

ACTA DE INSPECCIÓN

D^a [REDACTED] y D. [REDACTED], Inspectores del Consejo de Seguridad Nuclear (CSN),

CERTIFICAN: que se han personado los días 4, 5, 6 y 7 de marzo de 2013 en la Central Nuclear de Ascó, emplazada en el término municipal de Ascó, Tarragona. La C.N. de Ascó (CNASC), cuya propiedad está representada por la Asociación Nuclear Ascó-Vandellós II, A.I.E (ANAV), dispone de Autorización de Explotación concedida por Orden Ministerial del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de fecha veintidós de septiembre de dos mil once.

Que la Inspección tenía por objeto asistir a las pruebas en frío del Almacén Temporal Individualizado (ATI) relacionadas con la transferencia [REDACTED], realizar comprobaciones sobre la documentación de las pruebas de carga de los elementos auxiliares de izado, así como sobre los procedimientos de prueba asociados a la Puesta en Servicio del ATI, de acuerdo con el contenido de la agenda enviada previamente.

Que la visita fue atendida como representantes de ANAV, por D. [REDACTED] (DST/Licenciamiento Asco) y D. [REDACTED] (Responsable del Proyecto del ATI – ANAV), por D^a [REDACTED] y D. [REDACTED] de ENRESA, y otro personal técnico de [REDACTED], quienes manifestaron conocer y aceptar la finalidad de la Inspección.

Que los representantes del Titular de la instalación fueron advertidos previamente al inicio de la inspección que el acta que se levante de este acto, 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 el Titular exprese qué

información o documentación aportada durante la inspección podría no ser publicable por su carácter confidencial o restringido.

Que el Titular manifiesta 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 de la información suministrada por los representantes de ANAV y el personal técnico citado y el de las empresas implicadas en el proyecto de construcción del ATI a requerimiento de la Inspección, así como de las comprobaciones documentales realizadas de la misma, resulta:

Asistencia a Pruebas en frío del ATI: transferencia [REDACTED]

- Que el día 4 la Inspección se personó en el Edificio de Combustible de la Unidad 1 de CNASC para asistir a parte de las pruebas en frío de transferencia [REDACTED] - [REDACTED] de acuerdo con el Procedimiento PCM-104, Rev.0, que se desarrolla en dicho edificio.
- Que a la llegada de la Inspección, el [REDACTED] se encontraba ya dentro del edificio de combustible posicionado en la plataforma de perfil nulo, y el dispositivo para retirar la tapa de piscina del [REDACTED] estaba montado sobre el [REDACTED], y se iba a iniciar el paso 10.2 "TRASLADO DEL [REDACTED] (CARGADO) DESDE LA ZONA DE DESCONTAMINACION AL AREA DE TRANSFERENCIA" del Procedimiento PCM-104.
- Que la Inspección presencié la realización de todas las actividades incluidas en el paso 10.2 y el paso 10.3 "TRANSFERENCIA DE LA MPC DESDE EL [REDACTED] [REDACTED] hasta la finalización de la actividad 10.3.16 "DESCONECTAR la MPC del adaptador del dispositivo de bloqueo de izado. ELEVAR el gancho de la gúra

para permitir, posteriormente, izar el [REDACTED]". Que estas actividades se realizaron de acuerdo con lo indicado en el Procedimiento PCM-104.

