

**ACTA DE INSPECCIÓN**

D. [REDACTED] funcionario adscrito al Departamento de Industria, Innovación, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco acreditado como Inspector por el Consejo de Seguridad Nuclear, certifica que:

El día 25 de septiembre de 2015 se ha personado en el Puerto de Bilbao (Vizcaya).

El objeto de tal visita fue inspeccionar las operaciones de descarga desde barco y carga en vehículos para su posterior transporte por carretera, de tres contenedores portando óxido de uranio procedentes del Reino Unido y con destino final la fábrica de elementos combustibles de Enusa Industrias Avanzadas, S.A. (ENUSA) en Juzbado (Salamanca).

La inspección fue recibida por D. [REDACTED] de la empresa Express Trucks S.A.U. (ETSA), junto con D. [REDACTED] y D. [REDACTED] de la empresa Hermanos Santiago S.A., quienes aceptaron la finalidad de la misma en lo que se refiere a la seguridad nuclear y la protección radiológica.

También estuvo presente D. [REDACTED] técnico de prevención de la Autoridad Portuaria de Bilbao, quien dio las facilidades necesarias para la realización de la inspección en las instalaciones portuarias.

El representante de ETSA fue advertido 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 se exprese qué información o documentación aportada durante la inspección podría no ser publicable por su carácter confidencial o restringido

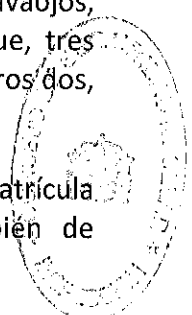
De las comprobaciones efectuadas por la inspección, así como de la información requerida y suministrada, resultaron las siguientes

### OBSERVACIONES

- El transporte por vía marítima había sido realizado en el buque portacontenedores [REDACTED] de la naviera [REDACTED] el cual había arribado al puerto de Bilbao sin que se hubieran producido incidencias
- La descarga de contenedores desde el buque estaba en curso al llegar los camiones destinados a transportar los contenedores objeto de esta inspección. Estos contenedores permanecían en cubierta, sobre otros contenedores.
- Según dos cartas de porte internacionales (doc. CMR) mostradas a la inspección el material transportado era óxido de uranio (UO<sub>2</sub>) con un enriquecimiento menor del 5% en U-235, contenido en un total de 60 bultos del Tipo AF, contenedor aprobado por certificado GB/3516A/AF-96 y convalidado en España mediante certificado E/092/AF-96.
- Los 60 bultos se transportaban en dos contenedores marítimos de 40 pies identificados como TCIU 589200/6 y TCIU 429739/6 respectivamente; a razón de 30 bultos tipo AF por contenedor.
- Según las dos cartas de porte internacionales (docs. CMR) mencionadas el remitente del material era la empresa [REDACTED] a través de la naviera [REDACTED] el transportista por carretera Express Trucks S.A.U.; la empresa Hermanos Santiago S.A. [REDACTED] (Salamanca) figuraba como transportista sucesivo y el destinatario era la empresa ENUSA Industrias Avanzadas S.A. en Juzbado.
- Los dos contenedores marítimos fueron izados mediante grúa desde el buque [REDACTED] y cargados sobre sendos vehículos de la empresa Transportes Hermanos Santiago (Salamanca), en los cuales quedaron listos para su transporte por carretera.
- En las operaciones de descarga y carga no se produjeron incidencias; los contenedores fueron correctamente posicionados en y sujetos a las plataformas de los vehículos de carretera.
- Una vez cargados en los vehículos el inspector comprobó visualmente el aspecto general externo de los contenedores, el cual resultó ser bueno.
- El contenedor identificado como TCIU 589200/6 fue cargado sobre la plataforma matrícula [REDACTED] tirada por la cabeza tractora [REDACTED] matrícula [REDACTED] de Hermanos Santiago.




