

ACTA DE INSPECCIÓN

, funcionarios del Consejo de Seguridad Nuclear (CSN), acreditados como inspectores, acompañados por , funcionario del CSN, jefe de proyecto de Central Nuclear Vandellós II en funciones.

CERTIFICAN: Que los días veintidós y veintitrés de julio de dos mil veinte, se han personado en la Central Nuclear de Vandellós II (en adelante CNV), emplazada en el término municipal de L'Hospitalet de L'Infant. Esta instalación disponía, en el momento de la inspección, de autorización de explotación concedida por Orden del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de fecha el veintiuno de julio de dos mil diez, la cual fue renovada por Orden del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el veintitrés de julio de dos mil veinte.

El titular fue informado de que la inspección tenía por objeto la asistencia a las pruebas de aceptación en planta ("Site Acceptance Tests" (SAT)) de la grúa temporal KE-Y-05, instalada para el reracking de la piscina de combustible gastado de CNV, cuya autorización de implantación fue solicitada por CNV mediante la solicitud de autorización SA-V/19-02 contenida en la carta CNV-L-CSN-6815 "C.N. Vandellòs II: Solicitud de Autorización de la sustitución de los bastidores Boraflex de la Piscina de Combustible Gastado de C.N. Vandellós II". La asistencia a las pruebas SAT se engloba en el marco de la evaluación de dicha solicitud de autorización desde el punto de vista eléctrico y de instrumentación y control. Más concretamente, la inspección de dichas pruebas SAT tiene como objeto verificar el cumplimiento del condicionado de la autorización contenido en el documento de referencia CSN/C/P/MITECO/VA2/20/01 "Informe favorable parcial sobre la solicitud SA-V/19-02 de autorización de la modificación de diseño (PCD V-36448), relativa a la sustitución de los bastidores boraflex de la piscina de combustible gastado de CN Vandellós II (re-racking), en lo concerniente a la puesta de servicio de la grúa temporal KE-Y-05 (PCD-V-36448-A)" (registro de salida del CSN número 942).

La inspección fue recibida por , de Licenciamiento y Seguridad Operativa, así como por otro personal técnico de CNV, de empresa adjudicataria del contrato de la grúa temporal y de empresa encargada del montaje y suministro de la grúa temporal, quienes manifestaron conocer y aceptar la finalidad de la inspección.

Los representantes del titular fueron advertidos previamente al inicio de la inspección 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 el titular exprese qué información o documentación aportada durante la inspección podría no ser publicable por su carácter confidencial o restringido.

De la información suministrada por el personal técnico de la instalación a requerimiento de la inspección, así como de las comprobaciones tanto visuales como documentales realizadas directamente por la misma, se obtuvo:

En primer lugar la inspección celebró una **reunión de apertura** con el personal de CNV para tratar los puntos de la agenda de inspección de referencia CSN/AGI/INEI/VA2/20/03, anexa al presente acta, en la que figura que la inspección tenía como objeto asistir a las pruebas oficiales de puesta en servicio (pruebas SAT o pruebas oficiales de aceptación en planta) de la grúa temporal KE-Y-05.

Los representantes del titular comunicaron a la inspección que dichas pruebas SAT se habían llevado a cabo con resultado satisfactorio entre la semana anterior a la inspección y el inicio de la semana de inspección, habiendo completado la última prueba el día antes de la inspección.

En este punto la inspección expresó su malestar con que las pruebas hubieran ya finalizado, ya que desde hacía meses CNV conocía la intención del CSN de asistir al menos parcialmente a dichas pruebas, hecho éste comunicado repetidas veces tanto por email como documentado en el Acta de Reunión Técnica (ART) de referencia CSN/ART/INEI/VA2/1911/12.