- Que durante la maniobras de carga del [REDACTED] hasta su posición sobre el [REDACTED] [REDACTED], así como durante las de descenso de la MPC desde el [REDACTED] al [REDACTED] [REDACTED] la señalización de la célula de carga de la grúa mostraba variaciones del orden de dos a tres toneladas con la carga en estático, en función de la altura a la que se encontrara dicha carga.
- Que la Inspección solicitó el certificado de peso del "dummy" (simulador) de la MPC, donde comprobó que el valor es de 38.877Kg, mientras que el peso indicado por la célula de carga del Puente Grúa del Edificio cuando sostenía la MPC dentro del [REDACTED] para proceder a retirar la tapa de piscina de éste último, fue de 35.5 Tn.
- Que en relación con las variaciones en la medida de la célula de carga del Puente Grúa del edificio de combustible, los representantes de CNASC transmitieron a la Inspección la explicación dada por [REDACTED] mediante correo electrónico del día 20/2/2013, en la que se explica, entre otros detalles, que: "La célula de carga mide, también, el peso del cable fuera del arrollamiento del tambor" y que "la tara del gancho se realizó en la cota +50.00 con el fin de disponer de 115Tn reales desde dicha cota...".
- Que la Inspección manifestó sus dudas respecto a que, con la tara realizada, la lectura de la célula de carga fuera siempre conservadora a la hora de determinar que se superaba la carga crítica.
- Que el día 5, la Inspección se personó en el Edificio de Combustible de la Unidad 1 de CNASC para asistir al traslado del [REDACTED] fuera del Edificio de Combustible, de acuerdo con el Procedimiento PCM-104.

- Que la Inspección presencié las actividades de retirada del dispositivo de acoplamiento del [REDACTED] correspondientes a los puntos 10.3.24 y 10.3.25 del Procedimiento PCM-104 así como las actividades correspondientes a los puntos 10.4.1 a 10.4.6, esta última ya en el exterior del Edificio de Combustible, del paso 10.4 "TRASLADO DEL [REDACTED] (CARGADO) DESDE EL AREA DE TRANSFERENCIA A LA LOSA DEL ATI". Que estas actividades se realizaron de acuerdo con lo indicado en el Procedimiento PCM-104.
- Que una vez que el [REDACTED] se había situado en el exterior del Edificio de Combustible, la Inspección comprobó que había agua acumulada en la zona final de los raíles dentro del Edificio de Combustible, indicando los representantes de CNASC que probablemente se debía al agua de lluvia que entraba desde el exterior de la puerta del edificio, canalizada por los raíles.
- Que el día 6, la Inspección se personó en la zona exterior del Edificio de Combustible de la Unidad 1 de CNASC, para presenciar las operaciones de transferencia del [REDACTED] desde la Plataforma de perfil nulo al vehículo de traslado de contenedores, en adelante Crawler, de acuerdo con el Procedimiento PCM-104, así como las pruebas pendientes del Crawler del frenado de emergencia.
- Que la Inspección comprobó que justo a la salida del Edificio de Combustible se había marcado claramente la zona donde no se permite situar simultáneamente la Plataforma de perfil nulo, el Crawler y el [REDACTED] cargado.
- Que la Inspección presencié las pruebas del freno de emergencia del Crawler, tanto sin carga como con carga.
- Que la Inspección presencié las actividades correspondientes a los puntos 10.9.4 a 10.9.16 del Procedimiento PCM-104, que se realizaron de acuerdo al procedimiento salvo lo que se indica en el siguiente párrafo.



- Que para la realización del punto 10.4.12 “COMPLETAR el enganche de las eslingas de traslado del [REDACTED] a las abrazaderas de izado del mismo”, fue necesario el uso de la Plataforma de perfil nulo, no contemplado en principio en el procedimiento, para elevar ligeramente el [REDACTED] de forma que pudiera realizarse el enganche de las eslingas.
- Que los representantes de CNASC y ENSA manifestaron a Inspección que el problema se debía a que las eslingas, al mojarse por el agua lluvia, encogían ligeramente lo que impedía el enganche del [REDACTED] posicionado en el suelo. También manifestaron que la longitud de las eslingas estaba muy ajustada debido a las limitaciones para elevar el Crawler en la ruta de traslado hasta el ATI, de forma que no interfiera con las líneas de tensión que la atraviesan.



[REDACTED] Que la Inspección manifestó que dada la posible necesidad de utilizar la Plataforma de perfil nulo en la maniobra, la acción debía incluirse en el Procedimiento PCM-104. Así mismo manifestó que debía mejorarse la estiba de las eslingas de forma que no estuvieran expuestas a la lluvia u otros fenómenos que pudieran degradarlas.

