

## 31994L0063

### **Directive 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 1994, relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service**

Journal officiel n° L 365 du 31/12/1994 p. 0024 - 0033

édition spéciale finnoise: chapitre 12 tome 2 p. 0196

édition spéciale suédoise: chapitre 12 tome 2 p. 0196

DIRECTIVE 94/63/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 20 décembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 100 A,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Comité économique et social (2),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 B du traité (3),

considérant que des programmes d'action successifs des Communautés européennes pour la protection de l'environnement (4) ont mis en lumière l'importance de la prévention et de la réduction de la pollution atmosphérique;

considérant que les émissions de composés organiques volatils (COV) provenant du pétrole et des solvants dans la Communauté seront de l'ordre de 10 millions de tonnes par an, si aucune mesure de lutte n'est prise; que les émissions de COV contribuent à la formation d'oxydants photochimiques tels que l'ozone, qui, à forte dose, peut nuire à la santé humaine et porter atteinte à la végétation et aux matériaux; que certaines des émissions de COV provenant du pétrole sont classées comme toxiques, cancérigènes ou tératogènes;

considérant que, le 2 avril 1992, la Communauté a signé le protocole à la convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, relatif à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) ou leurs flux transfrontières, qui prévoit une réduction considérable des émissions de COV;

considérant qu'une étape importante a été franchie dans l'entreprise de réduction générale des émissions de COV dans la Communauté avec la directive 91/441/CEE du Conseil, du 26 juin 1991, modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (5), qui prévoit la réduction d'environ 80 à 90 %, en dix à quinze ans, des émissions de COV provenant des gaz d'échappement et des émissions par évaporation des véhicules à moteur, qui représentent actuellement 40 % environ des émissions de COV dans l'atmosphère provoquées par l'homme; que, lors de l'adoption de ladite directive, il a été demandé à la Commission de présenter une proposition de directive prévoyant des mesures destinées à réduire les pertes par évaporation survenant à tous les stades de la chaîne de stockage et de distribution des carburants;

considérant que les émissions de COV provenant du réseau de stockage et de distribution de l'essence représentent 500 000 tonnes par an environ, soit 5 % du total des émissions de COV provoquées par l'homme dans la Communauté; que ces émissions contribuent pour une part considérable à la pollution atmosphérique, notamment dans les zones urbaines;

considérant que les technologies existantes sont à même d'assurer une réduction considérable des

pertes par évaporation dans le réseau de distribution de l'essence, en particulier par la récupération des vapeurs générées;

considérant que, pour des motifs de normalisation internationale et de sécurité durant le chargement des navires, des normes doivent être élaborées au niveau de l'Organisation maritime internationale pour les systèmes de contrôle et de récupération de la vapeur devant s'appliquer à la fois aux installations de chargement et aux navires; que la Communauté doit, par conséquent, s'efforcer de faire en sorte que les dispositions nécessaires soient insérées dans la convention MARPOL pendant la révision en cours de MARPOL, qui doit s'achever en 1996; que, au cas où la convention MARPOL ne serait pas révisée dans ce sens, la Communauté devrait, après discussion avec ses principaux partenaires commerciaux, proposer des mesures appropriées à appliquer aux navires et aux installations portuaires desservant les navires;

considérant qu'une action complémentaire sera nécessaire pour réduire les émissions de vapeurs lors des opérations de ravitaillement dans les stations-service, qui sont actuellement de 200 000 tonnes par an environ, et traiter ainsi toutes les émissions de vapeurs se produisant lors de la distribution de l'essence;

considérant qu'il est nécessaire, en vue d'éviter une distorsion de la concurrence et d'assurer le fonctionnement du marché intérieur, d'harmoniser un certain nombre de mesures en matière de distribution d'essence en prenant pour base un niveau élevé de protection de l'environnement;

considérant qu'il convient néanmoins de tenir compte des avantages et des charges qui peuvent résulter de l'action ou de l'absence d'action; que, dans ces conditions, il convient de prévoir des possibilités de dérogation et parfois des exclusions dans certains cas; qu'il convient également d'ouvrir à certains États membres la possibilité de délais d'adaptation plus longs pour tenir compte de mesures environnementales importantes d'inspiration différente qu'ils ont déjà pu prendre dans ce domaine ou des charges particulières résultant des mesures prévues par la présente directive, du fait de la structure de leur réseau;