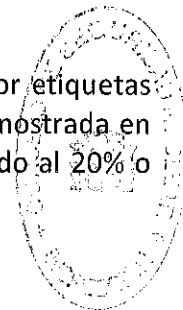
- En cada uno de sus cuatro costados el contenedor TCIU 589200/6 mostraba un conjunto formado por las siguientes tres señales:
  1. Una etiqueta romboidal indicativa de sustancia peligrosa para el medio ambiente.
  2. Otra etiqueta romboidal blanca informando del transporte de sustancias fisiónables con una indicación de ISC igual a 49,8. Dimensiones: 25x25 cm.  
En un lado de esa etiqueta romboidal blanca con la indicación "fissile" y el ISC, y formando con ella en conjunto una única etiqueta rectangular colocada en diagonal y de dimensiones totales 25x35 cm, otras dos etiquetas más pequeñas:
    - Una, rectangular, con en nº ISO del contenedor (TCIU 589200/6)
    - Otra, romboidal cuadrada, de categoría III-amarilla en la que se indicaba "Radioactive III"; su contenido (U enriquecido al 20% o menos); Actividad: < 630 GBq e IT = 1,9. Sus dimensiones eran de unos 10x10 cm.
  3. Una placa-etiqueta romboidal en cuya mitad superior sobre fondo amarillo figuraba el trébol radiactivo, y que en la mitad inferior mostraba la clase 7 y el código de mercancía peligrosa "UN 3327",
- En su lado posterior el contenedor TCIU 589200/6 presentaba placa, con dicha numeración troquelada, de aprobación de seguridad CSC referencia D-HH-4855/GL 8339, la cual indicaba como fecha de fabricación 5/2012 y 5/2017 como primera fecha para comprobación de mantenimiento
- El cierre de este contenedor TCIU 589200/6 mostraba precinto número ES3550619.
- La cabeza tractora matrícula [REDACTED] era conducida por D. [REDACTED] de la empresa Transportes Hermanos Santiago (SA), con carné para conducir vehículos portando mercancías peligrosas de la clase 7 válido hasta marzo de 2020 y quien disponía de dosímetro personal termoluminiscente marca [REDACTED] y referencia E DOS1 proporcionado por ETSA.
- Esta cabeza matrícula [REDACTED] contaba con una bolsa, no precintada, la cual se comprobó contenía elementos para actuación en caso de emergencia: buzos, guantes, gafas, lavaojos, etiquetas, cintas, etc. También llevaba calzos en cabeza tractora y semirremolque, tres extintores en maletero (juntos, características no visibles) en la cabeza tractora y otros dos, de 9 kg cada uno, en plataforma.
- El contenedor identificado como TCIU 429739/6 fue cargado sobre la plataforma matrícula [REDACTED] tirada por la cabeza tractora [REDACTED] matrícula [REDACTED] también de Hermanos Santiago.



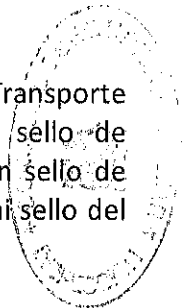
- En cada uno de sus cuatro costados este contenedor TCIU 429739/6 mostraba, al igual que el anterior, las siguientes tres señales:
  1. Una etiqueta romboidal indicativa de sustancia peligrosa para el medio ambiente.
  2. Otra etiqueta romboidal blanca informando del transporte de sustancias fisionables con una indicación de ISC igual a 49,8. Esta señal faltaba en el lateral derecho del contenedor al ser descargado del barco; fue repuesta antes de comenzar el transporte por carretera.

En un lado de esa etiqueta romboidal blanca con la indicación "fissile" y el ISC, y formando con ella en conjunto una única etiqueta rectangular colocada en diagonal, otras dos etiquetas más pequeñas:

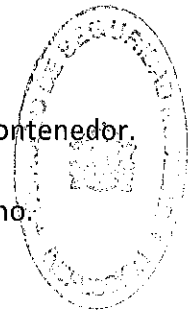
    - Una, rectangular, con en nº ISO del contenedor (TCIU 429739/6)
    - Otra, romboidal cuadrada, de categoría III-amarilla en la cual se indicaba "Radioactive III"; su contenido (U enriquecido al 20% o menos); Actividad: < 630 GBq e IT = 1,1
  3. Una placa-etiqueta romboidal en cuya mitad superior sobre fondo amarillo figuraba el trébol radiactivo, y que en la mitad inferior mostraba la clase 7 y el código de mercancía peligrosa "UN 3327",
- En su lado posterior el contenedor TCIU 429739/6 presentaba placa, con dicha numeración troquelada, de aprobación de seguridad CSC referencia D-HH-2989/GL 4733, la cual indicaba como fecha de fabricación 11/2008 y 11/2013 como primera fecha para comprobación de mantenimiento. También etiqueta de inspección CSC por  con validez hasta mayo de 2016.
- El cierre de este contenedor TCIU 429739/6 mostraba precinto número ES3550618.
- La inspección instó a que antes de comenzar el transporte por carretera se colocaran en los dos contenedores etiquetas romboidales cuadradas de categoría III-amarilla de dimensiones estándar y acordes con el tamaño de los bultos.
- Se colocaron entonces en los dos laterales y parte trasera de cada contenedor etiquetas romboidales cuadradas de 25 x 25 cm en las cuales se repetía la información mostrada en las etiquetas pequeñas originales: "Radioactive III"; su contenido (U enriquecido al 20% o menos); Actividad: < 630 GBq e IT = 1,9.



