

ACTA DE INSPECCIÓN

D. [REDACTED] funcionario del Cuerpo Técnico de Seguridad Nuclear y Protección Radiológica del Consejo de Seguridad Nuclear, actuando como Inspector del citado Organismo,

CERTIFICA: Que se persono los días once y doce de noviembre de dos mil siete, en la Central Nuclear de Almaraz (Cáceres), que cuenta con Permiso de Explotación Provisional concedido por Orden Ministerial del Ministerio de Economía, con fecha 8 de junio de 2000.

Que el objetivo principal de la inspección era presenciar pruebas de operabilidad del 5º generador diesel (5DG) en su puesta en servicio para la Unidad II y la revisión de resultados Exigencias de Vigilancia del 5DG.

Que, la Inspección fue recibida por: D. [REDACTED] (Licenciamiento), D. [REDACTED] [REDACTED] (Jefe Ingeniería Planta) D. [REDACTED] (Jefe de Oficina Técnica de Operación), así como otro personal técnico de la instalación.

Que se advirtió a los representantes de la central de que tanto el acta de inspección 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; a los efectos de que el titular exprese qué información o documentación aportada durante la inspección podría no ser publicable por su carácter confidencial o restringido.

Que los representantes de la central manifestaron que en principio toda la información o documentación que se aporte durante la inspección tiene carácter confidencial o restringido, y solo podrá ser utilizada a los efectos de esta inspección, a menos que expresamente se indique lo contrario.

Que en primer lugar se concretó el alcance de los puntos de la agenda de inspección remitida previamente y se añadieron dos puntos nuevos, quedando establecida en los siguientes puntos, agrupados y ordenados convenientemente para el desarrollo del la presente acta:

DK-137893

- 1.- Cambios en el 5º generador diesel (5DG) tras las pruebas de la Unidad I.
- 2.- Experiencia operativa del 5DG desde su puesta en servicio en la Unidad I Revisión de los resultados de otros Requisitos de Vigilancia del 5DG. Revisión de la clasificación y control de arranques del 5DG.
- 3.- Disparo del 4DG en prueba de 24 h, el 09/11/07
- 4.- Asistencia a pruebas de operabilidad del 5DG, Unidad II, tren B.
- 5.- Posible error en ETF batería del 5DG
- 6.- Revisión de los resultados de Requisitos de Vigilancia del sistema auxiliar de corriente continúa asociado al 5DG.

Que de la información suministrada por el personal de la Central a requerimiento de la inspección así como de las comprobaciones visuales y documentales realizadas por la misma, para cada uno de los puntos relacionados anteriormente, resulta lo siguiente:

1.- Cambios en el 5º generador diesel (5DG) tras las pruebas de la Unidad I.

Que para la Unidad II los cambios están incluidos en la edición 2 de la modificación de diseño "Incorporación del 5º generador diesel" (2-MDP-02061-04/02) editada para incorporar a la Unidad II las ampliaciones y mejoras en el diseño surgidas durante el desarrollo y pruebas de la MDP-02061 en la Unidad I. Los representantes de la central entregaron copia de la portada y las hojas en las que se describe el objeto de la modificación en las cuales se incluye la descripción de los cambios incluidos en la edición 2 y manifestaron que todos ellos estaban implantados.

Que a continuación se describen los cambios más significativos incluidos en la 2-MDP-02061-04/02 de incorporación del 5DG a la Unidad II:

1. Envío de señal RTL del 5DG a lámparas monitoras del cuadro control 301.

El objeto de cambio es disponer en sala de control (cuadro de control 301) de indicación de RTL (listo para carga) del 5DG cuando este está asignado a un tren. La señal de RTL se deriva del cuadro de control local del 5DG.

2. Modificación en el control de los diesel existentes de forma que la asignación del 5DG bloquee únicamente el arranque automático del diesel al que sustituye, y no al resto de órdenes que le puedan ser dadas desde Sala de Control.

En el diseño inicial la asignación del 5DG bloqueaba todas las ordenes desde sala de control al diesel sustituido (no desde panel local) esto suponía que para realizar pruebas del diesel sustituido se tenía que hacer desde "local".