considérant que l'action de la Communauté doit tenir compte des conditions de l'environnement dans les diverses régions de la Communauté; que, à cet égard, les États membres doivent pouvoir maintenir ou imposer des mesures plus sévères concernant les pertes par évaporation des installations fixes sur l'ensemble de leur territoire ou dans des zones géographiques où il est établi que de telles mesures sont nécessaires à la protection de la santé humaine ou de l'environnement en raison de conditions particulières;

considérant que les dispositions du paragraphe 1 des articles 3, 4 et 6 de la présente directive s'appliquent sans préjudice de la directive 83/189/CEE du Conseil, du 28 mars 1983, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques (1);

considérant qu'il est nécessaire d'introduire des spécifications harmonisées pour l'équipement de remplissage en source des camions-citernes en vue de garantir la possibilité du libre-échange de l'essence et de l'équipement dans la Communauté et d'assurer un niveau de sécurité élevé; qu'il convient de prévoir la normalisation de ces spécifications ainsi que la possibilité de les adapter au progrès technique;

considérant qu'un comité chargé d'assister la Commission pour procéder à l'adaptation des annexes de la présente directive au progrès technique doit être institué,

**ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:**

**Article premier**

Champ d'application La présente directive s'applique aux procédés, installations, véhicules et bateaux utilisés pour le stockage, le chargement et le transport de l'essence d'un terminal à un autre ou d'un terminal à une station-service.

**Article 2**

Définitions Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «essence»: tout dérivé du pétrole, avec ou sans additifs, d'une tension de vapeur (méthode Reid) de 27,6 kilopascals ou plus, destiné à être utilisé comme carburant pour les véhicules à moteur, excepté le gaz de pétrole liquéfié (GPL);
- b) «vapeur»: tout composé gazeux s'évaporant de l'essence;

- c) «installation de stockage»: tout réservoir fixe utilisé dans un terminal pour le stockage de l'essence;
- d) «terminal»: toute installation utilisée pour le stockage et le chargement de l'essence dans des véhicules-citernes, des wagons-citernes ou des bateaux, y compris les installations de stockage sur le site de l'équipement;
- e) «réservoir mobile»: tout réservoir transporté par voie ferrée, terrestre ou navigable et utilisé pour le transport de l'essence d'un terminal à un autre ou d'un terminal à une station-service;
- f) «station-service»: toute installation où l'essence est transférée de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur;
- g) installations de stockage de l'essence, installations de chargement de l'essence, stations-service et réservoirs à essence mobiles «existants»: des installations, des stations-service et des réservoirs mobiles en exploitation avant la date visée à l'article 10 ou pour lesquels une autorisation individuelle de construction ou d'exploitation, lorsque la législation nationale l'exige, a été accordée avant la date visée à l'article 10;
- h) «nouvelles» installations de stockage de l'essence ou de chargement de l'essence, «nouvelles» stations-service et «nouveaux» réservoirs à essence mobiles: les installations, les stations-service et les réservoirs mobiles qui ne sont pas visés au point g);
- i) «débit»: la plus grande quantité annuelle totale d'essence chargée d'une installation de stockage d'un terminal ou d'une station-service dans des réservoirs mobiles au cours des trois années précédentes;
- j) «unité de récupération des vapeurs»: les équipements de récupération d'essence à partir des vapeurs, y compris les éventuels systèmes de réservoirs tampons d'un terminal;
- k) «bateau»: un bateau de la navigation intérieure tel que défini au chapitre 1er de la directive 82/714/CEE du Conseil, du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (1);
- l) «valeur de référence cible»: l'orientation donnée pour l'évaluation générale de la conformité des mesures techniques figurant dans les annexes, qui, sans être une valeur limite, sert à déterminer le niveau de fonctionnement des installations, terminaux et stations-service individuels;
- m) «stockage intermédiaire de vapeurs»: le stockage intermédiaire dans un réservoir à toit fixe de vapeurs d'un terminal en vue d'un transfert ultérieur vers un autre terminal aux fins de récupération. Le transfert des vapeurs d'une installation de stockage vers une autre d'un même terminal n'est pas considéré comme un stockage intermédiaire de vapeurs au sens de la présente directive;
- n) «installation de chargement»: toute installation d'un terminal où l'essence peut être chargée dans des réservoirs mobiles. Les installations de chargement pour véhicules-citernes sont constituées d'un ou de plusieurs portiques;
- o) «portique»: toute structure d'un terminal où l'essence peut être chargée dans un seul véhicule-citerne à la fois.

