Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

ACTA DE INSPECCIÓN

. funcionarios del Consejo de Seguridad Nuclear, acreditados como inspectores, en su condición de autoridad pública según el artículo 122 del Reglamento sobre instalaciones nucleares y radiactivas, y otras actividades relacionadas con la exposición a las radiaciones ionizantes, aprobado por el Real Decreto 1217/2024, de 3 de diciembre, en el ejercicio de la función inspectora

CERTIFICAN:

Que el día diez de septiembre de dos mil veintiséis, se han personado en la central nuclear de Vandellós II, emplazada en el término municipal de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (Tarragona), que dispone de autorización de explotación otorgada a la Asociación Nuclear Ascó-Vandellós II, A.I.E. (ANAV) por la Orden Ministerial del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico TED/774/2020 de 23 de julio de 2020.

La inspección del CSN fue recibida por los representantes de la instalación, e igualmente participaron en el desarrollo de la misma las personas que se relacionan en el anexo I de esta acta de Inspección.

El Anexo I contiene datos personales protegidos por la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y, en consecuencia, este Anexo no formará parte del acta pública de este expediente de inspección que se elaborará para dar debido cumplimiento a las obligaciones del CSN en materia de transparencia y publicidad activa de sus actuaciones (artículo 15.2 RD 1440/2010).

La inspección tenía por objeto la asistencia a las pruebas de carga del puente grúa KE-Y03 del edificio de combustible de CN Vandellós II, tras la modificación de diseño para su adaptación al cumplimiento del criterio de fallo único, como consta en el orden del día de la agenda de inspección, que previamente había sido comunicada y que figura como Anexo II a esta Acta de Inspección.

Los representantes la instalación fueron advertidos previamente al inicio de la inspección de que el Acta que se levante, así como los comentarios recogidos en la tramitación de la misma, tendrán la consideración de documentos públicos y podrán ser publicados de oficio, o a instancia de cualquier persona física o jurídica. Lo que se indicó a los efectos de que el titular expresase qué información o documentación aportada durante la inspección podría no ser publicable por su carácter confidencial o restringido.

Realizadas las advertencias formales anteriores, de la información a requerimiento de la

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

inspección, así como de las comprobaciones tanto visuales como documentales realizadas directamente por la misma, se obtienen los resultados siguientes:

En relación con el procedimiento de pruebas funcionales a realizar en la grúa del edificio de combustible (punto 2.1 de la agenda):

Con carácter previo a la inspección, el titular había entregado el documento MA-PE-4554 en revisión 1 (del 27/08/2026), "Procedimiento de pruebas de aceptación (SAT) del sistema de control del puente grúa KE-Y03 de C.N. Vandellòs II" del suministrador , que establece las pruebas de aceptación que es necesario llevar a cabo sobre el puente grúa de manera previa a su puesta en funcionamiento, entre ellas, las pruebas de carga. El alcance de este documento comprende la verificación física y funcional, en planta, de todos los equipos proporcionados, así como su correcta implantación de acuerdo a lo establecido en el NUREG-0554 (de 1979) *"Single-failure-proof Cranes for Nuclear Power Plants y en el apéndice C "Modificaction of Exisiting Cranes"* del NUREG-0612 (de 1980) *"Control of heavy Loads at Nuclear Power Plants"*.

El titular indicó que se iba siguiendo este procedimiento durante las pruebas, rellenándolo a medida que estas se iban realizando, con los valores y medidas que se iban obteniendo. ANAV indicó que facilitaría al CSN, con posterioridad a la inspección, el procedimiento rellenado (los inspectores indicaron que les interesaban especialmente los apartados 6.11 y 6.12).

El titular indicó en relación con el apartado 6.11.10 "Movimiento manual" del procedimiento que, en contra de lo que recogía el procedimiento, se iba a llevar a cabo esta prueba sin carga (en vacío). El motivo, de acuerdo con las explicaciones presentadas por el titular, era la dificultad para controlar de manera manual el freno. El titular indicó que de la normativa aplicable se deducía que era necesario probar la capacidad de apertura de frenos, pero no que ello debía hacerse bajo carga.