El cambio también permitirá arranque manual de emergencia desde sala de control, si fuera considerado necesario.

3. Suministro de alimentación auxiliar a los convertidores de potencia activa, potencia reactiva y frecuencia instalados en los paneles de control del 5GD.

El cambio esta proviene de que en las pruebas de la Unidad I se produjeron indicaciones y registros erróneos, tras su análisis se determino que estaban motivados porque los convertidores eran autoalimentados y se producían cuando la tensión de alimentación alcanzaba su umbral.

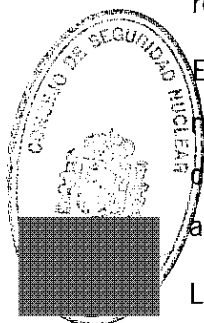
La alimentación auxiliar se toma del sistema de 125 V cc del 5DG.

4. Eliminación de la posibilidad de que la apertura del interruptor de interconexión de barras de salvaguardia con la barra del 5º GD permita el arranque automático del diesel propio de un tren, con el 5º GD asignado a dicho tren.

El objeto del cambio es evitar que el GD propio de un tren, cuando esta siendo sustituido por el 5DG, pueda recibir señal de arranque automático.

En el diseño inicial la apertura del interruptor de interconexión de la barra del 5DG a la barra de salvaguardia (a la que estuviera asignado el 5DG) no producía el arranque del GD propio de la barra, pero si permitía que una posible señal de arranque automático pudiera progresar y dar lugar a su arranque.

5. Se duplica el contacto de disparo por mínima tensión simulada en los circuitos de control de los interruptores de acoplamiento, para garantizar en dicho caso el desacoplamiento del diesel no asignado y en pruebas.



El cambio afecta a los circuitos de control de los interruptores de acoplamiento de los generadores diesel propios de cada tren y del 5DG en la parte de disparo por mínima tensión simulada. También se ha añadido un contacto en paralelo en la lógica de arranque de los generadores diesel para garantizar el arranque del que esté asignado.

Para disponer de los contactos necesarios se ha añadido un nuevo relé auxiliar "62Z" en paralelo con los "62X" y "62Y" en cada una de las barras de 6'3 kV de salvaguardía.

6. Modificaciones en los circuitos de actuación de los relés SDR (Disparo del 5DG) y 86/5DG.

El cambio deriva del fallo del relé 86, por quemado de bobina, en las pruebas de Unidad I y el objetivo es evitar que, en el la operación de rearmado del relé 86, la bobina reciba un impulso de tensión que a largo plazo pueda provocar su deterioro y fallo.

El cambio consiste en añadir en la lógica de disparo del 5DG un contacto de un relé de velocidad que abre cuando es inferior a 50 rpm. y corta la señal de disparo, evitando que en el rearmado del relé 86, la bobina reciba tensión.

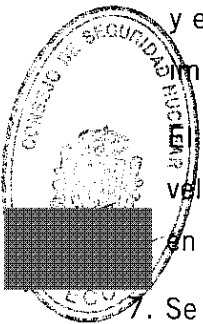
7. Se elimina la condición de interruptor 52/XAD5 cerrado para el bloqueo de las protecciones no prioritarias en caso de arranque de emergencia.

El objetivo del cambio es que las protecciones no prioritarias se bloqueen desde el instante en que se produce un arranque de emergencia ya que en el diseño inicial, hasta que el 5DG no se acoplaba no se producía el bloqueo de estas protecciones no prioritarias que, por lo tanto, estaban activas durante el proceso de arranque.

El cambio consiste en eliminar en la lógica de bloqueo de las protecciones un contacto normalmente abierto (52AX2/XAD5), cuyo cierre se producía al cerrar el interruptor de acoplamiento del 5DG.

Que los se vieron los planos afectados por los cambios anteriores y los representantes de la central aportaron las aclaraciones y entregaron las copias de los planos solicitadas por la Inspección.