Que según manifestaron los representantes de CN Asco, la parte del Procedimiento PCM-104 relacionada con el traslado del [REDACTED] al ATI se había realizado en fechas anteriores con resultados aceptables y no consideraban necesario su repetición durante las presentes pruebas.

Documentación de las pruebas de carga de los elementos auxiliares de izado de los componentes del sistema [REDACTED]

- Que la Inspección revisó la documentación relativa a las pruebas de carga de los siguientes elementos auxiliares de izado y manejo, cuyo uso está previsto en los diferentes módulos del sistema [REDACTED] de CNASC:

- Elementos auxiliares MPC:
 - Dispositivo de bloqueo de izado
 - Adaptador del dispositivo de bloqueo de izado
 - Equipo para el izado de la tapa de la MPC
- Elementos auxiliares módulo 
 - Orejetas de izado
 - Yugo de izado
 - Extensiones del yugo de izado
- Elementos auxiliares módulo 
 - Abrazaderas de izado
 - Eslingas

– Que el dispositivo de bloqueo de izado de la MPC, junto con su adaptador, permiten conectar los cuatro puntos de izado situados en la tapa de la MPC con el gancho principal del puente grúa del edificio de combustible, y se emplean en las maniobras de transferencia de una MPC cargada desde el módulo  al módulo . Que ambos elementos soportan una carga crítica tal como se define en la norma ANSI N14-6 (1993), “American National Standard for Special Lifting Devices for Shipping Containers Weighing 10000 Pounds (4500 KG) or more for Nuclear Materials”, por lo que se han diseñado y probado conforme a la misma.

Que la Inspección revisó los procedimientos aplicables a las pruebas de carga del dispositivo de bloqueo de izado y su adaptador, referencias HPP-1820-3 Rev. 0, “MPC Lift Lock Load Test Procedure”, y HPP-1820-5 Rev.0, “MPC Lift Lock Adapter Load Test Procedure”, respectivamente. Que en ambos procedimientos se especifica que la prueba consiste en someter al dispositivo a la carga de prueba

durante un tiempo no inferior a 10 minutos mediante el uso de un cilindro hidráulico. Que así mismo se planifican ensayos superficiales por partículas magnéticas (MT) o líquidos penetrantes (PT), y ensayos visuales (VT) en todos los elementos incluidos en la línea de carga, que se realizan antes y después de someter al dispositivo y a su adaptador a la carga de prueba.

Que en la definición de la carga mínima de prueba se ha supuesto un peso de la MPC cargada de 90.000 lbs, valor superior al considerado en la tabla 3.2.1 del “Estudio de Seguridad del Sistema de Almacenamiento [REDACTED] para el combustible gastado de C.N. Ascó”, 045-ET-IA-0001 Rev.1, (87.600 lbs), por lo que, aplicando los requisitos de la norma ANSI N14.6, la carga mínima de la prueba, que se define como el triple de la carga de diseño del elemento, resulta ser de 270.000 lbs.

Que la Inspección revisó los registros de las pruebas realizadas según los procedimientos antes indicados, de fecha 25/07/2011 para el dispositivo de bloqueo de izado y fecha 16/08/2011 para el adaptador, en los que se comprobó que ambas pruebas concluyeron con resultado aceptable, sin que se detectara nada reseñable.

Que la Inspección revisó la siguiente documentación relativa al equipo auxiliar empleado para el izado de la tapa de la MPC durante las maniobras de instalación en una MPC sumergida en el de foso de combustible:

- Certificado de Conformidad CoC 1214-001 Rev.1, de fecha 06/02/2012
- Especificación de Compra PS-5270 Rev.3, “Purchase Specification for the MPC Lid Lift Sling for Asco”, de fecha 16/05/2012.
- Certificado de Conformidad CoC 1275-001 Rev.0, de fecha 24/04/2012
- Certificado de Conformidad CoC 1299-001 Rev.0, de fecha 14/06/2012