En relación con los aspectos asociados a la fabricación del nuevo eje (punto 2.2 de la agenda):

La inspección se interesó por el proceso seguido en lo referente con el eje del gancho de la elevación principal, donde el 30 de abril de 2026 ANAV había informado por email que se había detectado "que en la elevación principal, las poleas del aparejo tiene un cierto desplazamiento sobre el eje", y que, pese a que "las tolerancias adoptadas en el eje se encuentran dentro de los márgenes recomendados (en su límite inferior) y serían admisibles" ANAV había "considerado conveniente construir un nuevo eje con unas tolerancias más ajustadas, que evite esos deslizamientos." Sin embargo, con posterioridad, a fecha 2 de septiembre de 2026, ANAV informó de que "finalmente el eje de la grúa es el original". Al respecto, ANAV proporcionó las siguientes explicaciones:

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

- El "eje" (en adelante: travesaño) en cuestión, es una pieza forjada fabricada por el suministrador de la que está anclada por su centro, el gancho de la elevación principal, y que por cada uno de sus dos laterales presenta dos terminaciones a modo de eje en los que están calados los rodamientos (de tipo comercial) que soportan las poleas por donde pasan los cables (existen unas arandelas finales en cada terminación que evitan que se salgan las poleas). Para acompañar las explicaciones, el titular facilitó a la inspección el plano de referencia 4.238.869.00 Rev. 1 "Conjunto carro 125/20 t. Gancho elevación principal. Travesaño", que muestra el travesaño, así como el plano 4.710.269.00 Rev. 0 "Conjunto aparejo 125 t." en el que se pueden ver los componentes descritos anteriormente.
- Los diámetros de los dos ejes del primer travesaño suministrado cumplían las tolerancias de diseño, si bien estas tolerancias estaban cerca del límite permitido. Esto hacía que, al montar las poleas sobre los ejes, éstas fueran relativamente fáciles de montar, dado que la interferencia entre ambos (ejes y rodamientos de las poleas) era relativamente pequeña.
- Ante la situación anterior y pese a que el responsable del diseño mecánico no lo exigía, ANAV decidió encargar otro travesaño a .
- Al recibir el segundo travesaño, ANAV lo rechazó, dado que no cumplía con determinadas tolerancias de diseño. Por ello se procedió a montar el primer travesaño, que es el que estaba montado en el puente-grúa en el momento de la inspección y con el que se estaban llevando a cabo todas las pruebas.
- En el momento de la inspección, el titular manifestó que se encontraba fabricando un tercer travesaño, que ANAV tenía planificado sustituir por el primero una vez este fuera recibido.

La inspección advirtió a ANAV que este tercer travesaño, una vez montado, no habría sido sometido a las pruebas de carga que se estaban llevando a cabo precisamente en ese momento sobre el puente-grúa que tenía montado el primer travesaño. En concreto, la inspección indicó que ese tercer travesaño no habría sido sometido ni a la prueba estática de sobrecarga al 125 % de la *Maximum Critical Load* (MCL), ni a la prueba dinámica con el 100 % de la MCL, y que, dado que toda la carga de la grúa pasaba por este componente, era preciso valorar la necesidad de volver a efectuar estas pruebas una vez se montara el tercer travesaño.

Ante lo anterior, el titular indicó que el tercer travesaño cumpliría con todas las pruebas e inspecciones de fábrica exigidas, pero que en todo caso estudiaría si la normativa aplicable, esto es, el ASME NOG-1 *"Rules for Construction of Overhead and Gantry Cranes (Top Running*

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

Bridge, Multiple Girder)" exigía volver a llevar a cabo estas pruebas una vez cambiado el componente. ANAV indicó que, en cualquier caso, seguramente se decidiría esperar a montar el tercer travesaño hasta justo antes de las siguientes pruebas dinámicas preceptivas (a los dos años de las que se estaban efectuando el día de la inspección), pero que informaría al CSN de la decisión final que se tomara sobre esta cuestión.