### Article 3

Installations de stockage des terminaux 1. Les installations de stockage sont conçues et exploitées conformément aux dispositions techniques de l'annexe I. Ces dispositions visent à réduire la perte annuelle totale d'essence résultant du chargement et du stockage dans toute installation de stockage d'un terminal pour qu'elle soit inférieure à la valeur de référence cible de 0,01 masse par masse (m/m) % du débit.

Les États membres peuvent maintenir ou imposer des mesures plus sévères sur l'ensemble de leur territoire ou dans des zones géographiques où il est établi que de telles mesures sont nécessaires à la protection de la santé humaine ou de l'environnement en raison de conditions particulières.

Les États membres peuvent adopter des mesures techniques pour la réduction des pertes d'essence autres que celles qui sont fixées à l'annexe I, s'il est démontré que de telles mesures de remplacement ont au moins la même efficacité.

Les États membres informent les autres États membres et la Commission des mesures en vigueur ou des mesures spéciales visées au présent paragraphe qu'ils envisagent de prendre, en précisant les motifs.

2. Le paragraphe 1 s'applique à partir de:

- a) la date visée à l'article 10, aux nouvelles installations;
- b) trois ans après la date visée à l'article 10, aux installations existantes, si dans un terminal le débit de chargement est supérieur à 50 000 tonnes par an;
- c) six ans après la date visée à l'article 10, aux installations existantes, si dans un terminal le débit de chargement est supérieur à 25 000 tonnes par an;
- d) neuf ans après la date visée à l'article 10, à toutes les autres installations existantes de stockage dans les terminaux.

#### Article 4

Chargement et déchargement de réservoirs mobiles dans les terminaux 1. Les équipements de chargement et de déchargement sont conçus et exploités conformément aux dispositions techniques de l'annexe II.

Ces dispositions visent à réduire la perte annuelle totale d'essence résultant du chargement et du déchargement de réservoirs mobiles dans les terminaux pour qu'elle soit inférieure à la valeur de référence cible de 0,005 m/m % du débit.

Les États membres peuvent maintenir ou imposer des mesures plus sévères sur l'ensemble de leur territoire ou dans des zones géographiques où il est établi que de telles mesures sont nécessaires à la protection de la santé humaine ou de l'environnement en raison de conditions particulières.

Les États membres peuvent adopter des mesures techniques pour la réduction des pertes d'essence autres que celles qui sont fixées à l'annexe II, s'il est démontré que de telles mesures de remplacement ont au moins la même efficacité.

Les États membres informent les autres États membres et la Commission des mesures en vigueur ou des mesures spéciales visées au présent paragraphe qu'ils envisagent de prendre, en précisant les motifs. La Commission vérifie si ces mesures sont compatibles avec les dispositions du traité et du présent paragraphe.

Tous les terminaux disposant d'installations pour le chargement de véhicules-citernes doivent être équipés d'au moins un portique conforme aux spécifications concernant l'équipement de remplissage en source prévues à l'annexe IV. Ces spécifications seront réexaminées à intervalles réguliers et, le cas échéant, révisées conformément à la procédure prévue à l'article 8.

2. Le paragraphe 1 s'applique à partir de:

- a) la date visée à l'article 10, aux nouveaux terminaux pour le chargement de véhicules-citernes, de wagons-citernes et/ou de bateaux;
- b) trois ans après la date visée à l'article 10, aux terminaux existants pour le chargement de véhicules-citernes, de wagons-citernes et/ou de bateaux si le débit est supérieur à 150 000 tonnes par an;
- c) six ans après la date visée à l'article 10, aux terminaux existants pour le chargement de véhicules-citernes et de wagons-citernes, si le débit est supérieur à 25 000 tonnes par an;
- d) neuf ans après la date visée à l'article 10, à toutes les autres installations de chargement existant dans les terminaux pour le chargement de véhicules-citernes et de wagons-citernes.