Que para la Unidad I, los cambios que actualmente aun no se han implantado están contenidos en el anexo 18 de la MDP-02061 (1-MDP-02061-18/01 "5º GD. Mejoras de diseño"). Los representantes de la central entregaron copia de la portada y hoja en la que se



describen y manifestaron que los cambios se implantaran en la siguiente recarga de forma que el diseño quede igualado en las dos unidades.

2.- Experiencia operativa del 5DG desde su puesta en servicio en la Unidad I. Revisión de los resultados de otros Requisitos de Vigilancia del 5DG. Revisión de la clasificación y control de arranques del 5DG.

Que los representantes de la central manifestaron que desde la puesta en servicio del 5DG en la Unidad I no había tenido ningún fallo y que aproximadamente los dos últimos meses había estado indisponible, para poder realizar la incorporación a la Unidad II.

Que se entregó copia de un registro informático de ejecución de las Exigencias de Vigilancia del sistema 5DG. Incluye la referencia de los procedimientos que aplican y la denominación de equipo o subsistema al que aplican y la fecha de realización.

Que se comprobó que en el alcance del procedimiento de "Clasificación y control de arranque de los generadores diesel" OPX-ES-38 Rv.2, está incluido el 5DG. Se comprobó que el formato del anexo nº 1 "Demanda de arranque de GDE" estaba cumplimentado para los arranques del 5DG, coincidentes con los que figuran en el registro informático mencionado en el párrafo anterior, no habiendo registrado ningún fallo.

Que el 5DG esta dado de alta en la Regla de Mantenimiento a partir de la fecha 01/02/2007 en cual fue validada su incorporación a la Planta (Unidad I). Se facilitó a la inspección copia del "Acta de reunión seguimiento de datos" nº BD-07/00005 Rv.0 en la que se acordó iniciar la monitorización del 5DG a partir de 01/02/2007, se establecieron los criterios de comportamiento y se definió el tramo funcional correspondiente al 5DG (Tramo 5 del sistema GD: "GD5-X-5DG). Los criterios de comportamiento son los mismos que para los otros GD.

Que en la aplicación informática "██████████" esta registrada una indisponibilidad de de 5 h. 45 min. causada por la implantación de una modificación con el comentario de que en la Regla de Mantenimiento no computan indisponibilidades derivadas de modificaciones de diseño.

Que se confirmó que la batería XB5 de 125 V cc del 5DG, como sistema auxiliar del 5DG, está incluida en el alcance de la Regla de Mantenimiento.

3.- Disparo del 4DG en prueba de 24 h en la recarga R217, el 09/11/07

Que los representantes de la central informaron del disparo del 4DG el día 9/11/07 durante la prueba de 24 h de la R217, cuando habían transcurrido aproximadamente 8 h desde su inicio, indicando que había estado originado por anomalías en el regulador de velocidad/balanza de reparto de carga del motor 2 y la causa directa del disparo había sido la actuación del protección de sobrevelocidad.

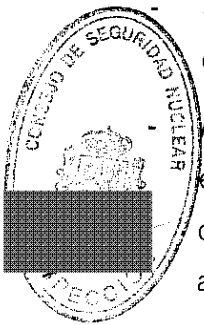
Que los representantes de la central informaron de que antes de la prueba de 24 h se habían realizado pruebas de con distintos escalones de carga para comprobaciones referentes a la modificación de diseño consistente en la instalación de Twin-dumper (doble amortiguador) en el cigüeñal para disminuir vibraciones y también se había realizado la prueba de ETF de 1 hora sin que se observara ninguna anomalía en el funcionamiento.

Que según se describe en el borrador del informe de análisis de causa, del cual se ha remitido copia:

- Se produjeron sucesivamente el disparo del interruptor de acoplamiento 52/2AD2, el fallo del regulador hidráulico y el disparo por sobrevelocidad.
- Aparecieron alarmas de "fallo de equilibrado", "fallo sobrecarga", "fallo LVDTs" y "fallo en captadores de velocidad". Cualquiera de las causas de estas alarmas provoca el disparo del interruptor de acoplamiento 52/2AD2 así como el corte de la tensión de alimentación al regulador eléctrico.
- Al cortar la tensión al regulador eléctrico se posiciona en demanda máxima y la sección hidráulica del el regulador debería tomar el control pero falló por causa desconocida y se produjo la actuación de la protección de sobrevelocidad, la cual provocó el disparo del generador.