Nota: Con posterioridad a la inspección, mediante sus comentarios al acta provisional, ANAV aportó la siguiente información:

> *"En relación a las pruebas a realizar al tercer travesaño de la grúa, se informa de que se sustituirá en un periodo de tiempo no superior a 2 años desde la fecha de finalización de las pruebas SAT y que una vez sustituido se realizarán ambas pruebas:*
>
> - *Prueba estática de sobrecarga al 125 % de la Maximum Critical Load (MCL).*
> - *Prueba dinámica con el 100 % de la MC.*
>
> *Se ha registrado la acción PAC 26/4433/01."*

Aspectos asociados a las inspecciones estructurales de puente y carro (apartado 6.12 del procedimiento de pruebas):

La inspección se interesó en diversos aspectos relacionados con las inspecciones estructurales. En concreto, se trató lo siguiente:

- En cuanto a las inspecciones del puente recogidas en el procedimiento (inspecciones VT y PT a las soldaduras críticas, e inspecciones VT y UT a las platabandas (chapas)), el titular indicó que las inspecciones preliminares que recoge el procedimiento de pruebas (apartados 6.12.1.1 y 6.12.1.2) son independientes de las inspecciones previas llevadas a cabo sobre el puente en la fase de diseño, recogidas en el informe de INF-81045-02 Rev.1 "Informe de resultado de ensayos del estado estructural del puente KE-Y03" y que estaban enfocadas a validar adecuadamente la resistencia del puente en aquella fase.
- El titular mostró el informe MIN240003-IS001 Rev.0 "Informe de resultados de las inspecciones en el puente grúa KE-Y03 realizadas antes de la prueba de carga" en el que se recogen las inspecciones preliminares mencionadas con anterioridad (subapartados 6.12.1.1 y 6.12.1.2). Del documento se deduce lo siguiente:
  - Los ensayos de Líquidos Penetrantes (PT) en las soldaduras de las vigas estrecha y ancha resultaron aceptables al no haberse revelado indicaciones relevantes según los criterios de aceptación de ASME V. Como observaciones indicó que, para el caso de la viga ancha, las soldaduras S04, S05 y S06 no fueron inspeccionadas por interferencia con bandejas de cables.

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

- El examen mediante el método de los Ultrasonidos (UT) a carretones, testeros, cierre de las chapas, y soldaduras de las chapas de las vigas resultó aceptable al no identificarse discontinuidades.
- En documento no indica nada acerca de inspecciones visuales (VT).

  Nota: Con posterioridad a la inspección, mediante sus comentarios al acta provisional, ANAV aportó la siguiente información:

  "A este respecto se indica que se realizó una inspección VT 3 (no documentada) previa a la realización de los ensayos mediante líquidos penetrantes (PL). La documentación de estas pruebas visuales no se consideró al realizar los ensayos PL sobre el 100% de las soldaduras seleccionadas.

  En los ensayos posteriores a la realización de las SAT se documentarán las pruebas visuales que se realicen. Se registra para ello la acción PAC 26/4433/02."

- La inspección solicitó confirmación de que se habían incluido, entre las soldaduras críticas del puente a inspeccionar antes y después de las pruebas de carga, las soldaduras de los rigidizadores del ala superior de la viga estrecha, que según los acuerdos de la reunión entre el CSN y ANAV de diciembre de 2024 y referencia CSN/ART/CNVA2/VA2/2412/05 debían estar incluidas. El titular confirmó que estas soldaduras estaban incorporadas, pero que como no estaban claramente identificadas en los planos del anexo 1 al procedimiento de pruebas, se incluiría una nota aclaratoria o un plano adicional en el procedimiento, para que quedara claro.