3. Neuf ans après la date visée à l'article 10, les exigences concernant l'équipement de remplissage en source prévues à l'annexe IV s'appliquent à tous les portiques de chargement de véhicules-citernes de tous les terminaux, à moins qu'ils ne bénéficient d'une dérogation en vertu du paragraphe 4.

4. Par dérogation, les paragraphes 1 et 3 ne s'appliquent pas:

- a) aux terminaux existants dont le débit est inférieur à 10 000 tonnes par an et b) aux nouveaux terminaux dont le débit est inférieur à 5 000 tonnes par an et qui sont situés sur de petites îles éloignées.

Les États membres informent la Commission des terminaux faisant l'objet de cette dérogation dans le cadre de l'établissement des rapports visés à l'article 9.

5. Le royaume d'Espagne peut accorder une dérogation d'un an par rapport au calendrier fixé au

paragraphe 2 point b).

#### Article 5

Réservoirs mobiles 1. Les réservoirs mobiles sont conçus et exploités conformément aux dispositions suivantes:

- a) les réservoirs mobiles doivent être conçus et exploités de telle sorte que les vapeurs résiduelles y soient retenues après le déchargement de l'essence;
- b) les réservoirs mobiles qui livrent l'essence aux stations-service ou aux terminaux doivent être conçus et exploités de manière à capter et retenir les reflux de vapeurs provenant des installations de stockage des stations-service ou des terminaux; cette disposition ne s'applique aux wagons-citernes que s'ils livrent de l'essence aux stations-service ou aux terminaux qui utilisent des installations de stockage intermédiaires;
- c) mis à part l'échappement par les soupapes de pression, les vapeurs visées aux points a) et b) doivent être retenues dans le réservoir mobile jusqu'à son remplissage dans un terminal.

Si, après déchargement de l'essence, le réservoir mobile est utilisé pour des produits autres que l'essence, et dans la mesure où il n'est pas possible de récupérer les vapeurs ou de procéder à leur stockage intermédiaire, sa ventilation peut être autorisée dans une zone géographique où l'environnement et la santé ne devraient pas être affectés de manière significative par les émissions;

d) les autorités compétentes des États membres doivent faire en sorte que les véhicules-citernes soient soumis régulièrement à un essai de pression pour vérifier leur étanchéité aux vapeurs et que le fonctionnement correct des soupapes de pression et de vide de tous les réservoirs mobiles soit vérifié périodiquement.

2. Le paragraphe 1 s'applique:

- a) à partir de la date visée à l'article 10, aux nouveaux véhicules-citernes, wagons-citernes et bateaux;
- b) trois ans après la date visée à l'article 10, aux wagons-citernes et bateaux existants, s'ils sont chargés dans un terminal auquel s'applique l'article 4 paragraphe 1;
- c) aux véhicules-citernes existants, lorsqu'ils sont réadaptés pour le chargement en source conformément aux spécifications prévues à l'annexe IV.

3. Par dérogation, le paragraphe 1 points a), b) et c) n'est pas applicable aux pertes de vapeurs résultant des opérations de mesurage à l'aide de jauges manuelles utilisées dans le cas:

- a) des réservoirs mobiles existants,
- et b) des nouveaux réservoirs mobiles mis en service au cours des quatre années suivant la date visée à l'article 10.

#### Article 6

Remplissage des installations de stockage des stations-service 1. Les équipements de remplissage et de stockage sont conçus et exploités conformément aux dispositions techniques de l'annexe III.

Ces dispositions visent à réduire la perte annuelle totale d'essence résultant du remplissage des installations de stockage des stations-service pour qu'elle soit inférieure à la valeur de référence cible de 0,01 m/m % du débit.

Les États membres peuvent maintenir ou imposer des mesures plus sévères sur l'ensemble de leur territoire ou dans des zones géographiques où il est établi que de telles mesures sont nécessaires à la protection de la santé humaine ou de l'environnement en raison de conditions particulières.

Les États membres peuvent adopter des mesures techniques pour la réduction des pertes d'essence autres que celles qui sont fixées à l'annexe III, s'il est démontré que de telles mesures de remplacement ont au moins la même efficacité.