Que los representantes de la central manifestaron que el punto de consigna del regulador hidráulico es 1560 rpm y que la protección de sobrevelocidad actuó a aproximadamente 1700 rpm.

Que los representantes de la central manifestaron que en las comprobaciones sobre el regulador del motor 2, se observó que la señal de posicionamiento a la cremallera (demanda de combustible al motor) del motor 1 presentaba variaciones (oscilaciones) inadecuadas, claro



indicio de malfuncionamiento, y que el regulador se enviara al fabricante para que analice la causa del fallo y realice la correspondiente reparación.

Que los representantes de la central manifestaron que el mantenimiento de los reguladores lo realiza el fabricante [REDACTED]. Que los representantes de la central informaron

Que los representantes de la central informaron de que se había sustituido el regulador de cada uno de los dos motores, dado que los reguladores hay que cambiarlos por parejas. Estos reguladores pertenecían a los dos motores de repuesto de los que dispone la central.

Que los representantes de la central informaron de que tras la sustitución de los reguladores y las correspondientes pruebas pos-mantenimiento se realizó la prueba de operabilidad correspondiente al procedimiento OP2-PV-08.02.2 (prueba de 1 h, mensual) con resultado satisfactorio.

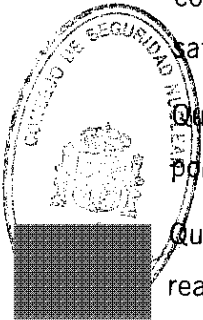
Que se entregó copia de la documentación de esta prueba y las comprobaciones realizadas por la inspección sobre esta documentación resultaron satisfactorias.

Que los representantes de la central manifestaron que la prueba de 24 horas del 4DG se realizaría después de las pruebas del 5DG en el tren A y que se repetirían las pruebas de secuencias del 4DG realizadas con anterioridad al disparo en la prueba de 24 horas del DÍA 09/11/07.

4.- Asistencia a pruebas de operabilidad del 5DG, Unidad II, tren B.

Que la Inspección asistió a las pruebas de operabilidad del 5º Generador Diesel (5DG) correspondientes al tren B de la Unidad II, realizadas el día 11/11/07 según el procedimiento de prueba OPX-PV-08.06B Rev.2, de fecha de aprobación 10/11/07, titulado "Operabilidad Generador Diesel 5DG. Prueba secuencias IS + BO". Previamente a la realización de las pruebas se entregó a la Inspección copia del procedimiento, cuyo objetivo es demostrar que el generador diesel cumple la Exigencia de Vigilancia 4.8.1.1.2 en su apartado "f".

Que respecto a la Rev.1 utilizada en las pruebas del 5DG en el Tren B de la Unidad I, la Rev.2 incluye cambios menores motivados por correcciones mecanográficas y mejora de redacción tras la 2-MDP-02061 de incorporación del 5DG a la Unidad II.



Que procedimiento es valido para su aplicación a los dos trenes de cada una de las unidades y la responsabilidad de la realización de las Pruebas de Vigilancia incluidas él es del departamento de Operación.

Que los criterios de aceptación están en el apartado 5.4 del procedimiento y se corresponden con los subapartados de la Exigencia de Vigilancia 4.8.1.1.2.f

Que la inspección chequeo con el responsable de la prueba el cumplimiento de las condiciones iniciales y precauciones establecidas en el procedimiento.

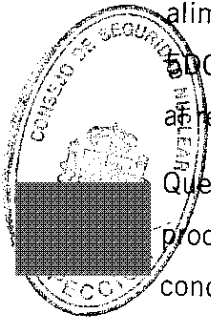
Que en las pruebas correspondientes al tren B intervienen el 5DG y el 4DG.

