

ΟΔΗΓΙΑ 94/63/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Δεκεμβρίου 1994

για τον έλεγχο των εκπομπών πτητικών οργανικών ουσιών (VOC) που προέρχονται από την αποθήκευση βενζίνης και τη διάθεσή της από τις τερματικές εγκαταστάσεις στους σταθμούς διανομής καυσίμων

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 100 Α,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 189 Β της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

ότι διαδοχικά προγράμματα δράσης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για την προστασία του περιβάλλοντος ⁽⁴⁾ υπογράμμισαν τη σημασία της πρόληψης και του περιορισμού της ατμοσφαιρικής ρύπανσης·

ότι οι εκπομπές πτητικών οργανικών ουσιών (VOC) του πετρελαίου και των άλλων διαλυτών στην Κοινότητα θα φθάσουν τα 10 εκατομμύρια περίπου τόνους το χρόνο, εάν δεν ληφθούν μέτρα ελέγχου· ότι οι εκπομπές VOC συμβάλλουν στη δημιουργία φωτοχημικών οξειδωτικών ουσιών όπως το όζον, το οποίο, σε υψηλές συγκεντρώσεις, μπορεί να προκαλέσει βλάβες στην ανθρώπινη υγεία και στη βλάστηση καθώς και στα πράγματα· ότι μερικές από τις εκπομπές VOC του πετρελαίου χαρακτηρίζονται ως τοξικές, καρκινογόνες ή τερατογόνες·

ότι η Κοινότητα υπέγραψε στις 2 Απριλίου 1992 το πρωτόκολλο της σύμβασης του 1979 σχετικά με τη διασυνοριακή ατμοσφαιρική ρύπανση σε μεγάλη απόσταση που αφορά τον έλεγχο των εκπομπών πτητικών οργανικών ουσιών

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 227 της 3. 9. 1992, σ. 3 και ΕΕ αριθ. C 270 της 6. 10. 1993, σ. 12.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 73 της 15. 3. 1993, σ. 6.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Ιουνίου 1993 (ΕΕ αριθ. C 194 της 19. 7. 1993, σ. 325). Κοινή θέση του Συμβουλίου της 4ης Οκτωβρίου 1993 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Μαρτίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 91 της 28. 3. 1994, σ. 82).

Επιβεβαιώθηκε στις 2 Δεκεμβρίου 1993 (ΕΕ αριθ. C 342 της 20. 12. 1993, σ. 15).

Κοινό σχέδιο της επιτροπής συνδιαλλαγής της 8ης Νοεμβρίου 1994.

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. C 112 της 20. 12. 1973, σ. 1, ΕΕ αριθ. C 139 της 13. 6. 1977, σ. 1, ΕΕ αριθ. C 46 της 17. 2. 1983, σ. 1 και ΕΕ αριθ. C 328 της 7. 12. 1987, σ. 1.

(VOC) ή τη διασυνοριακή ροή τους, η οποία προβλέπει σημαντικό περιορισμό των εκπομπών VOC·

ότι ένα σημαντικό βήμα στην πορεία για το γενικότερο περιορισμό των εκπομπών VOC στην Κοινότητα πραγματοποιήθηκε με την οδηγία 91/441/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1991 για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές οχημάτων με κινητήρα ⁽⁵⁾, η οποία προβλέπει τη μείωση κατά 80 έως 90 % περίπου μέσα σε 10 έως 15 χρόνια των εκπομπών VOC των καυσαερίων καθώς και των εκπομπών λόγω εξάτμισης των καυσίμων των αυτοκινήτων, που αντιπροσωπεύουν το 40 % περίπου των σημερινών οφειλομένων στον άνθρωπο εκπομπών VOC στην ατμόσφαιρα· ότι, κατά την έκδοση της εν λόγω οδηγίας, ζητήθηκε από την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση οδηγίας για μέτρα περιορισμού των απωλειών λόγω εξάτμισης σε κάθε στάδιο της διαδικασίας αποθήκευσης και διάθεσης καυσίμων για κινητήρες·

ότι οι εκπομπές VOC από το σύστημα αποθήκευσης και διάθεσης βενζίνης αντιπροσωπεύουν περίπου 500 000 τόνους το χρόνο, ήτοι το 5 % των συνολικών εκπομπών VOC ανθρώπινης προέλευσης στην Κοινότητα· ότι οι εκπομπές αυτές, ιδίως στις αστικές περιοχές, συμβάλλουν σημαντικά στην ατμοσφαιρική ρύπανση·

ότι οι διαθέσιμες τεχνολογίες μπορούν να εξασφαλίσουν τον σημαντικό περιορισμό των απωλειών λόγω εξάτμισης στο σύστημα διάθεσης βενζίνης, ιδιαίτερα με την ανάκτηση των δημιουργουμένων ατμών·

ότι, για λόγους διεθνούς τυποποίησης και ασφάλειας κατά τη φόρτωση των πλοίων, πρέπει να καταρτιστούν πρότυπα στο επίπεδο της διεθνούς οργάνωσης ναυτιλίας για τον έλεγχο του ατμού και τα συστήματα ανάκτησης τα οποία θα εφαρμόζονται τόσο στις εγκαταστάσεις φόρτωσης όσο και στα πλοία· ότι η Κοινότητα πρέπει, ως εκ τούτου, να προσπαθήσει να εξασφαλίσει ότι θα εισαχθούν οι αναγκαίες διατάξεις στη σύμβαση Marpol στα πλαίσια της τρέχουσας αναθεώρησης της Marpol που αναμένεται να ολοκληρωθεί το 1996 και ότι, σε περίπτωση που δεν αναθεωρηθεί μ' αυτό τον τρόπο η σύμβαση Marpol, η Κοινότητα, μετά από συζήτηση με τους κυριότερους εμπορικούς εταίρους της, θα πρέπει να προτείνει κατάλληλα μέτρα τα οποία θα εφαρμόζονται στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν πλοία·

⁽⁵⁾ ΕΕ αριθ. L 242 της 30. 8. 1991, σ. 2.