  Nota: Con posterioridad a la inspección, mediante sus comentarios al acta provisional, ANAV aportó la siguiente información:

  "En el documento de inspección MIN240003-IS001 Rev.0, en el plano de la viga estrecha donde se encuentran los rigidizadores, estos fueron marcados por el ejecutor para la inspección de sus soldaduras.

  Este plano, así como el resto que reflejan las inspecciones a realizar en soldaduras y chapas, quedará incorporado en el procedimiento de vigilancia PMV-776-MJ, que se ejecutará cada dos años para verificar el correcto funcionamiento de la grúa KEY03. A este respeto se ha registrado la acción 26/4433/03."

- El titular indicó que el informe de las inspecciones posteriores a las pruebas de carga correspondientes al puente estaría disponible en un plazo aproximado de dos

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

semanas, y que sería facilitado al CSN (en cuanto estuviera disponible).

Nota: Con posterioridad a la inspección, mediante sus comentarios al acta provisional, ANAV aportó la siguiente información:

> *"Se comenta a este respecto que la realización de las pruebas se ha retrasado al coincidir en el edificio de combustible varias actividades relacionadas con el proyecto de implantación del ATI-100. Hasta el día de hoy se han realizado los ultrasonidos en chapas y parte de las inspecciones de soldaduras, con resultado satisfactorio.*
>
> *Se ha registrado la acción 26/4433/04 para el envío del informe de las inspecciones posteriores a las pruebas de carga una vez finalizado."*

- En cuanto a las inspecciones al carro, el titular indicó que las inspecciones preliminares que indica el procedimiento (apartados 6.12.2.1 y 6.12.2.2 del procedimiento) eran las correspondientes a la fase de fabricación del carro (que se había fabricado nuevo), en concreto, las que estaban recogidas en el correspondiente dossier (según los PPI de fabricación). El titular indicó que las inspecciones posteriores a las pruebas del carro solamente eran VT.

En relación con aspectos acordados en la reunión de referencia CSN/ART/CNVA2/VA2/2412/05:

La inspección se interesó por los acuerdos del acta de reunión mencionada, tratándose los siguientes aspectos:

- En relación con el procedimiento del programa de pruebas periódicas a la grúa, que incluyese la inspección de soldaduras críticas cada dos años junto a las pruebas dinámicas, el titular indicó que este procedimiento ya se encontraba en una fase final de redacción y que iba a ser presentado próximamente al CSNC de planta. El titular aclaró que es totalmente independiente del procedimiento de pruebas MA-PE-4554 rev. 1 (aquel, una vez concluidas las pruebas de aceptación que se estaban llevando a cabo durante la semana de la inspección, en principio no iba a ser utilizado de nuevo, mientras que el procedimiento periódico se iba a utilizar cada dos años, para realizar las pruebas preceptivas según las ETFM).

- La inspección solicitó a ANAV en cuanto a este procedimiento periódico que, al igual que ya se había mencionado en relación con el procedimiento de las pruebas (ver en un párrafo anterior), se asegurase de que se incluyeran entre las soldaduras críticas del puente a inspeccionar antes y después de las pruebas periódicas, las soldaduras de los rigidizadores del ala superior de la viga estrecha. El titular confirmó que aprovecharía la fase final de redacción del procedimiento periódico para asegurarse

de que ello se identificaría con claridad en el mismo.

- El titular indicó que enviaría al CSN, con posterioridad a la inspección, este procedimiento de pruebas periódicas, una vez estuviese aprobado por el CSNC (tan pronto como el titular disponga del mismo).
- En relación con el manual de mantenimiento del puente – grúa, ANAV indicó que no se iba a preparar un documento único para ello, sino que hacían de manual de mantenimiento varios procedimientos concretos de mantenimiento preparados específicamente. ANAV indicó que con posterioridad a la inspección facilitaría la relación de estos procedimientos.