Los representantes del titular se disculparon por lo ocurrido y ofrecieron a la inspección repetir la ejecución de las pruebas SAT que deseara presenciar la inspección, si bien señalaron que daban validez a las ejecutadas con anterioridad a la inspección. La inspección puntualizó que, no obstante, cualquier discrepancia que se pudiera observar durante la repetición de las pruebas debería ser analizada y resuelta y que, en ese sentido, la validez de las pruebas anteriormente realizadas quedaría en suspenso hasta que no se resolvieran dichas discrepancias. Ante este ofrecimiento del titular la inspección eligió presenciar las siguientes pruebas SAT:

- **3.8** “Prueba de los interruptores fin de carrera de emergencia (grupo 3) del gancho principal (capacidad máxima de 20t)”.
- **3.16.1** “Control de prestaciones de la máquina: prueba funcional sin carga”.
- **3.16.3** “Control de prestaciones de la máquina: control de la sobrevelocidad de la elevación de los ganchos”.
- **3.5** “Parada de emergencia desde todos los pulsadores de la grúa temporal”.
- **3.20.1** “Pruebas con el cuadro eléctrico de emergencia: pruebas del carro principal con el cuadro eléctrico de emergencia”.
- **3.22** “Control del mando de control por cable”.
- **3.23** “Control de los finales de carrera de desplazamiento de la grúa temporal”.

Los representantes del titular también indicaron a la inspección que durante las pruebas SAT oficiales surgió una No Conformidad (NC) al ejecutar la prueba 3.17 “Prueba de elevación/bajada del gancho principal (capacidad máxima 20t) – Caso de emergencia”, la cual ya estaba solucionada y la prueba repetida con resultado satisfactorio, y que los registros de la prueba 3.23 “Control de los finales de carrera de desplazamiento de la grúa temporal” aún no estaban completos porque dicha prueba se había ejecutado a última hora del día anterior a la inspección. Posteriormente a la inspección, los representantes del titular enviaron por email el día 29/07/2020 tanto la NC como el registro de la prueba 3.23.

Todos los procedimientos para ejecutar las pruebas SAT están recogidas en el documento de ENSA y elaborado por de referencia 1809-SAT “Grúa pórtico sobre raíles RGC SWL 20-

2t prueba de aceptación en planta”, revisión 3 fechada el día 13/07/2020, que fue adelantada al CSN previamente a la inspección por e-mail del día 17/07/2020. Dicho documento externo fue aceptado por CNV para ser incluido dentro de sus procedimientos el día 14/07/2020 mediante la aplicación del procedimiento de CNV PA-106 revisión 8.

La inspección destacó que las pruebas elegidas para ser presenciadas deberían ejecutarse tal y como se habían ejecutado durante las pruebas oficiales por el personal de ANAV.

La inspección realizó una **visita a planta** con el fin de presenciar las pruebas elegidas. Previamente, la inspección realizó una inspección visual de la grúa, especialmente de aquellas partes de la grúa cuyo diseño se modificó tras la reunión recogida en la ART de referencia CSN/ART/INEI/VA2/1911/12, todo ello desde el punto de vista eléctrico y de instrumentación y control. No se observaron deficiencias ni discrepancias entre el diseño modificado de la grúa y su ejecución y montaje.

Los días de la inspección, el CSN presenció la repetición de las pruebas 3.5, 3.8, 3.16.1, 3.16.3, 3.20.1, 3.22 y 3.23. Durante la ejecución de dichas pruebas la inspección observó lo siguiente:

- **Respecto a la prueba 3.5**, “Parada de emergencia desde todos los pulsadores de la grúa temporal”, el titular repitió la ejecución de la prueba en presencia de la inspección de manera satisfactoria. No obstante, la inspección destacó que no se podía discriminar si la parada de emergencia venía causada por los relés de seguridad y/o por el PLC, al comprobarse únicamente la parada de la grúa y no su causa.
- **Respecto a la prueba 3.8**, “Prueba de los interruptores fin de carrera de emergencia (grupo 3) del gancho principal”, el titular propuso repetir únicamente la prueba en sentido ascendente, que ejecutó de manera satisfactoria, ya que para realizarla en sentido descendente era necesario izar la losa de la piscina de cofres, ante lo que la inspección estuvo de acuerdo.
- **Respecto a la prueba 3.16.1**, “Control de prestaciones de la máquina: prueba funcional sin carga”, las instrucciones “Elevación del gancho principal sin carga” y “Bajada del gancho principal sin carga” tienen como objetivo registrar la velocidad máxima del gancho principal (20 t) sin carga, tanto en subida como en bajada, de la grúa temporal KE-Y-05.