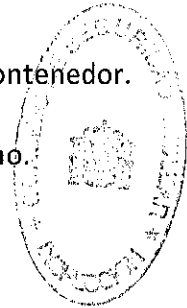
- Conducía la cabeza tractora matrícula [REDACTED] D. [REDACTED] de la empresa de transportes Hermanos Santiago S.A., con carné para conducir vehículos portando mercancías peligrosas de la clase 7 válido hasta el 21 de marzo de 2020 y quien disponía de dosímetro personal termoluminiscente marca [REDACTED] y referencia E DOS3 proporcionado por ETSA.
- Esta cabeza matrícula [REDACTED] contaba con una bolsa, no precintada, similar a la anterior, en la cual se comprobó contenía elementos para actuación en caso de emergencia: buzos, guantes, gafas, lavajos, etiquetas, cintas, etc. También llevaba calzos en cabeza tractora y semirremolque, tres extintores en maletero (características no visibles) en la cabeza tractora y otros dos, de 9 kg cada uno, en plataforma.
- Los camiones de Hermanos Santiago no contaban con detector de radiación.
- El transporte era acompañado en vehículo turismo aparte por D. [REDACTED] de la empresa Express Trucks S.A.U. (ETSA).
- En dicho turismo de apoyo se contaba con un detector de radiación marca [REDACTED] modelo [REDACTED] n/s 133.200, calibrado por el [REDACTED] de la [REDACTED] el 6 de febrero de 2013, verificado el 17 de febrero de 2015 y con próximas fechas de calibración y verificación febrero de 2017 y febrero de 2016 respectivamente, según etiquetas del [REDACTED] y de ETSA adheridas al detector.
- El detector iba además dotado de sonda para contaminación modelo [REDACTED] verificada el 17 de febrero de 2015 y con próxima verificación para febrero de 2016.
- En el turismo de apoyo se llevaban además un extintor y dos bolsas con equipamiento para actuación en caso de emergencia, en las cuales según fotografías en el exterior de ambas se incluían entre otros: lavajos, buzos, guantes, gafas, calzas, etiquetas y cintas para señalización. Las bolsas estaban cerradas con precintos números 770 y 565.
- Los dos vehículos presentaban en la parte delantera de la cabeza tractora y en la trasera del correspondiente semirremolque sendos paneles naranja indicativos de transporte de mercancías peligrosas, sin detallar nº UN de mercancía.
- El transporte por carretera iba acompañado por la siguiente documentación:
  - Una carta de porte internacional, según el Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) por vehículo. Con sello de [REDACTED] en el apartado para el destinatario, y firmadas y con sello de Express Truck S.A.U. en el apartado para el transportista. No había firma ni sello del remitente.