ότι θα απαιτηθεί συμπληρωματική δράση για τον περιορισμό των εκπομπών ατμών που δημιουργούνται κατά τη διάρκεια των εργασιών ανεφοδιασμού σε καύσιμα στους σταθμούς καυσίμων, εκπομπών που σήμερα ανέρχονται σε 200 000 περίπου τόνους το χρόνο, ελέγχοντας έτσι όλες τις εκπομπές ατμών που παράγονται κατά τη διάθεση βενζίνης·

ότι, για να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και να εξασφαλιστεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, απαιτείται η εναρμόνιση ορισμένων μέτρων όσον αφορά τη διάθεση βενζίνης, λαμβάνοντας ως βάση ένα υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος·

ότι θα πρέπει ωστόσο να ληφθούν υπόψη τα πλεονεκτήματα και οι επιβαρύνσεις που μπορούν να προκύψουν από την ανάληψη δράσης ή την έλλειψη δράσης· ότι, υπό αυτές τις προϋποθέσεις, θα πρέπει να προβλεφθούν δυνατότητες παρέκκλισης, και μερικές φορές, εξαιρέσης για ορισμένες περιπτώσεις· ότι θα πρέπει να δοθεί σε ορισμένα κράτη μέλη η δυνατότητα να διαθέτουν μεγαλύτερη προθεσμία προσαρμογής προκειμένου να ληφθούν υπόψη τα βασισμένα σε διαφορετικές αρχές σημαντικά μέτρα για το περιβάλλον, τα οποία έχουν ενδεχομένως λάβει στον τομέα αυτό, ή η ειδική επιβάρυνση που συνεπάγονται τα μέτρα που προβλέπει η παρούσα οδηγία λόγω της διάρθρωσης του δικτύου διανομής τους·

ότι η κοινοτική δράση πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις περιβαλλοντικές συνθήκες που επικρατούν στις διάφορες περιφέρειες της Κοινότητας· ότι, προς το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη οφείλουν να μπορούν να διατηρήσουν ή να επιβάλουν αυστηρότερα μέτρα όσον αφορά τις απώλειες λόγω εξάτμισης των σταθερών εγκαταστάσεων σε ολόκληρη την επικράτειά τους ή στις γεωγραφικές περιοχές όπου έχει αποδειχθεί ότι τα μέτρα αυτά είναι αναγκαία για την προστασία της ανθρώπινης υγείας ή του περιβάλλοντος λόγω ειδικών συνθηκών·

ότι η παραγράφος 1 των άρθρων 3, 4 και 6 της παρούσας οδηγίας εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της οδηγίας 83/189/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Μαρτίου 1983 για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών (1)·

ότι απαιτείται η καθιέρωση εναρμονισμένων προδιαγραφών για τον εξοπλισμό πλήρωσης των βυτιοφόρων αυτοκινήτων από τον πυθμένα ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα ελεύθερης εμπορίας της βενζίνης και του σχετικού εξοπλισμού εντός της Κοινότητας και υψηλό επίπεδο ασφάλειας· ότι θα πρέπει να προβλεφθεί η τυποποίηση των προδιαγραφών αυτών καθώς και η δυνατότητα προσαρμογής τους προς την τεχνική πρόοδο·

ότι πρέπει να συσταθεί μια επιτροπή η οποία θα επικουρεί την Επιτροπή για την προσαρμογή των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας προς την τεχνική πρόοδο,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε όλες τις εργασίες, τις εγκαταστάσεις, τα οχήματα και τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση, τη φόρτωση και τη μεταφορά βενζίνης από μια τερματική εγκατάσταση προς μια άλλη ή από μια τερματική εγκατάσταση προς ένα σταθμό διανομής·

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) «βενζίνη»: κάθε παράγωγο πετρελαίου, με ή χωρίς πρόσθετα, με πίεση ατμών (μέθοδος Reid) τουλάχιστον ίση προς 27,6 kilopascal, που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο οχημάτων με κινητήρα, εξαιρουμένου του υγραερίου (LPG)·
- β) «ατμοί»: όλες οι ουσίες σε αέρια κατάσταση οι οποίες προκύπτουν από την εξάτμιση της βενζίνης·
- γ) «εγκαταστάσεις αποθήκευσης»: όλες οι μόνιμες δεξαμενές τερματικής εγκατάστασης που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση βενζίνης·
- δ) «τερματικές εγκαταστάσεις»: όλες οι εγκαταστάσεις οι οποίες χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση και τη φόρτωση βενζίνης σε βυτιοφόρα αυτοκίνητα, βυτιοφόρα βαγόνια ή σκάφη, συμπεριλαμβανομένων όλων των εγκαταστάσεων αποθήκευσης στο χώρο των εγκαταστάσεων·
- ε) «κινητή δεξαμενή»: κάθε δεξαμενή, μεταφερόμενη οδικώς, σιδηροδρομικώς ή διά πλωτής οδού η οποία χρησιμοποιείται για τη μεταφορά βενζίνης από μια τερματική εγκατάσταση σε άλλη ή από μια τερματική εγκατάσταση σε σταθμό διανομής·
- στ) «σταθμοί διανομής»: όλες οι εγκαταστάσεις για την παροχή βενζίνης σε δεξαμενές καυσίμων οχημάτων με κινητήρα από μόνιμες δεξαμενές αποθήκευσης·
- ζ) «υφιστάμενες» εγκαταστάσεις αποθήκευσης βενζίνης, «υφιστάμενες» εγκαταστάσεις φόρτωσης, «υφιστάμενοι» σταθμοί διανομής και «υφιστάμενες» κινητές δεξαμενές: οι εγκαταστάσεις, οι σταθμοί διανομής και οι κινητές δεξαμενές που λειτουργούσαν ήδη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 10 ή για τις οποίες είχε χορηγηθεί άδεια κατασκευής ή λειτουργίας, εφόσον το απαιτεί η εθνική νομοθεσία, πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 10·
- η) «νέες» εγκαταστάσεις αποθήκευσης βενζίνης, «νέες» εγκαταστάσεις φόρτωσης, «νέοι» σταθμοί διανομής και «νέες» κινητές δεξαμενές: οι εγκαταστάσεις, οι σταθμοί διανομής και οι κινητές δεξαμενές που δεν καλύπτονται από το στοιχείο ζ)·
- θ) «διακίνηση»: η μεγαλύτερη συνολική ετήσια ποσότητα βενζίνης που φορτώθηκε σε κινητές δεξαμενές από μια εγκατάσταση αποθήκευσης σε τερματική εγκατά-

(1) ΕΕ αριθ. L 109 της 26. 4. 1983, σ. 8. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 92/400/ΕΟΚ της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 221 της 6. 8. 1992, σ. 55).