Que inicialmente y de acuerdo con las "condiciones iniciales" la barra 2A4 (tren B) estaba alimentada desde el transformador de arranque, la barra XA5 alimentada desde la 2A4 y el 5DG asignado al Tren B de la unidad II (barra 2A4), este alineamiento es el que corresponde a la realización de las pruebas incluidas en los apartados 6.1 y 6.2 del procedimiento.

Que posteriormente, para la realización de las pruebas incluidas en el apartado 6.3 del procedimiento y de acuerdo con este, el 4DG se alineó a la barra 2A4 y se dejó el 5DG en condición de reserva (no alineado).

Que en las pruebas de la operabilidad del generador diesel 5DG contenidas en el procedimiento OPX-PV-08.06B Rev.2 son las siguientes:

- Apartado 6.1. Arranque del generador diesel ante una señal de inyección de seguridad sin pérdida de suministro eléctrico exterior (EV 4.8.1.1.2.f.2)
- Apartado 6.2.1 Arranque y toma de cargas por señales coincidentes de mínima tensión e inyección de seguridad. Comprobación de bloqueos de disparos. (EV 4.8.1.1.2.f.3 y 4.8.1.1.2.f.4)
- Apartado 6.2.2 Sincronización del generador diesel a la red exterior estando conectado a las cargas de emergencia. (4.8.1.1.2.f.5)
- Apartado 6.2.3 Arranque y toma de cargas por señal de mínima tensión. (4.8.1.1.2.f.1)
- Apartado 6.2.4 Inyección de seguridad estando el generador diesel acoplado a la red exterior. (4.8.1.1.2.f.6.a)



- Apartado 6.2.5 Pérdida de alimentación exterior estando el generador diesel acoplado a la red exterior. (4.8.1.1.2.f.6.b)
- Apartado 6.3.1. Comprobación de la lógica de aislamiento por inyección de seguridad 4.8.1.1.2.f.7.a
- Apartado 6.3.2 Comprobación de la lógica de aislamiento por mínima tensión. (4.8.1.1.2.f.7.b)

Que en el procedimiento de prueba OPX-PV-08.06B Rev.2 "Operabilidad Generador Diesel 5º GD Prueba secuencias IS + BO", en los apartados 6.2.1, 6.2.3 y 6.2.5 se incluye la comprobación, mediante los registros del SAMO, de los requerimientos de la Regulatory Guide 1.09, respecto a los valores máximos y mínimos de tensión y frecuencia, y tiempo de recuperación de dichos parámetros tras la conexión de las cargas, referentes al diseño de los generadores diesel. Estos requerimientos están consignados en el anexo nº 17 del procedimiento y se refieren a los transitorios de frecuencia y tensión en las secuencias de toma de carga.

Que la Inspección asistió a la realización de todos los apartados excepto el 6.3.1 "Comprobación de la lógica de aislamiento por inyección de seguridad" respecto al cual, los representantes de la central manifestaron que, de acuerdo con "nota" en el procedimiento, su ejecución no era necesaria por haberse realizado con anterioridad en el procedimiento OP2-PV-03.22 en la prueba relativa a relés K-604 y K-609.

Que en la realización del apartado 6.2.1 el día 12/11/07 a las 19:33 horas no arranco automáticamente el aire acondicionado de sala de control (VAX-AC-98B), siendo arrancada manualmente, con éxito, los representantes de la central indicaron que la causa podría ser algún contacto de posición de la maneta. Adicionalmente, una vez arrancada por el secuenciador la bomba CC2-PP-2B disparó por bajo nivel en el tanque.

Que la prueba de arranque y toma de cargas por señales coincidentes de mínima tensión e inyección de seguridad (Apartado 6.2.1) se repitió, sin presencia de la Inspección, el día 12/11/07 a las 03:12 horas, el día 12/11/07 a las 18:38 horas y, finalmente, el 12/11/07 a las 19:00 horas, siendo esta última de resultado satisfactorio, según la hoja de "control de ejecución de prueba de vigilancia".

Que se ha remitido a la Inspección un correo electrónico, indicando las incidencias que motivaron las sucesivas repeticiones de la prueba de arranque y toma de cargas por señales coincidentes de mínima tensión e inyección de seguridad.