La inspección asistió a tres repeticiones de la prueba 3.16.1 “Control de prestaciones de la máquina: prueba funcional sin carga”, durante las cuales el titular anotó unas velocidades de la grúa de (2,3 m/min, 2,2 m/min y 2,4 m/min), que se encontraban fuera de los criterios de aceptación del procedimiento, establecidos en 4,6 m/min \pm 5 %.

La inspección preguntó sobre los resultados de la prueba 3.16.1 ejecutada el día 14/07/2020, en cuyos registros figuraba que había sido satisfactoria y se había registrado una velocidad de elevación de 4,4 m/min. El titular contestó inicialmente que la discrepancia podía haberse debido al método empleado en la medida durante ambas pruebas.

Durante cada una de las repeticiones de la prueba 3.16.1 presenciadas por la inspección, el método de medida fue diferente: en la primera se empleó un tacómetro, modelo

10 y número de serie _____, mientras que en las dos siguientes se empleó cinta métrica aplicada a diferentes alturas del gancho de elevación y se midió el desplazamiento de la grúa durante 30 segundos.

La inspección comunicó a los representantes del titular que si el gancho principal fuera capaz de alcanzar los 4,6 m/min incumpliría el NUREG-0554, "Single-failure-proof cranes for nuclear power plants", revisión del año 1979. La inspección también indicó que en la ART de referencia CSN/ART/INEI/VA2/1911/12 se había acordado realizar una prueba de aceptación en fábrica que demostrase que los variadores de frecuencia que controlan los motores de la grúa no fueran capaces de suministrar frecuencias de alimentación eléctrica superiores a 50 Hz aunque los comandos de control así lo solicitasen, ya que de este modo se garantizaba que la grúa no superase los límites de velocidad requeridos por dicho NUREG. Dicha prueba de variadores de frecuencia fue realizada con resultado satisfactorio y entregada al CSN durante el proceso de licenciamiento de la grúa.

Tras estudiar el problema y contactar con el suministrador de la grúa, _____ el titular explicó que el criterio de aceptación incluido en la prueba 3.16.1 del procedimiento SAT era erróneo y debía haber sido 2,3 m/min, pero que no había sido actualizado tras la última modificación de diseño realizada a la grúa durante su licenciamiento a raíz de la reunión documentada en dicha ART. Respecto a los registros de la ejecución de dicha prueba, realizada el 14/07/2020, el titular explicó que cometió un error de medida durante la ejecución de la prueba, hecho éste causante de que los registros mostraran erróneamente un resultado satisfactorio de la prueba.

El titular indicó a la inspección que la primera vez que realizaron la prueba de aceptación en fábrica, requerida en la ART antes mencionada, observaron que los variadores de frecuencia eran capaces de suministrar hasta 100 Hz de frecuencia de alimentación a los motores, por lo que el gancho principal podía llegar a alcanzar los 4,6 m/min. Por esa razón, el titular ordenó limitar mediante software la frecuencia de salida de dichos variadores a 50 Hz, limitando de ese modo la velocidad de la grúa 2,3 m/min y cumpliendo así con la normativa. Sin embargo, a la hora de diseñar los criterios de aceptación de la prueba SAT 3.16.1 se mantuvo el valor original de 4,6 m/min y no se trasladó el nuevo criterio de aceptación de 2,3 m/min.

La inspección requirió una justificación teórica adicional acerca de la velocidad máxima teórica del gancho principal, con o sin carga, que fue elaborada y enviada posteriormente a la inspección por email el día 29/07/2020.