  Nota: Con posterioridad a la inspección, mediante sus comentarios al acta provisional, ANAV aportó la siguiente información:

  "Los procedimientos asociados al mantenimiento del nuevo puente-grúa el edificio de combustible corresponden a las siguientes revisiones:

  - *GMYY-007. Comprobaciones y engrase en puente grúa del edificio de combustible (KEY03), revisión 10.*
  - *PET6-106. Revisión de mantenimiento eléctrico tipo "A", equipo KEY-03: grúa edificio combustible, revisión 5.*

  Adicionalmente y para dar cumplimiento a los requisitos de vigilancia de las nuevas ETFM, se desarrollan los siguientes procedimientos de vigilancia:

  - *PMV-776-MJ Prueba dinámica de la grúa puente del edificio de combustible (KEY03), revisión 0.*
  - *PMV-777-MJ Prueba funcional enclavamientos del puente grúa del edificio de combustible (KEY03), revisión 0.*
  - *PTV-777-MJ Medida de temperatura del edificio de combustible, revisión 0."*

En relación con el personal interviniente en las pruebas y su cualificación (punto 2.3 de la agenda):

El titular explicó, a preguntas de la inspección, que la gestión de las pruebas se llevaba a cabo por parte del titular por el responsable de grúas de ANAV, mientras que era la empresa ejecutora de las pruebas, habiéndose incluido los responsables de las dos organizaciones en el anexo I a la presente acta. El titular indicó también que las inspecciones estructurales previas y posteriores a las pruebas del puente y posteriores a las pruebas del carro se llevaban a cabo por parte de empresas especializadas.

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

La inspección se interesó por el nivel de cualificación 1B del manual de gestión integrado de (procedimiento PR6.2-1 anexo I), el cual era requerido según el apartado 5.2 del procedimiento de pruebas. El titular facilitó dicho anexo I, que establece que el nivel 1B de cualificación se corresponde con el necesario para capacitar al personal para "*actuar como responsable ejecutor en tareas no difíciles y en general repetitivas*" y para "*realizar y documentar los requisitos de inspección, prueba y ensayo de acuerdo a su procedimiento establecido o criterios de aceptación escritos*", para lo que se requieren, según este anexo, "*12 meses de experiencia en actividades equivalentes*".

Como ejemplo de la cualificación de algunos trabajadores, el titular facilitó, con posterioridad a la inspección, los siguientes certificados de formación:

- Operador de puente grúa (8 horas) de .
- Operador de puente grúa (4 horas) de .
- Manipulación de cargas A "Estrobador y señalista", B "Supervisor de maniobra" y C1 "Operador de grúas y polipastos no críticos" (6, 7 y 7 horas respectivamente) de .

En relación con el *pre-job* a las pruebas (punto 2.4 de la agenda):

Con anterioridad a la prueba estática, para la que se estaban llevando a cabo los preparativos necesarios, y en presencia de la inspección, el personal del titular y el de , llevaron a cabo la correspondiente reunión de *pre-job* en la que se revisó la secuencia que se iba a seguir, los riesgos asociados, los procedimientos que iban a ser utilizados y, en definitiva, todos los aspectos relacionados con la prueba y su ejecución segura.

La inspección comprobó que el formato de *pre-job* del Anexo II-A del procedimiento PAX-305 Rev. 4 del CNVA2 había sido cumplimentado correctamente.

En relación con la asistencia al desarrollo de las pruebas (punto 2.5 de la agenda):

La inspección accedió al interior del edificio de combustible, en zona controlada, donde presenció las siguientes pruebas y protocolos previos (se referencia el apartado del procedimiento de pruebas correspondiente a los trabajos presenciados):

6.1 Medición de condiciones ambientales:

Durante el periodo de ejecución de las pruebas se va tomando a diario el valor de la temperatura, para comprobar que esta se encuentra dentro del rango de 15,8 °C a 50 °C, y la humedad relativa por debajo del 90%. Los valores registrados el día 10 de septiembre, según presenció la inspección, fueron T = 31,1 °C y H_R = 35,4%, lo que permitió comenzar

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

con los trabajos.