Que se entregó a la Inspección copia de los registros del SAMO de las pruebas del 5DG - tren B, presenciadas el día 11/11/07 y posteriormente se ha remitido copia de las hojas de "control de ejecución pruebas vigilancia" correspondientes.

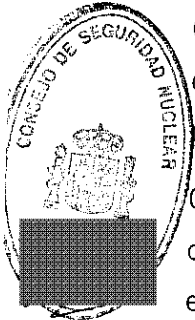
Que se entrego a la Inspección copia de los registros del SAMO de las pruebas de 5 DG - tren A, realizadas el día 12/11/07, las cuales no fueron presenciadas por la Inspección y posteriormente se ha remitido copia de las hojas de "control de ejecución pruebas vigilancia" correspondientes.

Que la Inspección ha comprobado en los los registros del SAMO el cumplimiento de los criterios de aceptación referentes a tiempo de arranque y tensión y frecuencia en régimen permanente 5DG.

Que los representantes de la central se comprometieron a analizar la posibilidad de obtener del SAMO un registro histórico del estado de las cargas que intervienen en las secuencias con el fin de verificar de forma más fiable que su comportamiento en las pruebas es según lo previsto. Los representantes de la central manifestaron que, en cualquier caso, cuando se instale el nuevo ordenador de planta estará dotado de esta posibilidad.

5.- Posible error en ETF batería del 5DG

Que previamente a la inspección, mediante correo electrónico, se había advertido a los representantes de la central de un posible error en los valores de resistencia de las interconexiones entre celdas de la batería del 5DG que figuran en las Exigencias de Vigilancia E.V. 4.8.2.5.2.b2 / c3 así como de una falta de coherencia entre estos y la resistencia considerada en el cálculo de dimensionamiento de la batería nº [REDACTED] [REDACTED]. Almaraz 5º Diesel Generator" realizado por [REDACTED] (suministrador del 5º Generador Diesel).



Que los representantes de la central confirmaron la existencia de un error ETF, consistente en que los valores de resistencia de las interconexiones que especificó el suministrador del 5º GD para incluir en ETF (Carta de [REDACTED], ref. [REDACTED]) fueron trasladados al texto de las ETF multiplicados diez.

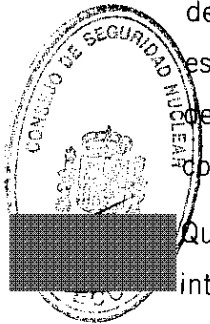
Que la Inspección comprobó que la última medida de resistencias realizada el 07/08/07 en la aplicación del procedimiento MEX-PV-05.03.3 cumple los valores actuales de las ETF (erróneos) si bien unos pocos de estos valores no cumplirían los valores especificados por el suministrador [REDACTED]

Que se comprobó que la resistencia de las interconexiones considerada por el suministrador [REDACTED] en el cálculo de dimensionamiento de la batería, nº 8000114-BAT-1 Rv.3, para determinar la caída de tensión no es coherente con los valores que el propio suministrador especificó para las ETF, debido a que en el cálculo se ha considerado la resistencia del trozo de cable con el que se interconectan los elementos, sin tener en cuenta las resistencias de contacto.

Que los representantes de la central manifestaron que, considerando la resistencia real de las interconexiones, se había realizado un cálculo preliminar comprobando que estaba garantizada la tensión mínima admisible en las cargas.

