

ACTA DE INSPECCIÓN

, funcionario de la Generalitat de Catalunya e inspector acreditado por el Consejo de Seguridad Nuclear,

CERTIFICA: Que se personó el día 7 de noviembre de 2021 en el buque ZIM VANCOUVER, atracado en la terminal de carga de DP World, en el puerto de Tarragona.

La visita tuvo por objeto realizar la inspección de un transporte en tránsito por vía marítima de un contenedor ISO 20 que contenía 2 bultos tipo B(U) con sendas fuentes radiactivas de en el que actuaba como remitente la empresa Nordion (Canada) Inc.

La Inspección fue recibida por , primer oficial del buque, y por , de la empresa A. Pérez y Cía S.L., agente de la naviera ZIM Integrated Shipping Services Ltd, quienes manifestaron conocer y aceptar la finalidad de la inspección. Asimismo, acompañó a la Inspección , Inspectora Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Tarragona, a la que igualmente se le informó de la finalidad de la inspección y dio las facilidades necesarias para el desarrollo de la inspección en las instalaciones portuarias.

Las personas presentes fueron advertidas durante el transcurso 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 las comprobaciones efectuadas por la Inspección, así como de la información requerida y suministrada, resulta:

- La expedición consistía en el transporte de dos bultos B(U) que contienen sendas fuentes radiactivas de encapsuladas en forma especial. Tanto el bulto B(U), modelo , como la fuente radiactiva encapsulada en forma especial, modelo han sido diseñados por .
- En la expedición actuaba como remitente de Ottawa (Canadá); como destinatario de Tekirdag (Turquía); y como transportista ZIM Integrated Shipping Services de Haifa (Israel).
- El medio de transporte es el barco ZIM VANCOUVER perteneciente a la compañía naviera ZIM Integrated Shipping Services.

- Según consta en la declaración de mercancías peligrosas, el material radiactivo que se transporta son dos fuentes radiactivas encapsuladas en forma especial de _____, clasificado con el n° UN 2916, Material Radiactivo, bulto tipo B(U), no fisionable o fisionable exceptuado. La actividad total es de _____, en dos bultos de tipo B(U) con números de identificación _____ y _____, con un peso total de 10.518 kg, alojados en un contenedor marítimo de 20 pies con número de identificación _____ y precintado con número de sello _____. El índice de transporte del contenedor es _____ y la categoría del transporte es III Amarilla. La tasa máxima de dosis en contacto con el bulto _____ es _____ y a 1 m es _____, y la tasa máxima de dosis en contacto con el bulto _____ es _____ y a 1 m es _____.
- El envío no se realiza en la modalidad de uso exclusivo. -----
- Asimismo, se hace constar en la declaración de mercancías peligrosas que el flujo de calor es superior a _____ y que la cubierta de lona del contenedor se ha retirado para facilitar la disipación de calor. -----
- A bordo del barco ZIM VANCOUVER se llevó a cabo una comprobación documental de los siguientes documentos, de los cuales se entregó copia a la Inspección: -----
 - o Declaración de mercancías peligrosas (véase Anexo I), que no coincidía con la proporcionada anteriormente. La Inspección hizo notar al primer oficial y a la representante del consignatario que la declaración de mercancías peligrosas no era válida ya que los datos incluidos no eran correctos (nombre del barco, bultos y material radiactivo transportados, no se hacía constar el número de identificación del contenedor ni el precinto). La representante del consignatario hizo las gestiones pertinentes para conseguir una copia de la declaración de mercancías peligrosas correcta que entregó al primer oficial (véase Anexo II). -----
 - o Manifiesto de mercancías peligrosas, sellado por ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES (CANADA) CO LTD, en el puerto de carga (Halifax), donde se hace constar que la posición de estiba es _____ (Anexo III). -----
 - o Plan de estiba de las mercancías peligrosas (Anexo IV), donde se hace constar que el contenedor con mercancía peligrosa clase 7, UN 2916, está colocado en la posición bahía 10, fila 9, altura 84. Dicha posición no se corresponde con la indicada en el manifiesto de mercancías peligrosas. -----
- Según se manifestó, los planes de estiba se elaboran por la compañía naviera ZIM Integrated Shipping Services en su sede de Haifa (Israel), para cada escala de carga y descarga del buque, teniendo en cuenta la segregación de todas las mercancías peligrosas.-----