σταση ή από σταθμό διανομής κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων ετών

- ι) «μονάδα ανάκτησης ατμών»: ο εξοπλισμός για την ανάκτηση βενζίνης από ατμούς, συμπεριλαμβανομένων των ενδεχόμενων συστημάτων ρυθμιστικών δεξαμενών μιας τερματικής εγκατάστασης
- ια) «σκάφος»: πλοίο εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπως ορίζεται στο κεφάλαιο 1 της οδηγίας 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 4ης Οκτωβρίου 1982 περί θεσπίσεως τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας (1).
- ιβ) «τιμή αναφοράς-στόχος»: η κατευθυντήρια γραμμή που ορίζεται για τη γενική εκτίμηση της επάρκειας των τεχνικών μέτρων των παραρτημάτων και δεν αποτελεί οριακή τιμή βάσει της οποίας θα μετρείται η απόδοση των επιμέρους εγκαταστάσεων, τερματικών εγκαταστάσεων και σταθμών διανομής
- ιγ) «ενδιάμεση αποθήκευση ατμών»: η ενδιάμεση αποθήκευση των ατμών μέσα σε δεξαμενή σταθερής οροφής σε τερματική εγκατάσταση προκειμένου να μεταφερθούν αργότερα και να ανακτηθούν σε άλλη τερματική εγκατάσταση. Η διοχέτευση των ατμών από μια εγκατάσταση αποθήκευσης τερματικής εγκατάστασης σε μια άλλη της ίδιας τερματικής εγκατάστασης δεν μπορεί να θεωρείται ως ενδιάμεση αποθήκευση ατμών κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας
- ιδ) «εγκατάσταση φόρτωσης»: κάθε μέρος τερματικής εγκατάστασης όπου μπορεί να φορτώνεται βενζίνη σε κινητές δεξαμενές. Οι εγκαταστάσεις φόρτωσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων απαρτίζονται από μία ή περισσότερες «εξέδρες φόρτωσης»
- ιε) «εξέδρα φόρτωσης»: κάθε κατασκευή σε τερματική εγκατάσταση όπου μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να φορτώνεται βενζίνη σε βυτιοφόρο αυτοκίνητο.

Άρθρο 3

Εγκαταστάσεις αποθήκευσης των τερματικών εγκαταστάσεων

1. Ο σχεδιασμός και η λειτουργία των εγκαταστάσεων αποθήκευσης πρέπει να ανταποκρίνονται στις τεχνικές διατάξεις του παραρτήματος I.

Οι διατάξεις αυτές έχουν στόχο τη μείωση της συνολικής ετήσιας απώλειας βενζίνης που οφείλεται στη φόρτωση και την αποθήκευση, σε οποιαδήποτε εγκατάσταση αποθήκευσης τερματικού σταθμού, έως κάτω από την τιμή αναφοράς-στόχου 0,01 W/W % της διακίνησης.

Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να επιβάλλουν αυστηρότερα μέτρα στο σύνολο του εδάφους τους ή σε γεωγραφικές ζώνες όπου διαπιστώνεται ότι τα μέτρα αυτά είναι αναγκαία για την προστασία της ανθρώπινης υγείας ή του περιβάλλοντος, λόγω ιδιαιτέρων συνθηκών.

Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν τεχνικά μέτρα για τη μείωση των απωλειών βενζίνης, εκτός εκείνων που προβλέπονται στο παράρτημα I, εφόσον αποδεικνύεται ότι αυτά τα εναλλακτικά μέτρα έχουν τουλάχιστον την ίδια αποτελεσματικότητα.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή για τα τυχόν υφιστάμενα μέτρα ή τα ειδικά μέτρα που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο και τα οποία προτίθενται να λάβουν, διευκρινίζοντας τους σχετικούς λόγους.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται:

- α) από την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για τις νέες εγκαταστάσεις
- β) τρία χρόνια μετά την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις, αν η διακίνηση βενζίνης η οποία φορτώνεται σε μια τερματική εγκατάσταση είναι μεγαλύτερη από 50 000 τόνους κατ' έτος
- γ) έξι χρόνια μετά την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις, αν η διακίνηση βενζίνης η οποία φορτώνεται σε μια τερματική εγκατάσταση είναι μεγαλύτερη από 25 000 τόνους κατ' έτος
- δ) εννέα χρόνια μετά την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για όλες τις άλλες υφιστάμενες εγκαταστάσεις αποθήκευσης βενζίνης στις τερματικές εγκαταστάσεις.

Άρθρο 4

Φόρτωση και εκφόρτωση κινητών δεξαμενών σε τερματικές εγκαταστάσεις

1. Ο σχεδιασμός και η λειτουργία του εξοπλισμού φόρτωσης και εκφόρτωσης πρέπει να ανταποκρίνονται στις τεχνικές διατάξεις του παραρτήματος II.

Οι διατάξεις αυτές έχουν στόχο τη μείωση της συνολικής ετήσιας απώλειας βενζίνης που οφείλεται στη φόρτωση και την εκφόρτωση κινητών δεξαμενών τερματικών εγκαταστάσεων έως κάτω από την τιμή αναφοράς-στόχου 0,005 W/W % της διακίνησης.

Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να επιβάλλουν αυστηρότερα μέτρα στο σύνολο του εδάφους τους ή σε γεωγραφικές ζώνες όπου διαπιστώνεται ότι τα μέτρα αυτά είναι αναγκαία για την προστασία της ανθρώπινης υγείας ή του περιβάλλοντος, λόγω ιδιαιτέρων συνθηκών.

Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν τεχνικά μέτρα για τη μείωση των απωλειών βενζίνης εκτός εκείνων που προβλέπονται στο παράρτημα II, εφόσον αποδεικνύεται ότι αυτά τα εναλλακτικά μέτρα έχουν τουλάχιστον την ίδια αποτελεσματικότητα.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή για τα τυχόν υφιστάμενα μέτρα ή τα ειδικά μέτρα που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο και τα οποία προτίθενται να λάβουν, διευκρινίζοντας τους σχετικούς λόγους. Η Επιτροπή επαληθεύει τη συμβατότητα των μέτρων αυτών με τις διατάξεις της συνθήκης και εκείνες της παρούσας παραγράφου.