Que posteriormente la central ha remitido el informe IS-07/005 Rv.0 "Verificación de los valores de resistencia de las conexiones de la batería del 5º GD. Propuesta de cambio a las exigencias de vigilancia 4.8.2.5.2b" de fecha 19/11/07, en el que se incluye:

- La comprobación de que, con independencia de los valores introducidos en ETF, considerando los valores medidos de resistencia de las interconexiones la batería del 5º GD cumple el requisito de proporcionar la tensión mínima requerida por sus cargas.
- Un cálculo del valor máximo admisible de la resistencia total de las interconexiones de la batería, para garantizar la tensión mínima requerida por las cargas.
- Una propuesta de los valores de resistencia de las interconexiones para la realización de futura propuesta de modificación de las Exigencias de Vigilancia afectadas, basada en los valores medidos y en la caída de tensión admisible en las interconexiones para garantizar la tensión mínima requerida por las cargas del sistema

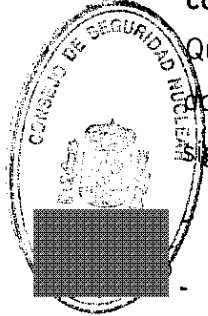


Que el informe referido anteriormente incluye los resultados de la medida de las resistencias de las interconexiones realizadas el 07/08/07, según procedimiento MEX-PV-05.03.3, y los de la medida realizada el 15/11/07, según el mismo procedimiento, tras una revisión de las conexiones de la batería.

Que en el referido informe se enuncian las siguientes acciones futuras: Revisión del cálculo de la batería por [REDACTED] Propuesta de cambio de ETF y, tras su aprobación, modificación de los procedimientos afectados.

6.- Revisión de los resultados de Exigencias de Vigilancia de la batería del sistema auxiliar de corriente continua asociado al 5DG.

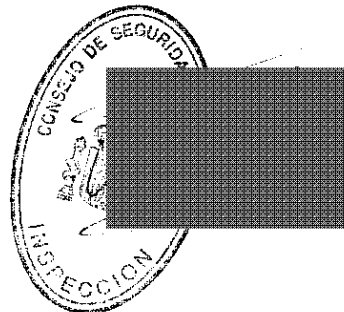
Que a solicitud de la Inspección, los representantes de la Central entregaron copia de la documentación correspondiente a las pruebas de la batería de 125 V cc (XB5) del 5DG, las siguientes:

- 
- Prueba semanal de 11/11/07 según procedimiento MEX-PV-05.02.2 Rv.0
 - Prueba trimestral de 07/08/07 según procedimiento MEX-PV-05.03.3 Rv.0. En esta se midieron las resistencias de las conexiones que cumplen con los valores actuales de ETF que no son correctos. Con los valores correctos habría 5 que no cumplen y uno muy próximo.
 - Prueba de capacidad de 25/09/06 según procedimiento MEX-PV-05.05.5 en la que resulto una capacidad de 107'5 % de la nominal. (Capacidad nominal: 300 A h en 8 h con tensión de corte 1'75 V/ele).
 - Prueba de Servicio, en fabrica, realizada por el fabricante de la batería [REDACTED] el 07/09/07 con un ciclo 4 h de 40 A durante 3h y 59 min. y 49 en el último minuto siendo la tensión mínima en bornes de 123'9 V, en el final de la prueba.
 - Prueba de capacidad, en fabrica, realizada por el fabricante de la batería [REDACTED] el 31/08/05 con una intensidad de descarga de 37'5 A una tensión de corte de 1'75 V por celda (3'75 V por elemento) La prueba se hizo con el objetivo de comprobar que la capacidad era superior al 95% de la nominal y este se cumplió con un tiempo de prueba de 7h 54min.

Que las pruebas de capacidad y servicio en fabrica, se hicieron sobre treinta y un elementos, la batería instalada tiene 26 elementos, estando cada uno de estos elemento constituido por dos celdas.

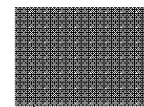
Que, por parte de los representantes de la C.N de Almaraz, se dieron las facilidades necesarias para la actuación de la inspección.

Que, con el fin de que quede constancia de cuanto antecede y, a los efectos que señalan las Leyes 15/1980 de 22 de abril de Creación del Consejo de Seguridad Nuclear y 33/2007 de 7 de noviembre de Reforma de la Ley 15/1980 Creación del Consejo de Seguridad Nuclear , la Ley 25/1964 sobre Energía Nuclear, el Reglamento de Instalaciones Nucleares y Radiactivas y el Reglamento de Protección Sanitaria contra Radiaciones Ionizantes y el Permiso referido, se levanta y suscribe la presente Acta por triplicado, en Madrid, y en la sede del Consejo de Seguridad Nuclear a diecinueve de diciembre de dos mil siete.