Por otra parte, la inspección destacó que la pegatina de calibración del tacómetro empleado en dicha prueba indicaba que su certificado de calibración expiraba el 18/02/2020. El titular entregó a la inspección el certificado de calibración oficial de dicho tacómetro, emitido por _____ el 18/02/2020. La inspección hizo notar que en dicho certificado no había referencia alguna a la fecha de próxima calibración o a si la calibración era permanente, a lo que el titular respondió que el sistema de garantía de calidad de _____ garantizaba su aceptabilidad. En días posteriores a la inspección, el titular envió por email un certificado, emitido por _____, en el que figura

que el certificado de calibración suministrado tiene una validez de 3 años desde su fecha de emisión.

- **Respecto a la prueba 3.16.3**, “Control de la sobrevelocidad de elevación de los ganchos”, el titular repitió los pasos de la prueba relativos al gancho principal de manera satisfactoria. La medición de la velocidad de elevación de los ganchos se realizó con el mismo tacómetro empleado en la prueba 3.16.1.
- **Respecto a la prueba 3.20.1**, “Pruebas del carro principal con el cuadro eléctrico de emergencia”, el titular repitió la ejecución de la prueba en presencia de la inspección con resultado satisfactorio.
- **Respecto a la prueba 3.22**, “Control del mando de control por cable”, el titular repitió la ejecución de la prueba en presencia de la inspección con resultado satisfactorio.
- **Respecto a la prueba 3.23**, “Control de los finales de carrera de desplazamiento de la grúa temporal”, el titular repitió la ejecución de la prueba en presencia de la inspección de manera satisfactoria. La inspección observó que las instrucciones del procedimiento exigen comprobar que la grúa se detiene, sin comprobar cuál de los dos finales de carrera existentes en cada sentido de movimiento causa la parada de la grúa. El ejecutor de la prueba, no obstante, comprobó de manera individualizada la actuación de cada final de carrera. El procedimiento de pruebas exige la colocación de finales de carrera temporales, los cuales no se llegaron a instalar en cualquier caso, ya que no se consideró pertinente dada la excepcionalidad de la secuencia de pruebas, que fue a requerimiento de la inspección.
- De forma general, en ninguna de las pruebas presenciadas por la inspección, se realizó una comprobación completa de los relés de seguridad. Tras revisar el procedimiento de pruebas, la inspección constató que de todos los relés de seguridad, únicamente se verificaba el correcto funcionamiento de los relés controlados por los interruptores finales de carrera del sistema izado “grupo 3” del gancho principal (20 t) y del relé controlado por la señal de sobrecarga proveniente de las células de carga, quedando el resto de ellos sin verificar.

La inspección pidió al titular los **registros de las pruebas** realizadas con anterioridad a la inspección para su revisión documental, los cuales fueron entregados a la inspección, quedando pendiente su oficialización y posterior envío al CSN.

La inspección hizo una revisión documental de los procedimientos de prueba y de sus registros, detectando lo siguiente:

- Las únicas comprobaciones del correcto funcionamiento de los relés de seguridad (que detienen la grúa sin intervención del PLC) que están explícitamente recogidas en alguna de las pruebas son las de los relés controlados por los interruptores finales de carrera del sistema izado del gancho principal (20 t) “grupo 3”, los cuales están recogidos en la prueba 3.8 “Prueba de los interruptores fin de carrera de emergencia (grupo 3) del gancho principal (capacidad máxima 20 t)”, y el relé de seguridad controlado por la señal de sobrecarga que proviene de las células de carga de dicho sistema, el cual se comprueba en la prueba 3.14

“Prueba de sobrecarga de las células de carga del sistema de elevación principal (capacidad max 20 t)”. Los interruptores final de carrera grupo 3 están recogidos bajo el nombre de “interruptores fin de carrera que detienen el movimiento de izado” en el condicionado de la autorización de la grúa temporal (documento de referencia CSN/C/P/MITECO/VA2/20/01). Por su parte, el relé de seguridad controlado por la señal de sobrecarga de las células de carga está recogido dentro de la “Prueba de sobrecarga (110%) realizada antes de la puesta en servicio de la grúa (en el montaje)” de dicho condicionado de autorización.