Les États membres informent les autres États membres et la Commission des mesures en vigueur ou des mesures spéciales visées au présent paragraphe qu'ils envisagent de prendre, en précisant les motifs.

2. Le paragraphe 1 s'applique:

- a) à partir de la date visée à l'article 10, aux nouvelles stations-service;

b) trois ans après la date visée à l'article 10:- aux stations-service existantes d'un débit supérieur à 1 000 m3 par an,

- aux stations-service existantes, quel que soit leur débit, qui sont intégrées dans un bâtiment utilisé comme lieu permanent d'habitation ou de travail;

c) six ans après la date visée à l'article 10, aux stations-service existantes d'un débit supérieur à 500 m3 par an;

d) neuf ans après la date visée à l'article 10, à toutes les autres stations-service existantes.

3. Par dérogation, les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas aux stations-service dont le débit annuel est inférieur à 100 m3 par an.

4. Pour les stations-service d'un débit annuel inférieur à 500 m3 par an, les États membres peuvent accorder une dérogation aux exigences du paragraphe 1 lorsque la station-service est située dans une zone géographique ou sur un site où l'environnement et la santé ne devraient pas être affectés de manière significative par les émissions de vapeur.

Les États membres fournissent à la Commission des informations détaillées sur les zones dans lesquelles ils ont l'intention d'accorder pareille dérogation dans le cadre de l'établissement des rapports visés à l'article 9 et, par la suite, sur tout changement apporté à ces zones.

5. Le royaume des Pays-Bas peut accorder une dérogation au calendrier fixé au paragraphe 2, aux conditions suivantes:

- la mise en oeuvre des prescriptions du présent article s'inscrit dans un plan national existant plus large relatif aux stations-service, qui s'attaque à différents problèmes environnementaux à la fois, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol ou la pollution par les déchets, et dont les échéances d'application sont rigoureusement programmées,

- le calendrier ne peut varier que de deux ans au maximum, l'ensemble du plan étant mené à terme dans le délai fixé au paragraphe 2 point d),

- la décision de déroger au calendrier fixé au paragraphe 2, ainsi que des informations détaillées sur la portée et la durée de la dérogation sont communiquées à la Commission.

6. Le royaume d'Espagne et la République portugaise peuvent accorder une dérogation d'un an par rapport au calendrier fixé au paragraphe 2 point b).

#### Article 7

Modification des annexes À l'exception des valeurs limites visées à l'annexe II point 2, les modifications jugées nécessaires pour adapter les annexes de la présente directive au progrès technique sont adoptées conformément à la procédure prévue à l'article 8.

#### Article 8

Le comité 1. La Commission est assistée par un comité des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

3. La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

4. Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

#### Article 9

Contrôle et établissement des rapports Les rapports sur la mise en oeuvre de la présente directive sont établis conformément à la procédure prévue à l'article 5 de la directive 91/692/CEE du Conseil,

du 23 décembre 1991, visant à la standardisation et à la rationalisation des rapports relatifs à la mise en oeuvre de certaines directives concernant l'environnement (1). La Commission est invitée à accompagner son premier rapport, le cas échéant, de propositions de modifications de la présente directive, y compris notamment l'extension du champ d'application afin d'inclure les systèmes de contrôle et de récupération de la vapeur des installations de chargement et des navires.

#### Article 10

Transposition dans la législation nationale 1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 1995. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 11

Disposition finale Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 20 décembre 1994.

Par le Parlement européen Le président K. HAENSCH Par le Conseil Le président K. KINKEL

(1) JO n° C 227 du 3. 9. 1992, p. 3, et JO n° C 270 du 6. 10. 1993, p. 12.

(2) JO n° C 73 du 15. 3. 1993, p. 6.

(3) Avis du Parlement européen du 24 juin 1993 (JO n° C 194 du 19. 7. 1993, p. 325), position commune du Conseil du 4 octobre 1993 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Parlement européen du 9 mars 1994 (JO n° C 91 du 28. 3. 1994, p. 82). Confirmé le 2 décembre 1994 (JO n° C 342 du 20. 12. 1993, p. 15). Projet commun du Comité de conciliation du 8 novembre 1994.