- Dos formularios multimodales de sustancias peligrosas, una por cada contenedor, emitidas por [REDACTED]
- Hoja de ruta para la expedición 262/15. Una copia por vehículo.
- Dos listas de comprobación LC 001 de ETSA, preparadas y firmadas por responsable; cumplimentada cada una de ellas por el conductor correspondiente para las comprobaciones hasta el momento realizadas.
- En la cabina de cada uno de los dos camiones se encontraban, además:
  - Disposiciones en caso de accidente o emergencia, aplicables al transporte de óxido de uranio, emitidas por ENUSA.
  - Instrucciones escritas de emergencia según el ADR, aportadas a los conductores por la empresa de transporte.
  - Lista de números de teléfono para caso de emergencia
- Se realizaron medidas de tasas de dosis para los dos vehículos en orden de marcha obteniéndose los siguientes resultados
- Para el camión con cabeza tractora [REDACTED] matrícula [REDACTED] y plataforma matrícula [REDACTED] portando el contenedor TCIU 589200/6 (mediciones a unos 2,20 m de altura):
  - 0,36  $\mu\text{Sv/h}$  sobre el asiento del conductor.
  - 2,7  $\mu\text{Sv/h}$  entre la cabeza tractora y el contenedor.
  - 4,4  $\mu\text{Sv/h}$  en el extremo delantero izquierdo del contenedor, en contacto.
  - 3,7  $\mu\text{Sv/h}$  sobre las ruedas de la cabeza tractora, izquierda, en contacto.
  - 3,7  $\mu\text{Sv/h}$  en el centro del lateral izquierdo del contenedor.
  - 2,8  $\mu\text{Sv/h}$  sobre las ruedas de la plataforma.
  - 1,2  $\mu\text{Sv/h}$  en el extremo izquierdo posterior del contenedor,.
  - 1,0  $\mu\text{Sv/h}$  en la parte trasera, puerta, del contenedor
  - 1,5  $\mu\text{Sv/h}$  en el extremo posterior derecho
  - 2,5  $\mu\text{Sv/h}$  sobre las ruedas de la plataforma, lado derecho.
  - 3,5  $\mu\text{Sv/h}$  en el centro del lateral derecho.
  - 3,7  $\mu\text{Sv/h}$  en lado derecho, sobre las ruedas, contacto con el contenedor.
  - 4,2  $\mu\text{Sv/h}$  en el extremo delantero derecho del contenedor.
  - 2,5  $\mu\text{Sv/h}$  entre la cabeza tractora y el contenedor, lado derecho.



- Para el conjunto formado por la cabeza tractora [REDACTED] matrícula [REDACTED] y plataforma matrícula [REDACTED] portando el contenedor TCIU 429739/6 (mediciones a unos 2,20 m de altura):
- 0,3  $\mu\text{Sv/h}$  sobre el asiento del conductor.
  - 1,4  $\mu\text{Sv/h}$  entre la cabeza tractora y el contenedor.
  - 2,2  $\mu\text{Sv/h}$  en el extremo delantero izquierdo del contenedor, en contacto.
  - 2,0  $\mu\text{Sv/h}$  sobre las ruedas de la cabeza tractora, izquierda, en contacto.
  - 2,5  $\mu\text{Sv/h}$  en el centro del lateral izquierdo del contenedor.
  - 2,0  $\mu\text{Sv/h}$  sobre las ruedas de la plataforma.
  - 0,8  $\mu\text{Sv/h}$  en el extremo izquierdo posterior del contenedor,.
  - 0,9  $\mu\text{Sv/h}$  en la parte trasera, puerta, del contenedor
  - 0,8  $\mu\text{Sv/h}$  en el extremo posterior derecho
  - 2,1  $\mu\text{Sv/h}$  sobre las ruedas de la plataforma, lado derecho.
  - 2,9  $\mu\text{Sv/h}$  en el centro del lateral derecho.
  - 2,1  $\mu\text{Sv/h}$  en lado derecho, sobre las ruedas, contacto con el contenedor.
  - 1,6  $\mu\text{Sv/h}$  en el extremo delantero derecho del contenedor.
  - 1,1  $\mu\text{Sv/h}$  entre la cabeza tractora y el contenedor, lado derecho.





Para que quede constancia de cuanto antecede y a los efectos que señala la Ley 15/1980 de Creación del Consejo de Seguridad Nuclear con la redacción establecida en la Ley 33/2007, la Ley 25/1964 sobre Energía Nuclear, el Reglamento 1836/1999 sobre Instalaciones Nucleares y Radiactivas modificado por el RD 35/2008 y el Reglamento 783/2001 sobre Protección Sanitaria contra las Radiaciones Ionizantes modificado por el RD 1439/2010, se levanta y suscribe la presente Acta por triplicado en la sede del Gobierno Vasco.

En Vitoria-Gasteiz el 9 de octubre de 2015

Fdo.:

Inspector de Instalaciones Radiactivas

TRAMITE: En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 45 del Reglamento sobre Instalaciones Nucleares y Radiactivas, se invita a un representante autorizado de la instalación, para que con su firma, lugar y fecha, manifieste su conformidad o reparos al contenido del Acta.