Όλες οι τερματικές εγκαταστάσεις με εξοπλισμούς φόρτωσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον μία εξέδρα πλήρωσης η οποία να πληροί τις προδιαγραφές για εξοπλισμό φόρτωσης από τον πυθμένα οι οποίες καθορίζονται στο παράρτημα IV. Οι προδιαγραφές αυτές επανεξετάζονται τακτικά, και, ενδεχομένως, αναθεωρούνται με τη διαδικασία του άρθρου 8.

(1) ΕΕ αριθ. L 301 της 28. 10. 1982, σ. 1.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται:

- α) από την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για τις νέες τερματικές εγκαταστάσεις φόρτωσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων, βυτιοφόρων βαγονιών ή/και σκαφών
- β) τρία χρόνια μετά την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για τις υφιστάμενες τερματικές εγκαταστάσεις φόρτωσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων, βυτιοφόρων βαγονιών, ή/και σκαφών, αν η διακίνηση είναι μεγαλύτερη από 150 000 τόνους το χρόνο·
- γ) έξι χρόνια μετά την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για τις υφιστάμενες τερματικές εγκαταστάσεις φόρτωσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων και βυτιοφόρων βαγονιών, αν η διακίνηση είναι μεγαλύτερη από 25 000 τόνους το χρόνο·
- δ) εννέα χρόνια μετά την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για κάθε άλλη υφιστάμενη εγκατάσταση φόρτωσης στις τερματικές εγκαταστάσεις φόρτωσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων και βυτιοφόρων βαγονιών.

3. Εννέα χρόνια μετά την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10, οι απαιτήσεις σχετικά με τις εγκαταστάσεις φόρτωσης από τον πυθμένα που ορίζονται στο παράρτημα IV εφαρμόζονται σε όλες τις εξέδρες φόρτωσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων όλων των τερματικών εγκαταστάσεων, πλην εκείνων που απολαύουν παρέκκλισης δυνάμει της παραγράφου 4.

4. Κατά παρέκκλιση, οι παράγραφοι 1 και 3 δεν εφαρμόζονται:

- α) στις υφιστάμενες τερματικές εγκαταστάσεις που διακινούν λιγότερο από 10 000 τόνους το χρόνο και
- β) στις νέες τερματικές εγκαταστάσεις που διακινούν λιγότερο από 5 000 τόνους το χρόνο όταν ευρίσκονται σε μικρά απομακρυσμένα νησιά.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τις τερματικές εγκαταστάσεις τις οποίες αφορά μια τέτοια παρέκκλιση με την έκθεση που προβλέπεται στο άρθρο 9.

5. Το Βασίλειο της Ισπανίας μπορεί να παραχωρήσει παρέκκλιση ενός έτους από την προθεσμία που ορίζεται στην παράγραφο 2 στοιχείο β).

Άρθρο 5

Κινητές δεξαμενές

1. Οι κινητές δεξαμενές πρέπει να σχεδιάζονται και να λειτουργούν σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις:

- α) οι κινητές δεξαμενές πρέπει να σχεδιάζονται και να λειτουργούν κατά τρόπο ώστε οι υπολειμματικοί ατμοί να συγκρατούνται στη δεξαμενή μετά την εκφόρτωση της βενζίνης·
- β) οι κινητές δεξαμενές με τις οποίες παρέχεται βενζίνη στους σταθμούς διανομής και τις τερματικές εγκαταστάσεις πρέπει να σχεδιάζονται και να λειτουργούν κατά τρόπο ώστε να δέχονται και να συγκρατούν τους επιστρεφόμενους ατμούς τους προερχόμενους από τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης των σταθμών διανομής ή των τερματικών εγκαταστάσεων. Για τα βυτιοφόρα βαγόνια, αυτό απαιτείται μόνον εάν παρέχουν βενζίνη σε σταθμούς διανομής ή σε τερματικές εγκαταστάσεις όπου χρησιμοποιείται η ενδιάμεση αποθήκευση των ατμών·
- γ) εκτός από τις διαφυγές αερίου από τις βαλβίδες ασφαλείας, οι ατμοί που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) πρέπει να συγκρατούνται στην κινητή δεξαμενή έως τον τερματισμό της επαναπλήρωσής της σε μια τερματική εγκατάσταση.

Αν η κινητή δεξαμενή, μετά την εκφόρτωση της βενζίνης, χρησιμοποιείται για άλλα προϊόντα εκτός της βενζίνης, στο μέτρο που δεν είναι δυνατή η ανάκτηση ή η ενδιάμεση αποθήκευση των ατμών, ο εξαερισμός της δεξαμενής μπορεί να επιτρέπεται σε γεωγραφική ζώνη όπου οι εκπομπές δεν είναι πιθανό να συμβάλλουν σημαντικά στη δημιουργία περιβαλλοντικών προβλημάτων ή προβλημάτων υγείας·

- δ) οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα βυτιοφόρα αυτοκίνητα υποβάλλονται, σε τακτά χρονικά διαστήματα, σε έλεγχο πίεσης για να εξακριβωθεί η στεγανότητά τους στους ατμούς, και ότι οι βαλβίδες κενού και πίεσης σε όλες τις κινητές δεξαμενές υποβάλλονται περιοδικώς σε επιθεώρηση ορθής λειτουργίας.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται:

- α) από την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για τα νέα βυτιοφόρα αυτοκίνητα, βυτιοφόρα βαγόνια και σκάφη·
- β) τρία χρόνια μετά την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για τα υφιστάμενα βυτιοφόρα βαγόνια και σκάφη, αν φορτώνονται σε τερματική εγκατάσταση όπου εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1·
- γ) στα υφιστάμενα βυτιοφόρα αυτοκίνητα όταν εξοπλίζονται εκ των υστέρων για φόρτωση από τον πυθμένα σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος IV.

3. Κατά παρέκκλιση, η παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ) δεν εφαρμόζεται στις απώλειες ατμών που οφείλονται σε μετρήσεις που διεξάγονται με βυθόμετρικές ράβδους και οι οποίες αφορούν:

- α) υφιστάμενες κινητές δεξαμενές και
- β) νέες κινητές δεξαμενές που τίθενται σε λειτουργία κατά τα τέσσερα έτη έπειτα από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 10.