Que mediante el documento CoC 1214-001 se certifica la conformidad del equipo suministrado respecto de la especificación de compra PS-5270 Rev.1. Que dicho certificado se complementa con los certificados CoC 1275-001 y CoC 1299-001, con los que se suministran los componentes que se modifican mediante las revisiones 2 y 3 de la especificación PS-5270, y consistentes en:

- cuatro eslabones desmontables incluidos en la revisión 2 de la PS-5270, que conectan los extremos superiores de las cadenas de izado de la tapa de la MPC con los grilletes que se acoplan al yugo de izado del módulo [REDACTED]
- Cuatro cadenas de 5/8 de pulgada de acero inoxidable incluidas en la revisión 3 de la PS-5270, que sustituyen a las incluidas en las revisiones anteriores de la especificación, de acero al carbono.

Que los certificados de conformidad revisados incluyen las pruebas de carga realizadas sobre los diferentes componentes, que se realizan según los requisitos de las normas ASME B30.9, "Slings", para las cadenas de izado y ASME B30.26, "Rigging Hardware", para el resto de componentes. Que en todos los componentes la carga de prueba es el doble de la capacidad de carga.

– Que la Inspección revisó los siguientes procedimientos de prueba:

- HPP-1820-2 Rev.1, "Load Test Procedure for the [REDACTED] Lift Yoke", que aplica a la prueba de carga según norma ANSI N14.6 de las orejetas y yugo de izado del módulo [REDACTED].
- HPP-1820-4 Rev.0, "Asco Lift Yoke Extension Load Test and Functional Test Procedure", que aplica a la prueba de carga según norma ANSI N14.6 de las extensiones del yugo de izado del módulo [REDACTED]

Que en el procedimiento HPP-1820-2, la prueba se divide en dos partes con los siguientes objetivos:

- Parte 1, que tiene por objeto probar los elementos incluidos en la línea de carga del módulo [REDACTED], incluyendo las orejetas de izado del módulo.
- Parte 2, que tiene por objeto probar los agujeros del yugo (Shackle Holes) desde donde se conecta el sistema de izado de la tapa de la MPC.

Que para la primera parte de la prueba se establece una carga mínima de 759.000 lbs a mantener por tiempo superior a 10 minutos. Que dicho valor es envolvente del que resulta de multiplicar por un factor tres al peso del módulo [REDACTED] con MPC cargada con combustible gastado y con agua en su interior que figura en el Estudio de Seguridad de la referencia 045-ET-IA-0001 (248805 lbs).

Que para la segunda parte se había definido una carga de prueba de 270.000 lbs, valor envolvente de la carga máxima de diseño de la tapa de la MPC (10.000 lbs) según el Estudio de Seguridad de la referencia 045-ET-IA-0001.

/ Que la Inspección revisó los registros correspondientes a las pruebas de carga según el procedimiento HPP-1820-2, fecha 28/07/2011 para la primera parte y fecha 21/07/2011 para la segunda parte, comprobando que los resultados fueron aceptables.

Que la Inspección revisó el registro correspondiente a la prueba de carga de las extensiones del yugo de izado según procedimiento HPP-1820-4, realizada con fecha de 4/08/2011 y con resultado aceptable, en el que se comprueba que la carga de prueba empleada fue de 762.080 lbs. Que dicho valor es superior al que resulta de aplicar un factor tres a la suma del peso del módulo [REDACTED] con MPC cargada (248.805 lbs según capítulo 3 del Estudio de Seguridad 045-ET-IA-0001) y el peso del yugo de izado (4409 lbs según capítulo 9 del Estudio de Seguridad 045-ET-IA-0001).