- En la **prueba 3.13** “Prueba de sobrecarga del gancho principal”, durante la cual es necesario elevar el valor límite superior de la célula de carga, no hay ningún control administrativo para garantizar que se repone dicho valor a su valor nominal, desde las 22 t a las 20 t.
- Algunas de las instrucciones de los procedimientos son genéricas, dando lugar a posibles interpretaciones diferentes de la misma instrucción. Concretamente:
 - En la **prueba 3.4** “Prueba del correcto funcionamiento del mando por control remoto y mando con cable” no se especifica dónde se enchufa el mando con cable ni se comprueba que el mando por control remoto automáticamente deja de funcionar en el momento que se conecta dicho mando por cable, si bien el diseño de la grúa impide el control de la misma desde dos puestos de mando diferentes simultáneamente.
 - En la **prueba 3.5** “Parada de emergencia desde todos los pulsadores de la grúa temporal” hay varias instrucciones para comprobar si los frenos están activados, pero no se especifica el método de comprobación (visual, tensión eléctrica de alimentación a los mismos, medición de par de frenada, etc.).
 - En la descripción de la **prueba 3.6** “Movimiento de elevación/descenso gancho principal (capacidad máxima 20t)”, se dice que se comprueben los frenos mediante comprobación de tensión eléctrica de alimentación y visualmente, pero ni en las instrucciones ni en las notas posteriores a la prueba se especifica que se deba medir dicha tensión eléctrica ni su registro.
 - En la descripción de la **prueba 3.16** “Control de prestaciones de la máquina” no se indica el método a seguir para medir las diferentes velocidades del sistema de izado principal, auxiliar y carro.
 - La **prueba 3.17** “Prueba de elevación/bajada del gancho principal (capacidad máxima 20t) – Caso de emergencia”, cuyo objetivo es verificar la capacidad de levantar o bajar la carga del gancho principal en caso de avería de cualquier motor sin alcanzar condiciones de sobrevelocidad, carece de instrucciones detalladas sobre cómo debe ser realizada, pudiendo llegar a condenarse más de un motor en caso de una interpretación literal de las instrucciones. Se trata de una prueba pedida explícitamente en la mencionada ART CSN/ART/INEI/VA2/1911/12, enmarcada en la evaluación de la solicitud de autorización SA-V/19-02 de la grúa temporal KE-Y-05.

Con respecto a las **pruebas periódicas**, previstas en el condicionado de la autorización (CSN/C/P/MITECO/VA2/20/01) y requeridas siempre que se vaya a utilizar el gancho de 20 t, el titular explicó que las pruebas incluidas en los procedimientos SAT relacionadas con los relés de seguridad y los paros de emergencia de la grúa iban a ser trasladados literalmente al POV-300 “Operabilidad de la grúa temporal KE-Y05”, procedimiento de planta que se ejecutaría para dar cumplimiento a este aspecto del condicionado. El titular aclaró, respecto a la prueba de sobrecarga de la grúa al 110% de su carga nominal, que si bien iba a ser incluida en el citado POV, se introduciría una nota para explicar que únicamente es necesaria su ejecución durante las pruebas SAT.

Antes de abandonar las instalaciones, la inspección mantuvo una **reunión de cierre** con la asistencia de _____, de Licenciamiento y Seguridad Operativa, y _____, así como de otro personal técnico de CNV y de _____, en la que se repasaron las observaciones más significativas detectadas durante la inspección:

- Los procedimientos de prueba contenidos en el documento 1809-SAT no incluyen una comprobación suficiente de los relés y contactores de seguridad. El titular se comprometió a diseñar y ejecutar pruebas complementarias adicionales para suplir este aspecto, así como a enviarlas a la inspección y a no ejecutarlas hasta que la inspección diera su aprobación vía e-mail.

