

Op de voordracht van de Minister-President, Minister van Financiën, Internationale Betrekkingen, Gezondheid, Gezin en Bejaarden, Sport en Toerisme,

Besluit :

**Artikel 1.** Artikel 12, § 1, van het besluit van de Executieve van 12 juli 1990 tot vastlegging van de voorwaarden voor de financiële tegemoetkoming in de werkingskosten van de diensten voor onthaalmoeders, wordt door volgende bepaling vervangen :

"§ 1. De personeelskosten voor de maatschappelijke werkers of gegradueerde sociale verplegers worden gesubsidieerd naargelang het erkende aantal onthaalmoeders alsmede het aantal geplaatste kinderen onder de drie jaren, overeenkomstig volgende tabel :

Uurrooster	Minimumaantal	
	onthaalmoeders	geplaatste kinderen onder de 3 jaren
1. deeltijdse betrekking (1/2)	13	26
2. deeltijdse betrekking (2/4)	19	38
3. voltijdse betrekking	25	50

De deeltijdse betrekkingen (1/4) worden niet gesubsidieerd.

De onthaalmoeders bij wie tijdens twee opeenvolgende trimesters geen kind geplaatst werd, worden in de uurroosters niet meer in aanmerking genomen."

**Art. 2.** De Minister-President, Minister van Financiën, Internationale Betrekkingen, Gezondheid, Gezin en Bejaarden, Sport en Toerisme, is belast met de uitvoering van dit besluit.

**Art. 3.** Dit besluit treedt in werking op 1 januari 1996.

Eupen, 15 januari 1996.

Voor de Regering van de Duitstalige Gemeenschap :

De Minister-President,

Minister van Financiën, Internationale Betrekkingen, Gezondheid, Gezin en Bejaarden, Sport en Toerisme,

J. MARAITE

## REGION WALLONNE - WALLONISCHE REGION - WAALS GEWEST

### MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

F. 96 - 1338

[C - 27366]

**23 MAI 1996. - Arrêté du Gouvernement wallon portant modification du Règlement général pour la protection du travail, en ce qui concerne les dépôts de liquides inflammables, visant à limiter les émissions de composés organiques volatils lors du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service**

Le Gouvernement wallon,

Vu le Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté européenne approuvé par la loi du 2 décembre 1957, notamment les articles 100 A et 189;

Vu la 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 résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service;

Vu la loi du 5 mai 1888 relative à l'inspection des établissements dangereux, insalubres ou incommodes et à la surveillance des machines et chaudières à vapeur, modifiée par la loi du 22 juillet 1974;

Vu la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique;

Vu le Règlement général pour la protection du travail, approuvé par les arrêtés du Régent du 11 février 1946 et du 27 septembre 1947 notamment les articles 584 et 602;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Considérant l'objectif 3 du chapitre 2 du cahier 1 du Plan d'environnement pour un développement durable approuvé par l'arrêté du Gouvernement wallon du 9 mars 1995;

Sur la proposition du Ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture,

Arrête :

**Article 1er.** L'article 584 du Règlement général pour la protection du travail approuvé par l'arrêté du Régent du 27 septembre 1947 est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 584. Lorsque les réservoirs ne doivent pas satisfaire aux dispositions particulières relatives aux procédés et aux installations utilisés pour le stockage et le chargement de l'essence dans les terminaux et dans les stations-service, les conduites de sortie et d'entrée d'air dans le réservoir souterrain débouchent à l'air libre à une hauteur suffisante et seront établies de telle manière que le gaz expulsé ne puisse pénétrer dans les locaux voisins."

**Art. 2.** L'article 602 du même Règlement général est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 602. Lorsque les tanks ne doivent pas satisfaire aux dispositions particulières relatives aux procédés et aux installations utilisés pour le stockage et le chargement de l'essence dans les terminaux et dans les stations-service, l'évacuation des vapeurs inflammables et la rentrée d'air ne peuvent se faire qu'à la suite d'une surpression ou d'une

dépression convenablement choisie et par des événements adéquats. Les soupapes sont réglées de manière que la surpression ne puisse dépasser 200 mm de hauteur d'eau, sauf dans le cas où le tank a été conçu et éprouvé pour des pressions supérieures.

Eventuellement, la récupération des gaz aura lieu par des procédés donnant toute sécurité."

**Art. 3.** Un point G, intitulé comme suit et comprenant les articles 634bis/1 à 634bis/6 est inséré dans le même Règlement général :

"G. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX PROCÉDES ET AUX INSTALLATIONS UTILISÉS POUR LE STOCKAGE ET LE CHARGEMENT DE L'ESSENCE DANS LES TERMINAUX ET DANS LES STATIONS-SERVICE."

**Art. 4.** Les articles 634bis/1 à 634bis/6, rédigés comme suit, sont insérés dans le même Règlement général :

**Art. 634bis/1.** - Définitions

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 pour la distribution d'essence;

f) "station-service" : unité technique et géographique constituée d'installations et/ou d'activités destinées à stocker et à transférer des hydrocarbures liquides à la pression atmosphérique de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur;

g) "installations existantes de stockage de l'essence, installations existantes de chargement de l'essence, stations-service pour la distribution d'essence existantes et réservoirs à essence existants" : les installations, les stations-service pour la distribution d'essence et les réservoirs en exploitation ou ayant fait l'objet d'un permis d'exploiter avant la date de publication du présent arrêté;

h) "nouvelles" installations de stockage de l'essence ou de chargement de l'essence, "nouvelles" stations-service pour la distribution d'essence et "nouveaux" réservoirs à essence : les installations, les stations-service pour la distribution d'essence et les réservoirs 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 pour la distribution d'essence 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 1<sup>er</sup> de la Directive 82/714/CEE du Conseil, du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure;

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 pour la distribution d'essence 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 du présent arrêté;

n) "installation de chargement" : toute installation d'un terminal où l'essence peut être chargée dans des véhicules-citernes, wagons-citernes ou bateaux-citernes. 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.