- Que respecto a las abrazaderas de izado del módulo [REDACTED], empleadas durante el traslado con el Vehículo de Traslado de Contenedores (Crawler), los

representantes de CNASC manifestaron que se iban a reutilizar las abrazaderas que fueron empleadas en ATI de C.N. José Cabrera. Que la compatibilidad de las mismas con el sistema [REDACTED] de CNASC se había justificado en el informe de la referencia 1820005 Rev.1, "Use of José Cabrera Lift Links and Lift Brackets at Ascó", en el que se indica que el peso de diseño del módulo [REDACTED] cargado empleado para C.N. José Cabrera, 360.000 lbs, era envolvente del correspondiente al módulo [REDACTED] de CNASC, 330.000 lbs, por lo que su uso en CNASC es válido. Que este último valor había sido obtenido a partir del plano con referencia 7431.

Que la Inspección contrastó el peso de un módulo [REDACTED] cargado indicado en el informe 1820005 Rev.1 con el que figura en el Estudio de Seguridad 045-ET-IA-0001, comprobando que:

- A partir de la tabla 3.2.1 del Estudio de Seguridad, en la que se reflejan pesos conservadoramente maximizados de los componentes empleados en la verificación estructural del sistema, se obtiene un peso del módulo [REDACTED] cargado de 377.000 lbs.
- A partir de la tabla 9.1.2 del Estudio de Seguridad, en la que se reflejan pesos estimados de manejo de componentes, se obtiene un peso del módulo [REDACTED] - [REDACTED] cargado de 341.169 lbs.

Que dado que los valores que se indican en el Estudio de Seguridad son superiores a los que se emplean en la justificación del informe 1820005 Rev.1, la Inspección solicitó una aclaración al respecto. Que los representantes del titular indicaron que en el plano 7431 se había incluido por error que el peso del módulo [REDACTED] sin carga era de 212.310 lbs, valor en el que no se había tenido en cuenta que el hormigón a emplear en CNASC sería de alta densidad. Que con el fin de justificar la validez del uso de las abrazaderas de izado del módulo [REDACTED] en CNASC, los representantes del titular proporcionaron los pesos reales de los módulos

fabricados con hormigón de alta densidad, indicando que el peso del módulo vacío más pesado es de 274.878 lbs. Que sumando a dicho peso el correspondiente a una MPC completamente cargada, 83123 lbs según los datos de la tabla 9.1.2 del Estudio de Seguridad, se obtiene un peso total del conjunto de 358802 lbs, inferior al peso empleado para el diseño de las abrazaderas de izado del módulo [REDACTED] en C.N. José Cabrera (360.000 lbs), lo que justifica la validez de su uso en CNASC.

- Que la Inspección revisó la documentación relativa a las pruebas de carga de las eslingas empleadas para el izado del módulo [REDACTED] cargado con el Crawler.

Que los representantes del titular indicaron que debido a restricciones de altura existentes en CNASC durante el traslado del módulo [REDACTED] con el Crawler por los viales de la instalación, no se reutilizarían las eslingas originales empleadas en C.N. José Cabrera, si no que se había optado por emplear unas nuevas de dimensiones adecuadas, para lo cual se había emitido la revisión 2 de la especificación de compra de referencia PS-5032. Que en dicha especificación se había tomado un peso del módulo [REDACTED] cargado de 330.000 lbs, y en base al mismo se especificaban las características de las eslingas a emplear: cuatro eslingas tipo "single-path roundsling", modelo [REDACTED] de 8 pies de longitud, con una capacidad de carga individual de 85.000 lbs.

Que los representantes del titular entregaron copia del certificado de conformidad de las cuatro eslingas, referencia CoC 12138-001 Rev.0 y fecha 25/07/2012, al que se había adjuntado el certificado de inspección visual y prueba de carga emitido por el suministrador ([REDACTED].) según la norma ASME B30.9, [REDACTED]. Que las cuatro eslingas suministradas, que se identifican con los números de serie 34505 a 34508, se habían probado con fecha de 03/07/2012 empleando una carga dos veces superior a su capacidad tal como especifica la norma ASME B30.9, esto es 170.000 lbs, en disposición vertical (straight pull).