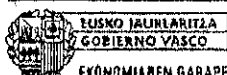
En SALAMANCA, a 23 de OCTUBRE de 2015



Fdo.:

Cargo: DTO. TRANSPORTE NUCLEAR





EKONOMIA EN GARAPEN ETA LEHIAKORTASUN SAILA  
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y COMPETITIVIDAD

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONOMICO Y COMPETITIVIDAD  
Viceconsejería de Industria  
Dirección de Energía, Minas y Administración Industrial  
Donostia-San Sebastián,1  
01010 Vitoria-Gasteiz

2015 URR. 27  
OCT. 27

ORDUA / HORA:

SARRERA	IRTEERA
Zk. 876349	Zk.

Att.: D. [REDACTED]

S/Referencia:  
CSN-PV/AIN/ ENV-252/E-0092/15



**ASUNTO:** Devolución y comentarios al acta de Inspección.

Según su requerimiento y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 76 de la ley 30/1992 de 26 de noviembre, adjunto remitimos copia firmada de la mencionada acta de inspección.

En relación con la consideración de documento público del acta de inspección, solicitamos que en el trámite de la misma no se publiquen, datos referentes a: nombres propios, de nuestros clientes, de nuestras subcontratas y/suministradores, orígenes y destinos de nuestros servicios y detalles de los mismos. También, solicitamos que no se publiquen por ningún medio los documentos y/o referencias de los mismos que ETSA suministró a los inspectores durante la inspección.

Hoja 2 de 8, párrafo 6.

Los vehículos portacontenedores son propiedad de la empresa ETSA, traccionados por la empresa Hermanos Santiago.

Hojas 3 y 4, etiquetado de los bultos.

Respecto a la placa etiqueta romboidal, en la que figuraba en la parte superior el trébol sobre fondo amarillo y en la inferior la clase y el código de la mercancía peligrosa, se trata de una modalidad de la etiqueta 7D admitida según los apartados 5.3.1.7.2. del ADR y 5.3.1.2.2. del IMDG.

Respecto al tamaño de las etiquetas romboidales de categoría III-Amarilla, según el IMDG-2014 5.2.2.1.12.1 y ADR 5.3.1.1.3, se permite el empleo de la placa-etiqueta 7D de 250x250 mm junto con la etiqueta 7A, 7B o 7C de dimensión mínima 100x100 mm. Sin embargo, la utilización de etiquetas 7A, 7B o 7C ampliadas tal y como indicó el inspector, conforme al ADR 5.3.1.1.3, se considera una forma de etiquetar más clara ya que la información es más fácil de ver y comprobar.

Estamos de acuerdo con la sustitución de la etiqueta por la de tamaño 250x250 mm. Se ha solicitado al expedidor de la mercancía que etiquete según lo venía realizando y que informe a ENUSA de los cambios a introducir en el etiquetado antes de ejecutarlos.

Hoja 5 de 8, párrafo 9.

La empresa [REDACTED] había firmado y sellado la carta de porte en el apartado para el destinatario, cuando debería haberlo hecho en el apartado de remitente. Se informará a [REDACTED] para que no se vuelva a equivocar en la firma y sellado de las cartas de porte.

Atentamente,



[REDACTED]  
Responsable Dpto. Transportes Nucleares  
Express Truck S.A.U.

**DILIGENCIA**

En el trámite del acta con referencia CSN-PV/AIN/ENV-252/E-0092/15 correspondiente a la inspección realizada el 25 de de septiembre en el Puerto de Bilbao a un transporte efectuado por la empresa Express Truck SAU, el representante de la empresa transportista efectúa una petición sobre la publicación del acta y tres comentarios acerca de su contenido.

La solicitud sobre publicación de datos no contradice al contenido del acta.

El primer comentario (hoja 2 de 8; párrafo 6) procede y es aceptado: cada vehículo articulado era formado por una plataforma portacontenedora y una cabeza tractora, ésta última de la empresa Hermanos Santiago S.A.

El segundo comentario, sobre el etiquetado de los bultos, no contradice lo expuesto en acta.

El tercer comentario tampoco contradice lo reflejado en acta.

En Vitoria-Gasteiz, el 29 de octubre de 2015.

Fd

Inspector de Instalaciones Radiactivas