Άρθρο 6

Φόρτωση στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης των σταθμών διανομής

1. Ο σχεδιασμός και η λειτουργία των εγκαταστάσεων φόρτωσης και αποθήκευσης πρέπει να ανταποκρίνονται στις τεχνικές διατάξεις του παραρτήματος III.

Οι διατάξεις αυτές έχουν στόχο τη μείωση της συνολικής ετήσιας απώλειας βενζίνης που οφείλεται στη φόρτωση στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης των σταθμών διανομής, έως κάτω από την τιμή αναφοράς-στόχου 0,01 W/W % της διακίνησης.

Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να επιβάλλουν αυστηρότερα μέτρα στο σύνολο του εδάφους τους ή σε γεωγραφικές ζώνες όπου διαπιστώνεται ότι τα μέτρα αυτά είναι αναγκαία για την προστασία της ανθρώπινης υγείας ή του περιβάλλοντος, λόγω ειδικών συνθηκών.

Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν τεχνικά μέτρα για τη μείωση των απωλειών βενζίνης εκτός εκείνων που προβλέπονται στο παράρτημα III, εφόσον αποδεικνύεται ότι αυτά τα εναλλακτικά μέτρα έχουν τουλάχιστον την ίδια αποτελεσματικότητα.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή για τα τυχόν υφιστάμενα μέτρα ή τα ειδικά μέτρα που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο και τα οποία προτίθενται να λάβουν, διευκρινίζοντας τους σχετικούς λόγους.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται:

- α) από την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για τους νέους σταθμούς διανομής·
- β) τρία χρόνια μετά την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10:
 - για τους υφιστάμενους σταθμούς διανομής με διακίνηση μεγαλύτερη από 1 000 m³/έτος,
 - για τους υφιστάμενους σταθμούς διανομής, ανεξάρτητα από τη διακίνησή τους, οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι κάτω από μόνιμες κατοικίες ή στέγες επαγγελματικής δραστηριότητας·
- γ) έξι χρόνια μετά την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για τους υφιστάμενους σταθμούς διανομής με διακίνηση μεγαλύτερη από 500 m³/έτος·
- δ) εννέα χρόνια μετά την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 10 για όλους τους άλλους υφιστάμενους σταθμούς διανομής.

3. Κατά παρέκκλιση, οι παράγραφοι 1 και 2 δεν εφαρμόζονται στους σταθμούς διανομής με διακίνηση κάτω των 100 m³ το χρόνο.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να παραχωρούν παρεκκλίσεις από τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 για τους σταθμούς διανομής με ετήσια διακίνηση μικρότερη από 500 m³ το χρόνο, εφόσον ο σταθμός διανομής βρίσκεται σε γεωγραφική ζώνη ή τοποθεσία όπου οι εκπομπές ατμών δεν είναι πιθανό να συμβάλλουν σημαντικά στη δημιουργία περιβαλλοντικών προβλημάτων ή προβλημάτων υγείας.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τις λεπτομέρειες που ισχύουν σε κάθε ζώνη στην οποία σκοπεύουν να παραχωρήσουν τέτοιες παρεκκλίσεις στα πλαίσια των εκθέσεων που καταρτίζουν δυνάμει του άρθρου 9 και, στη συνέχεια, σχετικά με κάθε αλλαγή στις ζώνες αυτές.

5. Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών μπορεί να παραχωρεί παρέκκλιση από το οριζόμενο στην παράγραφο 2 χρονοδιάγραμμα, υπό τους ακόλουθους όρους:

- τα απαιτούμενα δυνάμει του παρόντος άρθρου μέτρα υλοποιούνται ως μέρος ενός ευρύτερου υφιστάμενου εθνικού προγράμματος για τους σταθμούς διανομής, το οποίο αποβλέπει στην ταυτόχρονη αντιμετώπιση πολλών περιβαλλοντικών προβλημάτων, όπως η ρύπανση του νερού και της ατμόσφαιρας, η ρύπανση του εδάφους και η ρύπανση λόγω αποβλήτων, και το οποίο υλοποιείται σύμφωνα με αυστηρό χρονοδιάγραμμα,
- η μεταβολή του χρονοδιαγράμματος επιτρέπεται επί δύο έτη το πολύ, ενώ όλα τα προγράμματα θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί εντός της προθεσμίας που προβλέπει η παράγραφος 2 στοιχείο δ),
- να κοινοποιηθεί στην Επιτροπή η απόφαση για την παρέκκλιση από το οριζόμενο στην παράγραφο 2 χρονοδιάγραμμα, μαζί με πλήρη στοιχεία για την ακριβή έκταση και τα χρονικά όρια της παρέκκλισης.

6. Το Βασίλειο της Ισπανίας και η Πορτογαλική Δημοκρατία μπορούν να παραχωρήσουν παρέκκλιση ενός έτους από την προθεσμία που ορίζεται στην παράγραφο 2 στοιχείο β).

Άρθρο 7

Τροποποιήσεις των παραρτημάτων

Εξαιρουμένων των οριακών τιμών του παραρτήματος II σημείο 2, οι τροποποιήσεις που απαιτούνται για την προσαρμογή των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας στην τεχνική πρόοδο θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8.

Άρθρο 8

Η επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

2. Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην εν λόγω επιτροπή σχέδιο των μέτρων που θα πρέπει να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Η γνώμη δίνεται με την πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για την έκδοση των αποφάσεων που καλείται να λάβει το Συμβούλιο ύστερα από πρόταση της Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στην επιτροπή, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

3. Η Επιτροπή θεσπίζει τα σχεδιαζόμενα μέτρα όταν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής.

Εάν τα σχεδιαζόμενα μέτρα δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ή ελλείπει γνώμη, η Επιτροπή υποβάλλει, αμελλητί, στο Συμβούλιο πρόταση σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία.

Εάν το Συμβούλιο δεν αποφασίσει, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία υποβολής της πρότασης, τα προτεινόμενα μέτρα θεσπίζονται από την Επιτροπή.