Con posterioridad a la inspección, el día 27/07/2020 el titular envió vía e-mail a la inspección los procedimientos de las pruebas SAT adicionales diseñadas para dar cumplimiento a los requerimientos de la reunión de cierre.

El día 29/07/2020 se celebró una reunión telefónica, durante la que el titular aclaró que no era necesario comprobar los interruptores grupo 3 del movimiento de bajada del gancho principal dentro de las pruebas adicionales, ya que se comprobaban los relés y contactores de seguridad en el movimiento de subida de la prueba SAT adicional correspondiente, y que los relés de seguridad gobernados por los interruptores grupo 3 del movimiento de bajada ya se comprobaban en la prueba 3.8. Por último, el titular preguntó si podía iniciar las pruebas SAT adicionales para, posteriormente, redactar el procedimiento de operabilidad final de la grúa temporal KE-Y-05. La inspección se mostró conforme con estas consideraciones y así se le comunicó por email al titular el mismo día 29/07/2020, dando por adecuado el alcance de las pruebas complementarias diseñadas.

- La inspección observó discrepancias significativas entre lo ocurrido durante la ejecución de la prueba 3.16.1 en presencia de la inspección y su registro oficial correspondiente de la semana anterior. Estas diferencias fueron debidas a la existencia de un criterio de aceptación erróneo e incompatible con el diseño de la grúa y a la ejecución incorrecta del procedimiento de prueba, lo que invalida la prueba ejecutada que deberá ser repetida. El titular se mostró conforme con este aspecto.
- Se hizo mención explícita a la comprobación exhaustiva de los relés de actuación de los frenos. Los representantes del titular se comprometieron a estudiar la posibilidad de que fuera necesario diseñar una prueba complementaria.

Durante la mencionada reunión telefónica posterior a la inspección del 29/07/2020 el titular aclaró que no era necesario comprobar los frenos porque ya se comprobaba de manera suficiente los relés y contactores de seguridad en las pruebas SAT adicionales, además de que cada freno asociado al gancho principal de 20t se comprueba individualmente en la prueba 3.6 “Movimiento de elevación/descenso gancho principal (capacidad máxima 20t)”. La inspección se mostró conforme con dicha explicación.

- Algunas de las instrucciones de las pruebas SAT son imprecisas, lo que puede dar lugar a errores de interpretación.
- En la prueba 3.13 no había un control administrativo para devolver el valor del límite superior de la células de carga desde las 22t a las 20t. A instancias de la inspección, el titular incluyó dicho control administrativo en las pruebas adicionales mencionadas en el primer punto de esta reunión de cierre.
- En relación con las pruebas periódicas y la redacción final de su procedimiento, la inspección indicó que se deberían tener en cuenta todas las pruebas complementarias tratadas durante la inspección durante su proceso de elaboración, ante lo que el titular estuvo de acuerdo.

Con el fin de que quede constancia de cuanto antecede, y a los efectos que señalan la Ley 15/1980, reformada por la Ley 33/2007, de Creación del Consejo de Seguridad Nuclear, la Ley 25/1964 sobre la Energía Nuclear, el Reglamento sobre Instalaciones Nucleares y Radiactivas y el Reglamento sobre Protección Sanitaria contra las Radiaciones Ionizantes en vigor, así como la autorización referida, se levanta y suscribe la presente acta por duplicado en Madrid y en la sede del Consejo de Seguridad Nuclear a tres de agosto de dos mil veinte.