(4) JO n° C 112 du 20. 12. 1973, p. 1; JO n° C 139 du 13. 6. 1977, p. 1; JO n° C 46 du 17. 2. 1983, p. 1 et JO n° C 328 du 7. 12. 1987, p. 1.

(5) JO n° L 242 du 30. 8. 1991, p. 1.

(1) JO n° L 109 du 26. 4. 1983, p. 8. Directive modifiée en dernier lieu par la décision 92/400/CEE de la Commission (JO n° L 221 du 6. 8. 1992, p. 55).

(1) JO n° L 301 du 28. 10. 1982, p. 1.

(1) JO n° L 377 du 31. 12. 1991, p. 48.

#### ANNEXE I

##### DISPOSITIONS RELATIVES AUX INSTALLATIONS DE STOCKAGE DES TERMINAUX

1. Les parois et le toit externes des réservoirs en surface sont recouverts d'une peinture d'un coefficient de réflexion de chaleur rayonnée totale de 70 % ou plus. Les opérations peuvent être programmées de manière à ce qu'elles soient incluses dans les cycles d'entretien usuels des réservoirs, durant une période de trois ans. Les États membres peuvent accorder une dérogation à la présente disposition lorsque la protection de certains sites paysagers désignés par les autorités nationales l'exige.

La présente disposition n'est pas applicable aux réservoirs reliés à une unité de récupération des vapeurs conforme au point 2 de l'annexe II.

2. Les réservoirs munis de toits flottants externes sont équipés d'un joint primaire pour combler l'espace annulaire situé entre la paroi du réservoir et la périphérie extérieure du toit flottant, et d'un joint secondaire fixé sur le joint primaire. Les joints doivent être conçus de manière à permettre une retenue globale des vapeurs de 95 % ou plus, par rapport à un réservoir à toit fixe comparable sans dispositif de retenue des vapeurs (c'est-à-dire un réservoir à toit fixe muni uniquement d'une soupape de vide et de pression).

3. Toutes les nouvelles installations de stockage des terminaux où la récupération des vapeurs est requise en vertu de l'article 4 de la directive (annexe II) doivent:

a) être des réservoirs à toit fixe reliés à l'unité de récupération des vapeurs conformément aux dispositions de l'annexe II ou b) être conçues avec un toit flottant, soit externe soit interne, doté de joints primaires et secondaires afin de répondre aux exigences en matière de fonctionnement fixées au point 2.

4. Les réservoirs à toit fixe existants doivent:

a) être reliés à une unité de récupération des vapeurs conformément aux dispositions de l'annexe II ou b) être équipés d'un toit flottant interne doté d'un joint primaire conçu de manière à permettre une retenue des vapeurs globales de 90 % ou plus par rapport à un réservoir comparable à toit fixe sans dispositif de retenue des vapeurs.

5. Les dispositions en matière de retenue des vapeurs visées aux points 3 et 4 ne s'appliquent pas aux réservoirs à toit fixe des terminaux où le stockage intermédiaire des vapeurs est autorisé conformément à l'annexe II point 1.

## ANNEXE II

### DISPOSITIONS RELATIVES AUX INSTALLATIONS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT DES TERMINAUX

1. Les vapeurs générées par déplacement provenant du réservoir mobile en cours de chargement sont renvoyées par un tuyau de raccordement étanche aux vapeurs dans une unité de récupération des vapeurs pour une retransformation dans le terminal.

La présente disposition ne s'applique pas aux véhicules-citernes à chargement par le haut aussi longtemps que ce mode de chargement est permis.

Dans les terminaux de chargement d'essence dans des bateaux, une unité de brûlage des vapeurs peut remplacer une unité de récupération des vapeurs si la récupération des vapeurs est dangereuse ou techniquement impossible en raison du volume des reflux de vapeurs. Les dispositions relatives aux émissions atmosphériques provenant des unités de récupération des vapeurs s'appliquent également aux unités de brûlage des vapeurs.

Lorsque le terminal a un débit inférieur à 25 000 tonnes par an, le stockage intermédiaire des vapeurs peut remplacer la récupération immédiate des vapeurs au terminal.