Άρθρο 9

Παρακολούθηση και κατάρτιση εκθέσεων

Οι εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας καταρτίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 5 της οδηγίας 91/692/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 23ης Δεκεμβρίου 1991 για την τυποποίηση και τον εξορθολογισμό των εκθέσεων που αφορούν την εφαρμογή ορισμένων οδηγιών για το περιβάλλον⁽¹⁾. Η Επιτροπή καλείται να συνοδεύσει την

(¹) ΕΕ αριθ. L 377 της 31. 12. 1991, σ. 48.

πρώτη έκθεσή της, εφόσον ενδείκνυται, με προτάσεις για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένης ιδίως της διεύρυνσης του πεδίου της προκειμένου να συμπεριληφθούν ο έλεγχος του ατμού και τα συστήματα ανάκτησης για τις εγκαταστάσεις φόρτωσης και τα πλοία.

Άρθρο 10

Μεταφορά της οδηγίας στην εθνική νομοθεσία

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία έως τις 31 Δεκεμβρίου 1995. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εθνικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα ο οποίος διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 11

Τελική διάταξη

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 20 Δεκεμβρίου 1994.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβού-
λιο

Ο Πρόεδρος

K. HÄNSCH

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

K. KINKEL

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

1. Το εξωτερικό τοίχωμα και η οροφή των υπέργειων δεξαμενών βάφονται με χρώμα, συνολικής θερμικής ανακλαστικότητας τουλάχιστον 70 %. Οι εργασίες μπορούν να προγραμματίζονται έτσι ώστε να διεξάγονται ως τμήμα του συνήθους κύκλου συντήρησης των δεξαμενών εντός τριετούς χρονικού διαστήματος. Τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν παρέκκλιση από την παρούσα διάταξη εφόσον αυτό απαιτείται για την προστασία γεωγραφικών ζωνών, με ειδικά χαρακτηριστικά οι οποίες έχουν καθορισθεί από τις εθνικές αρχές.

Η παρούσα διάταξη δεν εφαρμόζεται στις δεξαμενές που είναι συνδεδεμένες με μονάδα ανάκτησης των ατμών η οποία πληροί τις απαιτήσεις του σημείου 2 του παραρτήματος II.

2. Οι δεξαμενές με εξωτερική επιπλέονσα οροφή είναι εφοδιασμένες με ένα πρώτο παρέμβυσμα, το οποίο καλύπτει το δακτυλιοειδές διάστημα μεταξύ του τοιχώματος της δεξαμενής και της εξωτερικής περιφέρειας της επιπλέονσας οροφής, και με ένα δεύτερο παρέμβυσμα προσαρμοσμένο πάνω από το πρώτο. Τα παρεμβύσματα πρέπει να σχεδιάζονται ούτως ώστε να επιτυγχάνουν συνολική συγκράτηση των ατμών κατά 95 % τουλάχιστον, σε σχέση με αντίστοιχη σταθερής οροφής που δεν είναι εφοδιασμένη με σύστημα συγκράτησης των ατμών (δηλαδή δεξαμενή σταθερής οροφής εφοδιασμένη μόνο με ανακουφιστική βαλβίδα κενού και πίεσης).

3. Όλες οι νέες εγκαταστάσεις αποθήκευσης τερματικών εγκαταστάσεων, όπου απαιτείται ανάκτηση ατμών σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας (βλέπε παράρτημα II) πρέπει να είναι είτε:

- α) δεξαμενές σταθερής οροφής συνδεδεμένες με τη συσκευή ανάκτησης ατμών, σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος II, είτε
- β) να είναι σχεδιασμένες με επιπλέονσα οροφή, είτε εξωτερική είτε εσωτερική, και εφοδιασμένες με πρώτο και δεύτερο παρέμβυσμα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις λειτουργίας που ορίζονται στο σημείο 2.

4. Οι υφιστάμενες δεξαμενές σταθερής οροφής πρέπει είτε:

- α) να συνδέονται με μονάδα ανάκτησης ατμών σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος II
ή
- β) να φέρουν εσωτερική επιπλέονσα οροφή με ένα πρώτο παρέμβυσμα το οποίο εξασφαλίζει ολική συγκράτηση ατμών 90 % τουλάχιστον, σε σχέση με τις αντίστοιχες δεξαμενές σταθερής οροφής που δεν είναι εφοδιασμένες με σύστημα συγκράτησης των ατμών.

5. Οι διατάξεις για τη συγκράτηση των ατμών οι οποίες αναφέρονται στα σημεία 3 και 4 δεν εφαρμόζονται στις δεξαμενές σταθερής οροφής των τερματικών εγκαταστάσεων όπου επιτρέπεται η ενδιάμεση αποθήκευση των ατμών σύμφωνα με το σημείο 1 του παραρτήματος II.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ ΣΤΙΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

1. Οι εκπομπές κατά τη φόρτωση κινητής δεξαμενής ατμοί επιστρέφονται μέσω ενός ατμοστεγούς αγωγού σε μονάδα ανάκτησης ατμών στην τερματική εγκατάσταση προκειμένου να μετατραπούν σε καύσιμο.

Η παρούσα διάταξη δεν εφαρμόζεται στα βυτιοφόρα αυτοκίνητα στα οποία η φόρτωση γίνεται από το άνω μέρος, όσο αυτός ο τρόπος φόρτωσης επιτρέπεται.

Στις τερματικές εγκαταστάσεις που φορτώνουν πετρέλαιο σε σκάφη, η μονάδα ανάκτησης ατμών είναι δυνατό να αντικαθίσταται από μια μονάδα καύσης των ατμών, εφόσον η ανάκτηση ατμών είναι επικίνδυνη ή τεχνικά ανέφικτη εξαιτίας του όγκου των επιστρεφόμενων ατμών. Οι απαιτήσεις σχετικά με τις ατμοσφαιρικές εκπομπές της μονάδας ανάκτησης ατμών ισχύουν και για τη μονάδα καύσης των ατμών.

Στις τερματικές εγκαταστάσεις όπου διακινούνται λιγότερο από 25 000 τόνοι/έτος, η άμεση ανάκτηση των ατμών στην τερματική εγκατάσταση μπορεί να αντικαθίσταται από ενδιάμεση αποθήκευση.