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

CONFORME, con los comentarios que se adjuntan.
Madrid, 11 de enero de 2008




Director General



COMENTARIOS AL ACTA DE INSPECCION

DEL CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR

Ref.- CSN/AIN/ALO/07/788



ACTA DE INSPECCION CSN/AIN/ALO/07/788

Comentarios

Comentario general:

1. Respecto de las advertencias que contiene en su carta de transmisión, sobre la posible publicación del acta o partes de ella, se desea hacer constar:

Que teniendo en cuenta el acuerdo 4 del Pleno del CSN de 18 de julio de 2006 que ha sido divulgado recientemente en Internet, dicho CSN deberá, previamente a la posible publicación del acta eliminar la información que por su carácter personal o confidencial no es publicable.

En este sentido hemos de hacer constar que toda la documentación mencionada y aportada durante la inspección tiene carácter confidencial, afecta a secretos comerciales y además está protegida por normas de propiedad industrial e intelectual por lo que no habrá de ser en ningún caso publicada, ni aún a petición de terceros.

Tampoco habrán de ser publicados los datos personales de ninguno de los representantes de la instalación que intervinieron en la inspección.

Todo lo anterior deriva de las limitaciones impuestas por la Ley 30/1992 LRJPAC (art. 37.4), la Ley 15/1999 de Protección de Datos de Carácter Personal (art. 3.a) y la reciente Ley 27/2006 de 18 de julio sobre acceso a la información en materia de medio ambiente (Art. 13.1 d) y e)), en relación con diversos preceptos constitucionales.

2. Que así mismo conforme al acuerdo nº 4 del pleno del CSN citado, hemos de recordar que sin perjuicio de los requerimientos expuestos en el punto anterior, la hipotética publicación, en caso de ser procedente en los puntos concretos en que fuese aplicable no podría realizarse hasta tanto la investigación estuviera plenamente concluida, habiéndose finalizado las fases de trámite y diligencia.

También deberá observarse por dicho CSN la experiencia piloto por parte de la OFIN a la que se refiere el punto 5 del acuerdo 4 indicado.

3. Tratándose, como el propio CSN reconoce, de una iniciativa novedosa, la central solicita ser informada previamente antes de la publicación si ésta se llevase a cabo, a fin de poder participar en la misma, manifestando las observaciones que estime convenientes al efecto.



ACTA DE INSPECCION CSN/AIN/ALO/07/788
Comentarios

Página 11 de 13; primer párrafo

Dice el Acta:

“Que los representantes de la central confirmaron la existencia de un error ETF, consistente en que los valores de resistencia de las interconexiones que especificó el suministrador del 5° GD para incluir en ETF (Carta de [REDACTED] ref. 8000114-CO-299) fueron trasladados al texto de las ETF multiplicados por diez”.

Comentario:

Se ha abierto en el SEA la NC-AL-08/001 a la que se le han asociado las acciones ES-AL-08/002, CO-AL-08/010 y CO-AL-08/011 para revisar el cálculo de la batería de [REDACTED] recogiendo el valor máximo de resistencia admisible, presentar una propuesta de cambio de ETF considerando los valores de resistencias de cada tipo de conexión de acuerdo con el valor máximo admisible y revisar el procedimiento MEX-PV-05.02.02.2 para incorporar los nuevos valores.

DILIGENCIA

En relación con los comentarios formulados en el “TRAMITE” del Acta de Inspección de referencia CSN/AIN/AL0/07/788, correspondiente a la inspección realizada a la Central Nuclear de Almaraz los días once y doce de noviembre de dos mil siete, el inspector que la suscribe declara:

Comentarios

Comentario general: El comentario no afecta al contenido del Acta, se refiere a la posible publicación del Acta por parte de las instancias orgánicas competentes del CSN.

Página 11 de 13; primer párrafo: Se acepta el comentario.

Madrid, 28 de enero de 2008

Fdo.

Inspector CSN

