad o reparos al contenido del acta.

En SALAMANCA....., a 05..... de DICIEMBRE..... de 2017



Fdo.: .....

Cargo D/O. T/E. MD. NUCLEAR.....



COMENTARIOS ACTA INSPECCIÓN CSN-PV/AIN/ENV-0300/TRA-0092/17

Hoja 5 de 7, párrafo 1

Se dispone en todas las expediciones de un detector de contaminación/radiación. En este caso en el vehículo de acompañamiento se disponía de los equipos:

- Detector de radiación: [redacted] referencia 320495
- Detector de contaminación: [redacted] referencia 320128



**DILIGENCIA**

En el trámite del acta con referencia CSN-PV/AIN/ENV-0300/E-0092/17 correspondiente a la inspección realizada el 20 de noviembre de 2017 a un transporte de óxido de uranio realizado por Express Truck S.A. (ETSA), el Departamento de Transportes Nucleares de ésta, acompaña un escrito "Devolución y Comentarios al acta de inspección" en el cual efectúa un comentario al contenido del acta (Hoja 5 de 7, párrafo 1).

El inspector autor de la inspección y de la presente diligencia manifiesta lo siguiente:

1. El comentario sobre el detector de radiación/contaminación no contradice lo manifestado en el acta. Efectivamente, en la expedición objeto de inspección se disponía de un detector de contaminación/radiación. Esta manifestación ya queda recogida en el último párrafo de la hoja 4 de 7 del acta.
2. Por otra parte, se acepta y traslada la solicitud para que no se publiquen los datos referentes a: nombres propios, clientes, contratas y suministradores, orígenes y destinos de los servicios y detalles de los mismos.

En Vitoria-Gasteiz, el 9 de enero de 2018.



Inspector de Instalaciones Radiactivas