2. Η μέση συγκέντρωση ατμών στο σωλήνα εξαγωγής της μονάδας ανάκτησης ατμών — διορθωμένη ως προς την αραιώση κατά τη διάρκεια της επεξεργασίας — δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 35 (normal cubicmeter) g/Nm³ ανά ώρα.

Για τις μονάδες ανάκτησης ατμών των οποίων η εγκατάσταση έχει γίνει πριν από την 1η Ιανουαρίου 1993, το Ηνωμένο Βασίλειο μπορεί να παραχωρήσει παρέκκλιση από την οριζόμενη στο παράρτημα ΙΙ οριακή τιμή των 35 g/Nm³ ανά ώρα, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- η εγκατάσταση να τηρεί την οριακή τιμή των 50 g/Nm³ ανά ώρα, μετρούμενη σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ,
- η παρέκκλιση να τερματιστεί εννέα έτη το αργότερο μετά την αναφερόμενη στο άρθρο 10 ημερομηνία,
- να γνωστοποιηθούν στην Επιτροπή οι επιμέρους εγκαταστάσεις που αφορά αυτή η παρέκκλιση, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών για τη συνολική ποσότητα βενζίνης που διακινούν και για τους ατμούς που εκπέμπουν.

Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι μέθοδοι μέτρησης και ανάλυσης και η συχνότητά τους είναι καθορισμένες.

Οι μετρήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια μιας πλήρους ημέρας εργασίας (τουλάχιστον επτά ωρών) σε περίοδο κανονικής διακίνησης.

Οι μετρήσεις μπορεί να είναι συνεχείς ή ασυνεχείς. Αν πρόκειται για ασυνεχείς μετρήσεις, αυτές πρέπει να διενεργούνται τουλάχιστον τέσσερις φορές την ώρα.

Το συνολικό σφάλμα μέτρησης που οφείλεται στον χρησιμοποιούμενο εξοπλισμό, το αέριο βαθμονόμησης και τη χρησιμοποιούμενη μέθοδο δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10 % της μετρούμενης τιμής.

Με τον χρησιμοποιούμενο εξοπλισμό πρέπει να είναι δυνατό να πραγματοποιούνται μετρήσεις και μικρών συγκεντρώσεων τουλάχιστον μέχρι 3 g/Nm³.

Η ακρίβεια πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση με το 95 % της μετρούμενης τιμής.

3. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών πρέπει να μερμινούν ώστε οι αγωγοί σύνδεσης και οι σωληνώσεις να ελέγχονται τακτικά για την ανίχνευση των διαρροών.

4. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών πρέπει να μερμινούν ώστε οι εργασίες φόρτωσης να διακόπτονται αμέσως στο επίπεδο της εξέδρας σε περίπτωση διαρροής ατμών. Ο αναγκαίος εξοπλισμός για τις εν λόγω ενέργειες διακοπής πρέπει να είναι εγκατεστημένος στην εξέδρα.

5. Όπου επιτρέπεται η φόρτωση κινητών δεξαμενών από το άνω μέρος, η απόληξη του σωληνοβραχίονα φόρτωσης πρέπει να κρατείται κοντά στον τυθμένα της κινητής δεξαμενής ούτως ώστε να αποφεύγεται τυχόν εκσφενδόνιση σταγόνων του υγρού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΣΕ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΚΑΙ ΣΕ ΤΕΡΜΑΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΠΟΥ ΓΙΝΕΤΑΙ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΑΤΜΩΝ

Οι ατμοί που εκτοπίζονται κατά την παράδοση πετρελαίου στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης των σταθμών διανομής και των δεξαμενών σταθερής οροφής που χρησιμοποιούνται για την ενδιάμεση αποθήκευση ατμών πρέπει να επιστρέφονται, μέσω ενός ατμοστεγούς αγωγού, στην κινητή δεξαμενή που παραδίδει το πετρέλαιο. Οι εργασίες φόρτωσης μπορούν να πραγματοποιούνται μόνον όταν οι μηχανισμοί αυτοί βρίσκονται στη θέση τους και λειτουργούν ικανοποιητικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΥΘΜΕΝΑ, ΤΗ ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΑΤΜΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΥΠΕΡΠΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΒΥΤΙΟΦΟΡΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**1. Σύνδεσμοι**

- 1.1. Ο σύνδεσμος για τη μετάγγιση υγρών στο σωληνοβραχίονα φόρτωσης πρέπει να είναι θηλυκός σύνδεσμος συναρμολογούμενος με αρσενικό εξάρτημα προσαρμογής API 4 ιντσών (101,6 mm) επί του βυτιοφόρου, όπως ορίζεται στην ακόλουθη δημοσίευση:

— 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. Ο σύνδεσμος συλλογής των ατμών στον αγωγό συλλογής των ατμών της εξέδρας φόρτωσης πρέπει να είναι θηλυκός με έκκεντρο και αύλακα συναρμολογούμενος με αρσενικό εξάρτημα προσαρμογής 4 ιντσών (101,6 mm) με έκκεντρο και αύλακα επί του βυτιοφόρου, όπως ορίζεται στην ακόλουθη δημοσίευση:

— 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. Συνθήκες φόρτωσης

- 2.1. Η παροχή, υπό κανονικές συνθήκες, πρέπει να είναι 2 300 l/min (κατ' ανώτατο όριο: 2 500 l/min) ανά σωληνοβραχίονα φόρτωσης.

- 2.2. Όταν η τερματική εγκατάσταση λειτουργεί με τη μέγιστη ζήτηση, το σύστημα συλλογής ατμών της εξέδρας φόρτωσης, συμπεριλαμβανομένου, όπου υπάρχει, του συστήματος ανάκτησης ατμών, επιτρέπεται να δημιουργεί μέγιστη αντίθλιψη 55 mbar στο εξάρτημα προσαρμογής για τη συλλογή των ατμών προς την πλευρά του οχήματος.

- 2.3. Όλα τα εγκεκριμένα βυτιοφόρα οχήματα που φορτώνονται από τον πυθμένα οφείλουν να φέρουν αναγνωριστική πινακίδα που αναφέρει τον ανώτατο αριθμό σωληνοβραχιόνων φόρτωσης που επιτρέπεται να λειτουργούν ταυτόχρονα, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι δεν διαφεύγουν ατμοί μέσω των βαλβίδων P και V των αυτοτελών διαμερισμάτων, όταν η μέγιστη αντίθλιψη της εγκατάστασης είναι 55 mbar, όπως ορίζεται στο σημείο 2.2.