Que la Inspección indicó que, tal y como se identificó para la justificación del uso de las abrazaderas de izado del módulo [REDACTED] de C.N. José Cabrera en el sistema de CNASC, dado que el peso aproximado de un módulo [REDACTED] cargado es de 358802 lbs, la carga del módulo no puede realizarse con las cuatro eslingas en configuración vertical simple. Que los representantes del titular indicaron que la configuración de las eslingas que se emplea en el traslado del módulo [REDACTED] cargado con el Crawler es en cesta vertical, incrementando así la capacidad de cada eslinga hasta el doble de la configuración vertical simple. Que la Inspección indicó que dicha configuración debe quedar reflejada en los procedimientos del ATI de CNASC como requisito.

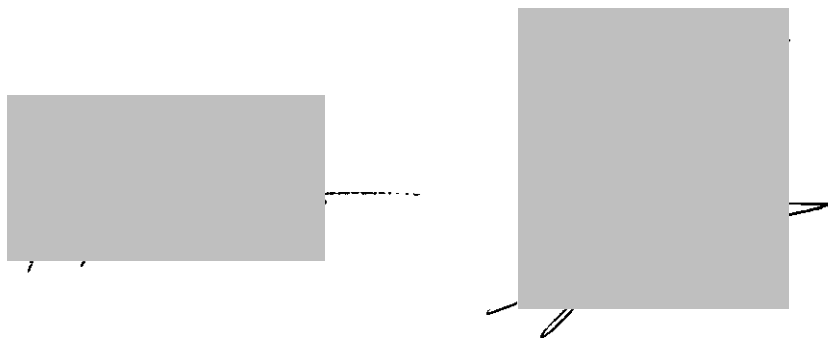
Comprobaciones sobre los procedimientos de prueba asociados a la Puesta en Servicio del ATI

- Que la Inspección preguntó a los representantes del titular como se había actualizado el procedimiento de prueba con referencia PMC-103, "Sellado de la MPC" para incluir en el alcance el sistema de enfriamiento complementario (SEC), cuyo uso es requerido con el módulo [REDACTED] cuando se carga combustible de alto quemado (> 45.000 MWd/MtU), según las Especificaciones Técnicas de Funcionamiento (ETFs) de CNASC.

Que los representantes del titular manifestaron que en lugar de modificar el procedimiento de prueba indicado, se había modificado el procedimiento de referencia PMC-203, aplicable a la carga real en el ATI de CNASC, en el que se habían introducido las condiciones de uso del sistema SEC de acuerdo con la Condición Límite de Operación CLO 3.12.2.4 de las ETFs de CNASC. Que según dichas condiciones, el procedimiento PMC-203 no es aplicable para la carga de elementos combustibles de alto quemado.

Que por parte de los representantes de CN. Ascó se dieron las facilidades necesarias para el desarrollo 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 de Creación del Consejo de Seguridad Nuclear, la Ley 25/1964 sobre Energía Nuclear, el Reglamento de Instalaciones Nucleares y Radiactivas, el Reglamento de Protección Sanitaria contra las 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 nueve de abril de dos mil trece.



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

Estamos conformes con el contenido del acta CSN/AIN/ASO/13/988 teniendo en cuenta los comentarios adjuntos.

L'Hospitalet de l'Infant a 27 de mayo de dos mil trece.



Director General ANAV, A.I.E.

En relación con el Acta de Inspección arriba referenciada, consideramos oportuno realizar las alegaciones siguientes:

- **Página 1 de 13, quinto párrafo. Comentario.**

Respecto de las advertencias contenidas en la carta de transmisión, así como en el acta de inspección sobre la posible publicación de la misma o partes de ella, se desea 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. Además, dicha documentación se entrega únicamente para los fines de la Inspección. Igualmente, tampoco habrán de ser publicados los datos personales de ninguno de los representantes de la instalación que intervinieron en la inspección.

- **Página 3 de 13, párrafo 5**

Donde dice "Que la Inspección manifestó sus dudas respecto a que, con la tara realizada, la lectura de la célula de carga fuera siempre conservadora a la hora de determinar que superaba la carga crítica."