2. La concentration moyenne de vapeurs dans les échappements des unités de récupération des vapeurs - corrigée pour dilution lors du traitement - ne doit pas excéder 35 g/Nm<sup>3</sup> pour une heure.

Pour les unités de récupération des vapeurs installées avant le 1er janvier 1993, le Royaume-Uni peut accorder une dérogation à la valeur limite de 35 g/Nm<sup>3</sup> pour une heure, fixée à la présente annexe, pour autant que:

- l'installation respecte une valeur limite, mesurée conformément aux prescriptions de la présente annexe, de 50 g/Nm<sup>3</sup> pour une heure,
- la dérogation prenne fin au plus tard neuf ans à compter de la date visée à l'article 10 de la directive,
- la Commission soit informée des différentes installations auxquelles s'applique cette dérogation, ainsi que de leurs débits d'essence et de leurs émissions de vapeur.

Les autorités compétentes des États membres doivent faire en sorte que les méthodes et la fréquence des mesures et des analyses soient établies.

Les mesures sont effectuées pendant une journée de travail complète (de sept heures au minimum) de débit normal.

Les mesures peuvent être continues ou discontinues. Lorsqu'elles sont discontinues, il est effectué au moins quatre mesures par heure.

L'erreur de mesure totale résultant de l'équipement employé, du gaz d'étalonnage et du procédé utilisé ne doit pas dépasser 10 % de la valeur mesurée.

L'équipement employé doit permettre de mesurer des concentrations au moins aussi faibles que 3 g/Nm<sup>3</sup>.

La précision doit être de 95 % au minimum de la valeur mesurée.

3. Les autorités compétentes des États membres doivent veiller à ce que les tuyaux de raccordement

et les conduites soient régulièrement vérifiées en vue de détecter des fuites éventuelles.

4. Les autorités compétentes des États membres doivent veiller à ce que les opérations de chargement soient interrompues au niveau du portique en cas de fuite de vapeur. Le dispositif nécessaire à ces opérations d'interruption est installé sur le portique.

5. Lorsque le chargement par le haut de réservoirs mobiles est autorisé, l'orifice du bras de chargement est maintenu à proximité du fond du réservoir mobile afin d'éviter les giclées.

### ANNEXE III

#### DISPOSITIONS RELATIVES AUX INSTALLATIONS DE REMPLISSAGE ET DE STOCKAGE DES STATIONS-SERVICE ET DES TERMINAUX OÙ INTERVIENT LE STOCKAGE INTERMÉDIAIRE DE VAPEURS

Les vapeurs générées par le versement de l'essence dans les installations de stockage des stations-service et dans les réservoirs à toit fixe utilisés pour le stockage intermédiaire de vapeurs doivent être renvoyées dans le réservoir mobile qui livre l'essence au moyen d'un tuyau de raccordement étanche aux vapeurs. Les opérations de chargement ne peuvent pas être effectuées avant que ces dispositifs ne soient en place et fonctionnent correctement.

### ANNEXE IV

#### SPÉCIFICATIONS POUR LE CHARGEMENT EN SOURCE, LA COLLECTE DES VAPEURS ET LA PROTECTION CONTRE LE DÉPASSEMENT DE CAPACITÉ DES VÉHICULES-CITERNES EUROPÉENS

1. Accouplements 1.1. Le coupleur pour les liquides sur le bras de chargement sera un coupleur femelle correspondant à un adaptateur mâle API de 4 pouces (101,6 mm) placé sur le véhicule et défini par:

- API RECOMMENDED PRACTICE 1004 SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988 Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 2.1.1.1, Type of Adapter used for Bottom Loading).

1.2. Le coupleur pour la collecte des vapeurs sur le tuyau de captage des vapeurs du portique de chargement sera un coupleur femelle à came et gorge correspondant à un adaptateur mâle à came et gorge API de 4 pouces (101,6 mm) placé sur le véhicule et défini par:

- API RECOMMENDED PRACTICE 1004 SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988 Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 4.1.1.2, Vapour Recovery Adapter).

2. Conditions de chargement 2.1. Le débit normal de chargement des liquides est de 2 300 litres par minute (au maximum 2 500 litres par minute) par bras de chargement.