3. Σύνδεση του ανιχνευτή υπερπλήρωσης με τη γείωση του οχήματος

Η εξέδρα φόρτωσης πρέπει να είναι εξοπλισμένη με συσκευή ελέγχου ανίχνευσης της υπερπλήρωσης η οποία, όταν είναι συνδεδεμένη με το όχημα, θα δίνει σήμα που μόνον αυτό θα επιτρέπει τη φόρτωση, υπό τον όρο ότι κανένας από τους αισθητήρες υπερπλήρωσης των αυτοτελών διαμερισμάτων δεν ανιχνεύει υπερβολικά υψηλή στάθμη.

- 3.1. Το όχημα πρέπει να συνδέεται με τη μονάδα ελέγχου της εξέδρας φόρτωσης μέσω τυποποιημένου ζεύγους ρευματοδότη-ρευματολήπτη με 10 ακροδέκτες. Ο αρσενικός ρευματολήπτης προσαρμόζεται επί του οχήματος ενώ ο θηλυκός ρευματοδότης προσαρμόζεται στο άκρο ελεύθερου καλωδίου που συνδέεται με τη μονάδα ελέγχου της εξέδρας φόρτωσης.

- 3.2. Οι ανιχνευτές υψηλής στάθμης του οχήματος είναι είτε δισύρματοι αισθητήρες με θερμίστορ ή οπτική διάταξη, είτε πεντασύρματοι οπτικοί αισθητήρες, είτε συμβατές ισοδύναμες διατάξεις, υπό τον όρο το σύστημα να είναι ασφαλές ακόμη και σε περίπτωση αστοχίας (σημ.: τα θερμίστορ πρέπει να έχουν αρνητικό συντελεστή θερμοκρασίας).
- 3.3. Η μονάδα ελέγχου της εξέδρας φόρτωσης πρέπει να είναι κατάλληλη και για δισύρματα και για πεντασύρματα συστήματα.
- 3.4. Το βυτιοφόρο πρέπει να συνδέεται με την εξέδρα φόρτωσης διά μέσου του κοινού σύρματος επανόδου των αισθητήρων υπερπλήρωσης το οποίο συνδέεται με τον ακροδέκτη αριθ. 10 του αρσενικού ρευματολήπτη μέσω του πλαισίου του οχήματος. Ο ακροδέκτης αριθ. 10 του θηλυκού ρευματοδότη πρέπει να συνδέεται με το περίβλημα της μονάδας ελέγχου, και αυτό με τη γείωση της εξέδρας φόρτωσης.
- 3.5. Όλα τα εγκεκριμένα βυτιοφόρα που φορτώνονται από τον πυθμένα οφείλουν να φέρουν αναγνωριστική πινακίδα (σημείο 2.3) που αναφέρει τον τύπο των εγκατεστημένων αισθητήρων υπερπλήρωσης (δηλαδή αν είναι δισύρματοι ή πεντασύρματοι αισθητήρες).

4. Θέση των συνδέσεων

- 4.1. Ο σχεδιασμός των εγκαταστάσεων φόρτωσης και συλλογής των ατμών επί της εξέδρας πρέπει να βασίζεται στις ακόλουθες θέσεις των εξαρτημάτων προσαρμογής επί του οχήματος.
- 4.1.1. Το ύψος του κεντρικού άξονα των εξαρτημάτων προσαρμογής για τη μετάγγιση των υγρών πρέπει να είναι το πολύ 1,4 m (με κενό όχημα) και το ελάχιστο 0,5 m (με έμφορτο όχημα), ενώ το επιθυμητό ύψος μπορεί να κυμαίνεται από 0,7 έως 1,0 m.
- 4.1.2. Τα εξαρτήματα προσαρμογής για τη μετάγγιση πρέπει να απέχουν μεταξύ τους τουλάχιστον 0,25 m (και κατά προτίμηση 0,3 m).
- 4.1.3. Όλα τα εξαρτήματα προσαρμογής για μετάγγιση των υγρών πρέπει να περιλαμβάνονται στο εσωτερικό επιφανείας μεγίστου μήκους 2,5 m.
- 4.1.4. Το εξάρτημα προσαρμογής για τη συλλογή των ατμών πρέπει να βρίσκεται κατά προτίμηση δεξιά της επιφανείας που περιβάλλει τα εξαρτήματα προσαρμογής για τη μετάγγιση των υγρών και σε ύψος το πολύ 1,5 m (κενό) και τουλάχιστον 0,5 m (έμφορτο).
- 4.2. Ο σύνδεσμος του ανιχνευτή υπερπλήρωσης με τη γείωση πρέπει να τοποθετείται στα δεξιά των εξαρτημάτων προσαρμογής για τη μετάγγιση των υγρών και τη συλλογή των ατμών, και σε ύψος το πολύ 1,5 m (με κενό όχημα) και τουλάχιστον 0,5 m (με έμφορτο όχημα).
- 4.3. Το προαναφερόμενο σύστημα σύνδεσης πρέπει να βρίσκεται σε μία και μόνο πλευρά του οχήματος.

5. Αλληλοασφαλιζόμενα συστήματα

5.1. Ανίχνευση υπερπλήρωσης/γείωση

Δεν πρέπει να μπορεί να γίνει φόρτωση παρά μόνον αν η συνδυασμένη συσκευή ελέγχου υπερπλήρωσης/γείωσης δίνει σήμα που την επιτρέπει.

Σε περίπτωση υπερχειλίσσης ή διακοπής της γείωσης του οχήματος, η συσκευή ελέγχου της εξέδρας φόρτωσης πρέπει να κλείνει τη δικλείδα ελέγχου της φόρτωσης επί της εξέδρας.

5.2. Ανίχνευση της συλλογής των ατμών

Δεν πρέπει να μπορεί να γίνεται φόρτωση αν δεν έχει συνδεθεί με το όχημα ο αγωγός συλλογής των ατμών και δεν είναι ελεύθερη η διόδος ώστε οι εκπομπιζόμενοι ατμοί να ρέουν από το όχημα στο σύστημα συλλογής ατμών της εγκατάστασης.