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

AGENDA DE INSPECCIÓN

CSN/AGI/INEI/VA2/20/03

Instalación: C.N. Vandellós II

Lugar de la inspección: C.N. Vandellós II

Fechas propuestas: 22 y 23 de julio de 2020

Equipo de Inspección:

Alcance de la inspección: Inspección sobre sistemas eléctricos e I&C de la grúa temporal para el manejo de bastidores para el reracking de la piscina de combustible gastado de CN Vandellós II

Tipo de inspección: Inspección programada del CSN asociada a una evaluación

1. Reunión de apertura:

Planificación y aspectos previos: programa de pruebas previstas en los días de inspección a fin de seleccionar las pruebas a presenciar.

Acceso a planta: formulario Covid-19 y contador Quicky.

2. Desarrollo de la inspección:

La visita a planta tiene por objeto asistir a las pruebas de puesta en servicio de la grúa temporal y verificar el cumplimiento de las condiciones asociadas a su autorización, desde un punto de vista eléctrico y de Concretamente, se revisarán:

2.1. Protocolos y procedimientos de pruebas eléctricas para la puesta en servicio.

2.2. Protocolos y procedimientos de pruebas eléctricas periódicas.

2.3. Asistencia a las pruebas.

3. Reunión de cierre

Breve resumen del desarrollo de la inspección e identificación preliminar de posibles desviaciones, hallazgos o incumplimientos.

Estamos conformes con el contenido del acta CSN/AIN/VA2/20/1034, teniendo en cuenta los comentarios adjuntos.

L'Hospitalet de l'Infant a 26 de agosto de dos mil veinte.

Director General ANAV, A.I.E.

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

- **Página 1 de 9. 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 5 de 9, antepenúltimo párrafo.** Información adicional.

En fecha 06/08/2020 se vuelve a repetir la prueba 3.23 "Control de los finales de carrera de desplazamiento de la grúa temporal" identificándose la realización de la prueba con los finales de carrera en posición definitiva. El registro de la prueba se remite al CSN en fecha 08/08/2020 mediante carta CNV-L-CSN-7092, Anexo 5.

- **Página 5 de 9, antepenúltimo párrafo.** Información adicional.

Los registros de las pruebas realizadas con anterioridad a la inspección se remiten al CSN en fecha 08/08/2020 mediante carta CNV-L-CSN-7092, Anexo 4.

- **Página 7 de 9, penúltimo párrafo.** Información adicional.

En fecha 24/07/2020 se vuelve a repetir la prueba 3.16.1 “Control de prestaciones de la máquina. Prueba funcional sin carga” obteniéndose resultados satisfactorios. El registro de la prueba se remite al CSN en fecha 08/08/2020 mediante carta CNV-L-CSN-7092, Anexo 4.

- **Página 8 de 9, penúltimo párrafo.** Información adicional.

Se revisa el procedimiento POV-300 Rev. 1 “Operabilidad de la grúa temporal incluyéndose las pruebas complementarias derivadas de la inspección. El procedimiento revisado y los resultados de las pruebas, se remiten al CSN en fecha 08/08/2020 mediante carta CNV-L-CSN-7092, Anexo 3 y 6.

DILIGENCIA

En relación con los comentarios formulados en el “Trámite” del Acta de Inspección de referencia **CSN/AIN/VA2/20/1034**, correspondiente a la inspección realizada a la Central Nuclear de Vandellós II entre los días veintidós y veintitrés de julio de dos mil veinte, los inspectores que la suscriben declaran:

- **Página 1 de 9, quinto párrafo:** se acepta el comentario.
- **Página 5 de 9, antepenúltimo párrafo:** se acepta el comentario, el cual aporta información adicional que no modifica el contenido del acta.
- **Página 5 de 9, antepenúltimo párrafo:** se acepta el comentario, el cual aporta información adicional que no modifica el contenido del acta.
- **Página 7 de 9, penúltimo párrafo:** se acepta el comentario, el cual aporta información adicional que no modifica el contenido del acta.
- **Página 8 de 9, penúltimo párrafo:** se acepta el comentario, el cual aporta información adicional que no modifica el contenido del acta.

Madrid, 2 de septiembre de 2020

Inspector CSN

Inspector CSN