2.2. Lorsque le terminal fonctionne à son débit maximal, le système de collecte des vapeurs du portique de chargement, y compris, le cas échéant, l'unité de récupération des vapeurs, pourra générer une contrepression maximale de 55 millibars sur le côté «véhicule» de l'adaptateur pour la collecte des vapeurs.

2.3. Tous les véhicules homologués à chargement en source seront munis d'une plaque d'identification spécifiant le nombre maximal autorisé de bras de chargement qui peuvent être actionnés simultanément tout en évitant la fuite de vapeurs via les soupapes P et V des compartiments lorsque la contrepression maximale du système est de 55 millibars comme spécifié au point 2.2.

3. Connexion de la mise à la terre du véhicule et du système antidébordement - dépassement de capacité Le portique de chargement sera équipé d'une unité de contrôle antidébordement qui, lorsqu'elle est raccordée au véhicule, fournira un signal de sécurité intégrée autorisant le chargement, à condition qu'aucun capteur antidébordement des compartiments ne détecte un haut niveau.

3.1. Le véhicule sera relié à l'unité de contrôle du portique de chargement via un connecteur électrique standard à 10 broches. Le connecteur mâle sera placé sur le véhicule et le connecteur femelle sera fixé à un câble volant relié à l'unité de contrôle du portique de chargement.

3.2. Les détecteurs de haut niveau du véhicule seront des capteurs thermistors à deux fils, des capteurs optiques à deux fils, des capteurs optiques à cinq fils ou un dispositif équivalent compatible, à condition que le système soit à sécurité intégrée (NB: les thermistors doivent avoir un coefficient de température négatif).

3.3. L'unité de contrôle du portique de chargement doit convenir à la fois pour les systèmes à deux fils et pour les systèmes à cinq fils.

3.4. Le véhicule sera relié au portique de chargement via le fil de retour commun des capteurs antidébordement que l'on reliera à la broche n° 10 du connecteur mâle via le châssis du véhicule. La broche n° 10 du connecteur femelle sera reliée au boîtier de l'unité de contrôle qui sera reliée au réseau de terre du portique de chargement.

3.5. Tous les véhicules homologués à chargement en source seront équipés d'une plaque d'identification (point 2.3) spécifiant le type de capteurs antidébordement qui ont été installés (c'est-à-dire capteurs à deux fils ou à cinq fils).

4. Positionnement des connexions 4.1. La conception des équipements de chargement des liquides et de captage des vapeurs du portique de chargement sera fondée sur l'enveloppe de connexion du véhicule.

4.1.1. Les centres des adaptateurs pour les liquides seront alignés à une hauteur qui sera de 1,4 mètre au maximum (non chargé) et de 0,5 mètre au minimum (chargé); la hauteur souhaitable est située entre 0,7 et 1 mètre.

4.1.2. L'espacement horizontal des adaptateurs ne sera pas inférieur à 0,25 mètre (l'espacement minimal souhaitable est de 0,3 mètre).

4.1.3. Tous les adaptateurs pour les liquides seront placés à l'intérieur d'une enveloppe ne dépassant pas 2,5 mètres de longueur.

4.1.4. L'adaptateur pour la collecte des vapeurs devrait être placé de préférence à droite des adaptateurs pour les liquides et à une hauteur maximale de 1,5 mètre (non chargé) et minimale de 0,5 mètre (chargé).

4.2. Le connecteur de la mise à la terre et du système antidébordement sera placé à droite des adaptateurs pour les liquides et pour la collecte des vapeurs et à une hauteur maximale de 1,5 mètre (non chargé) et minimale de 0,5 mètre (chargé).

4.3. Le système de connexion ci-dessus sera placé sur un seul côté du véhicule.

5. Sécurité 5.1. Mise à la terre et système antidébordement Le chargement ne sera autorisé que si un signal est donné à cet effet par l'unité de contrôle combinée de la mise à la terre et du système antidébordement.

En cas de dépassement de capacité ou d'interruption de la mise à la terre du véhicule, l'unité de contrôle du portique de chargement fermera la vanne de contrôle du chargement sur le portique.

5.2. Détection de la collecte des vapeurs Le chargement ne sera autorisé que si le tuyau de collecte des vapeurs a été relié au véhicule et si les vapeurs déplacées peuvent passer librement du véhicule dans le système de collecte des vapeurs de l'installation.