Debe decir "Que la Inspección manifestó sus dudas respecto a que, con la calibración de la célula de carga realizada, la lectura de la misma fuera siempre conservadora a la hora de determinar que superaba la carga crítica."

Adicionalmente, y en relación con esta observación, indicar que la calibración realizada responde, dentro de la práctica habitual, al criterio de permitir izar la carga crítica (115 Tm, valor nominal de la grúa), absorbiendo el peso de la pasteca (cables, poleas, que hacen un total de 3 Tm) y sin afectar a la protección del conjunto de la estructura puente-grúa contra sobrecargas, establecida en el 110 % del valor nominal.

- **Página 4 de 13, párrafo 2**

En relación con la observación de la Inspección comprobando la presencia de agua acumulada en la zona final de los raíles dentro del Edificio de Combustible, confirmar lo ya informado durante la Inspección – y así reflejado en el Acta – en el sentido de que se trata de agua de lluvia que había entrado por la puerta del Edificio al coincidir con los trabajos de preparación de la maniobra de salida del [REDACTED] durante las pruebas.

Adicionalmente, cabe añadir que esta situación se había contemplado en el diseño de modo que, para minimizar en lo posible la entrada de agua de lluvia desde el exterior, por una parte las cajeras de los raíles se ha diseñado en el tramo exterior con una ligera pendiente rematando en un pequeño colector; que por otro lado se han previsto sendos tacos para obturar el hueco que provocan las cajeras bajo el portón para evitar la entrada de agua de lluvia con la puerta cerrada; y que, por último, el día anterior a la salida del [REDACTED] se consultará el parte meteorológico previsto para confirmar la ausencia de condiciones meteorológicas adversas durante las maniobras.

- **Página 5, párrafo 1; y página 12, párrafo 1**

Las actuaciones mencionadas por la Inspección como no contempladas en el procedimiento de salida del [REDACTED] hacia el exterior del Edificio de Combustible (PMC-104 durante la fase de pruebas, y PMC-204 en real), respectivamente uso de la plataforma de perfil nulo (ZPT) para el enganche de las eslingas del CRAWLER al [REDACTED], y uso de las eslingas del CRAWLER en configuración cesta frente a configuración lineal, han sido recogidas debidamente en la edición final del procedimiento (apartado 10.4.10 del PMC.204 en revisión 0 de 19 de marzo de 2013).

- **Página 5, párrafo 3**

La observación de la Inspección para mejorar la estiba y acopio de las eslingas a utilizar en las maniobras (del CRAWLER en particular, y del resto de equipos en general), para minimizar su posible alteración por exposición a la intemperie ha sido transmitida por el Responsable de las Maniobras de CN Ascó a los Responsables y Técnicos de la Empresa Colaboradora en el marco del refuerzo de expectativas en campo durante la ejecución de tareas.

DILIGENCIA



En relación con los comentarios formulados en el “**Trámite**” del Acta de Inspección de referencia **CSN/AIN/AS0/13/988**, correspondiente a la inspección realizada a la Central Nuclear de Ascó los días 4, 5, 6 y 7 de marzo de dos mil trece, los inspectores que la suscriben declaran:

- **Página 1 de 13, quinto párrafo:** Se acepta el comentario, haciendo notar que no es responsabilidad de los inspectores.
- **Página 3 de 13, párrafo 5:** Se acepta la primera parte del comentario, mediante la que se precisa que es sobre la calibración y no la tara sobre la que la Inspección cuestiona el conservadurismo. La segunda parte del comentario no aclara las dudas planteadas por la Inspección y por tanto no se acepta.
- **Página 4 de 13, párrafo 2:** El comentario aporta información adicional, que no modifica el contenido del acta.
- **Página 5 párrafo 1 y página 12, párrafo 1:** El comentario aporta información adicional, que no modifica el contenido del acta.
- **Página 5, párrafo 3:** El comentario aporta información adicional, que no modifica el contenido del acta.

Madrid, 12 de junio de 2013


Fdo.: 
Inspectora CSN




Fdo.: 
Inspector CSN