A preguntas de la inspección, el titular manifestó que los instrumentos empleados habían sido previamente calibrados por el suministrador.

6.11.1 Calibración de la célula de carga elevación principal:

En este apartado se lleva a cabo una comprobación de la célula de carga, comparando el valor del peso del patrón contra el valor real tomado en la prueba, teniendo en cuenta como criterio de aceptación una variación máxima entre ambos valores de un ± 5% del fondo de escala. La inspección comprobó el cumplimiento de las tres medidas realizadas con la carga patrón al 0%, al 100% (125 toneladas) y al 110% (137,5 toneladas).

6.11.2 Toma de datos con carga:

Para la realización de la prueba es necesario tomar medidas de tensión, intensidad y velocidad. Dichas medidas son comparadas con las teóricamente esperadas aplicando la desviación correspondiente a la medida. El personal de cumplimentó los registros aplicables, lo que fue comprobado *a posteriori* por la inspección.

6.11.3 Medición de la velocidad lineal:

Para realizar esta medida, el personal de empleó una cinta métrica atada al gancho, cronometrando el tiempo que tardaba en subir y bajar una medida previamente establecida. Durante esta prueba se compara la lectura del *encoder* con los resultados reales medidos, para validar la precisión de la medición. El mismo proceso se realizaría con la traslación del carro y del puente.

La inspección identificó una errata en el criterio de aceptación de la velocidad de la elevación principal (tanto en ascenso como en el descenso en ambos motores), siendo esta subsanada *in-situ*. La inspección verificó que los registros de las mediciones eran aceptables.

6.11.4 Prueba de sobrecarga elevación principal:

El objeto de esta prueba es el de comprobar la imposibilidad de ejecutar el movimiento ascendente de una carga mayorada al 110% de la MCL (esto es 137,5 toneladas), así como comprobar la ausencia de deformaciones y/o otros signos de degradación estructural.

La inspección presenció las tareas realizadas por el personal de para preparar el izado de los contrapesos, apilados convenientemente en un bastidor de acero (adquirido por ANAV para sus centrales nucleares) construido *ex profeso* para la prueba, mediante el gancho principal de la grúa.

Tras su finalización, la inspección constató que se habían seguido los 25 pasos del procedimiento correctamente, habiendo anotado el personal de en la columna de

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

comentarios los valores obtenidos cuando estos debieran ser comparados con criterios de aceptación.

6.11.5 Prueba estática de la grúa elevación principal:

Una vez terminada la prueba anterior, y habiendo comprobado que el estado de la grúa era el idóneo, se procedió con la prueba estática. Los criterios de aceptación son la ausencia de deformaciones y de defectos estructurales, así como la comprobación de que la flecha residual se mantuviera por debajo de los 6 mm.

La inspección acompañó al personal de en la toma de medidas, siendo estas efectuadas cada 15 minutos hasta completar una hora, en cuatro puntos alineados y enfrentados dos a dos. La inspección verificó que los valores tomados con el medidor óptico cumplían en todos los apartados y que los 23 pasos del procedimiento habían sido seguidos con resultado correcto.

La inspección se interesó por la posición inicial de la carga, que no se ubica necesariamente en el centro de la luz y que es la posición más desfavorable desde el punto de vista de los esfuerzos de la viga. Ello se debe a que cuando la grúa se encuentre en operación, portando un contenedor cargado, este se trasladará desde la zona de carga hasta la de lavado y de allí hacia el hueco de descarga para su descenso al equipo de transporte. Por tanto, al no ser requerida la configuración indicada, ni incluirse el paso o la permanencia de la carga en la mitad del vano, carece de sentido hacer la prueba con la carga en esta localización.