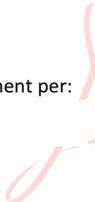
- Se dispone a bordo de procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas de acuerdo con el suplemento EmS del código IMDG.-
- La Inspección, acompañada de la representante de la compañía consignataria, de la inspectora de seguridad marítima y el primer oficial del buque, accedió a la cubierta de carga donde se encontraba ubicado el contenedor de referencia. La Inspección comprobó que el contenedor estaba colocado en la bahía 9. Sólo era visible un frontal, y se encontraba en una posición elevada respecto al pasillo de acceso (se adjunta fotografía en el Anexo V). Sobre dicho frontal se leía el número de identificación del contenedor, _____ y estaba colocada una placa-etiqueta para materiales radiactivos de la clase 7, con el número ONU 2916, y una etiqueta de transporte de la clase 7, categoría III amarilla, ilegible desde la posición de observación. Ambas etiquetas mostraban signos de deterioro, a lo que el primer oficial manifestó que se debía a las malas condiciones climáticas que habían tenido en la travesía. El primer oficial también manifestó que el precinto del contenedor estaba colocado en el frontal opuesto, inaccesible.-----
- La Inspección midió una tasa de dosis máxima de _____ en el punto más accesible desde el pasillo de la cubierta de carga, por debajo del límite inferior del contenedor. ----
- La Inspección usó un detector de radiación de la marca _____, calibrado por el fabricante el 18.10.2019. -----
- La Inspección no pudo comprobar visualmente si el contenedor estaba desprovisto de la cubierta de lona, ni el interior del contenedor. -----
- El barco zarparía al finalizar las operaciones de carga y descarga de contenedores. La hora prevista era las 14:00 h.-----

DESVIACIONES

- La declaración de mercancías peligrosas que acompañaba el envío en el momento de la inspección no incluía los datos correctos del envío.-----
- La posición del contenedor en el plan de estiba de las mercancías peligrosas no coincidía con la indicada en el manifiesto de mercancías peligrosas, que era la posición correcta del contenedor.-----

Con el fin de que quede constancia de cuanto antecede y a los efectos que señala 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 y el Reglamento de Protección Sanitaria contra las Radiaciones Ionizantes, y en virtud de las funciones encomendadas por el Consejo de Seguridad Nuclear a la Generalitat de Catalunya en el

acuerdo de 15 de junio de 1984 y renovado en fechas de 14 de mayo de 1987, 20 de diciembre de 1996 y 22 de diciembre de 1998, se levanta y suscribe la presente acta.

Signat digitalment per:  **Data:**
2021.11.16
11:19:32
+01'00'

TRÁMITE.- En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 45 del Reglamento de Instalaciones Nucleares y Radiactivas, se invita a un representante autorizado de NORDION (Canada) Inc. para que con su firma y cumplimentación del documento adjunto de trámite, manifieste su conformidad o reparos al contenido del acta.

Firmado digitalmente por

Fecha: 2021.11.29 10:36:23
+01'00'

S/Referencia:
CSN-GC/AIN/CON-0009/ORG-0287/2021

ASUNTO: Devolución y comentarios al acta de inspección.

Según su requerimiento y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73 de la ley 39/2015 de 01 de octubre, adjunto remitimos copia firmada de la mencionada acta de inspección.

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

En relación con las desviaciones detectadas:

- Se ha notificado el hecho al expedidor. Se adjunta carta de respuesta, según la cual la compañía naviera podría no haber gestionado convenientemente la documentación intercambiada con el expedidor.
- La información comunicada por ETSA, en base a las prescripciones del código IMDG y el reglamento OIEA, coincidía con la suministrada por el expedidor de la mercancía para el embarque que finalmente se realizó.

Atentamente,

ETSA GLOBAL LOGISTICS, S.A.U., S.M.E.	
ENTRADA Nº	_____
SALIDA Nº	2021/054
Fecha	29/11/2021



Dpto. Transportes Nucleares
ETSA GLOBAL LOGISTICS, S.A.U., S.M.E.

www.etsa.es

ETSA Global Logistics, S.A.U., S.M.E.

grupo enusa





Diligencia

En relación con los comentarios formulados en el TRÁMITE del acta de la inspección CSN-GC/AIN/CON-0009/ORG-0287/2021, realizada el 07/11/2021, el/la inspector/a que la suscribe declara,

Se acepta la aclaración o medida adoptada, que subsana la desviación.

Barcelona, 30 de noviembre de 2021

Firmado:

Signat digitalment per:

Data:

2021.11.30

16:32:08

+01'00'