6.11.7 Prueba enclavamientos pesos y zonas:

El objetivo de esta prueba es el de comprobar los enclavamientos de zonas y pesos de la grúa. En el caso de no poder realizar las pruebas con pesos reales, el procedimiento permite llevar a cabo las pruebas con peso simulado. La inspección verificó el seguimiento de los 36 pasos propuestos, identificando algunas mejoras en la descripción de algún ítem pero que en todo caso permitían la consecución de la prueba.

En resumen, de todas las pruebas presenciadas:

La inspección ha verificado que se han ido siguiendo todos los pasos que establece el procedimiento de pruebas para cada una de las pruebas anteriores. Todas ellas, según el personal de y de ANAV presente, fueron satisfactorias, ya que cumplían con los criterios de aceptación requeridos.

En relación con la reunión de cierre (punto 3 de la agenda):

Antes de finalizar la inspección, se mantuvo una reunión de cierre en la que se repasaron los aspectos más relevantes detectados durante la inspección:

- Se recibieron explicaciones acerca de los procesos seguidos con el eje-travesaño del

gancho principal, así como relacionados con las pruebas estructurales (previas y posteriores) sobre el puente y el carro, y sobre el procedimiento de pruebas periódicas y el manual de mantenimiento, así como sobre la cualificación del personal interviniente en las pruebas.

- La inspección destacó de lo anterior que quedaba pendiente la cuestión asociada al tercer travesaño (ANAV había indicado que transmitiría al CSN su valoración acerca de la necesidad de someter a este componente a las pruebas estática y dinámica, así como la estrategia que establecería al respecto).
- Se resumió la parte de asistencia a las pruebas de carga presenciadas, indicando que no se habían observado incumplimientos y que de acuerdo con el personal de y de ANAV las pruebas presenciadas habían resultado aceptables sin identificarse incidencias reseñables.

Los representantes del titular dieron las facilidades necesarias para el correcto desarrollo de la inspección.

Con el fin de que quede constancia de cuanto antecede y a los efectos que señala la Ley 15/1980, 22 de abril, de creación del Consejo de Seguridad Nuclear, la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre Energía Nuclear, el Reglamento sobre instalaciones nucleares, radiactivas y otras actividades relacionadas con la exposición a las radiaciones ionizantes aprobado por el Real Decreto 1217/2024, de 3 de diciembre, así como la autorización referida, se levanta y se suscribe la presente acta firmada electrónicamente.

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

ANEXO I: PARTICIPANTES EN LA INSPECCIÓN

Inspección del CSN:

Representantes del titular:

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.

ANEXO II: AGENDA DE LA INSPECCIÓN

1. Reunión de apertura.

1.1 Presentación; revisión de la agenda; objeto de la inspección.

1.2 Planificación de la inspección.

1.3 Paso del CRC/

2. Alcance de la inspección.

Parte documental:

2.1 Comentarios o aclaraciones del procedimiento de pruebas funcionales a realizar en la grúa del edificio de combustible (si procede).

2.2 Proceso seguido y motivos para fabricar un nuevo eje pese a que el anterior cumplía las tolerancias.

2.3 Personal interviniente en las pruebas y responsabilidades asignadas. Certificación y cualificación de este personal.

Parte de asistencia a las pruebas:

2.4 Asistencia al pre-job de las pruebas de carga de la grúa del edificio de combustible.

2.5 Asistencia presencial a las pruebas de carga de la grúa del edificio de combustible.

3. Reunión de cierre.

3.1 Resumen del desarrollo de la inspección.

3.2 Identificación preliminar de potenciales desviaciones y hallazgos.

3.3 CRC/

Anexo de la Agenda: listado de documentos que se solicitan para el correcto desarrollo de la inspección

Copia pública del acta de inspección de conformidad con el artículo 15.2 del Estatuto del CSN y el artículo 127.4 RINR.