**Art. 634bis/2.** - Disposition générale

Les exploitants des installations visés par les présentes dispositions transmettent à la Division Prévention des Pollutions et Gestion du Sous-sol ainsi qu'à la Division Police de l'Environnement, pour le 31 janvier 1997, la valeur du débit tel que défini à l'article 634bis/1, i).

**Art. 634bis/3.** - Dispositions relatives aux installations de stockage des terminaux

§ 1<sup>er</sup>. 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.

La présente disposition n'est pas applicable aux réservoirs reliés à une unité de récupération des vapeurs conforme à l'article 634bis/4, § 2.

§ 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 634bis/4 doivent :

a) être des réservoirs à toit fixe, reliés à l'unité de récupération des vapeurs conformément aux dispositions de l'article 634bis/4,

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 § 2.

§ 4. Les réservoirs à toit fixe existants doivent :

a) être reliés à une unité de récupération des vapeurs conformément aux dispositions de l'article 634bis/4.

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 §§ 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'article 634bis/4, § 2.

§ 6. Il ne peut être dérogé aux dispositions prévues aux §§ 1er à 5 que selon les règles fixées par l'article 3 de l'arrêté du Régent du 27 septembre 1947 portant approbation des titres III, IV et V du Règlement général pour la protection du travail et que s'il est démontré que les nouvelles mesures techniques de réduction de pertes d'essence adoptées ont au moins la même efficacité que les prescriptions auxquelles il est dérogé, et notamment que ces mesures sont telles que la perte totale d'essence résultant du chargement et du stockage du terminal est inférieure à la valeur de référence cible de 0,01 % du débit, exprimée en rapport massique [masse/masse (m/m) du débit].

Art. 634bis/4. - Dispositions relatives aux installations de chargement et de déchargement des réservoirs mobiles dans les terminaux

§ 1er. Tout terminal disposant d'installations pour le chargement de véhicules-citernes comporte au moins un portique conforme aux spécifications de l'article 634bis/6.

§ 2. 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.

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.

§ 3. 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.

Les mesures et analyses sont effectuées au moins tous les trois ans selon les méthodes approuvées par le fonctionnaire technique et correspondant à l'état de l'art au moment où elles sont effectuées.

Elles sont réalisées une première fois dans les douze mois qui suivent le démarrage de l'installation de récupération.

Les mesures et analyses sont effectuées par un laboratoire ou un organisme agréé dans le cadre de la loi du 24 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique.

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.

§ 4. Les tuyaux de raccordement et les conduites sont régulièrement vérifiés par l'exploitant, au moins tous les trois mois, en vue de détecter des fuites éventuelles; les dates de visites ainsi que les remarques éventuelles sont consignées dans un registre spécial à feuillets non détachables tenu à la disposition des fonctionnaires chargés de la surveillance.

§ 5. Les opérations de chargement sont interrompues au niveau du portique en cas de fuite de vapeur. Le dispositif nécessaire à ces opérations d'interruption est installé sur le portique.

§ 6. Lorsque le chargement des réservoirs mobiles est effectué par le haut, l'orifice du bras de chargement est maintenu à proximité du fond du réservoir afin d'éviter les giclées.

§ 7. Il ne peut être dérogé aux dispositions prévues aux §§ 1er et 2 que selon les règles fixées par l'article 3 de l'arrêté du Régent du 27 septembre 1947 portant approbation des titres III, IV et V du Règlement général pour la protection du travail et que s'il est démontré que les nouvelles mesures techniques de réduction de perte d'essence adoptées ont au moins la même efficacité que les prescriptions auxquelles il est dérogé et notamment que ces mesures sont telles que la perte annuelle totale d'essence résultant du chargement et du déchargement de réservoirs mobiles dans les terminaux est inférieure à la valeur de référence cible de 0,005 % du débit, exprimée en rapport massique [masse/masse (m/m) du débit].

Art. 634bis/5. - Dispositions relatives aux installations de remplissage et de stockage des stations-service pour la distribution d'essence et des terminaux où intervient un stockage intermédiaire de vapeurs

§ 1er. Les vapeurs générées par le versement de l'essence dans les installations de stockage des stations-service pour la distribution d'essence 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.

§ 2. Il ne peut être dérogé aux dispositions du § 1er que selon les règles fixées par l'article 3 de l'arrêté du Régent du 27 septembre 1947 portant approbation des titres III, IV et V du Règlement général pour la protection du travail et que s'il est démontré que les nouvelles mesures techniques de réduction de perte d'essence adoptées ont au moins la même efficacité que les prescriptions auxquelles il est dérogé et notamment que ces mesures sont telles que la perte totale d'essence résultant du remplissage des installations de stockage est inférieure à la valeur de référence cible de 0,01 % du débit, exprimée en rapport massique [masse/masse (m/m) du débit].

Art. 634bis/6. - Spécifications pour le chargement en source, la collecte des vapeurs et la protection contre le dépassement de capacité des véhicules-citernes

§ 1er. Accouplements

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

- Pratique 1004 recommandée par Institut américain du Pétrole (API RECOMMENDED PRACTICE 1004)

Septième édition Novembre 1988 (SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988)

Chargement en source et récupération des vapeurs pour les véhicules-citernes (Section 2.1.1.1, Type d'adaptateur utilisé pour le chargement en source) (Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 2.1.1.1, Type of Adapter used for Bottom Loading).

2° Le coupleur pour la collecte des vapeurs sur le tuyau de captage des vapeurs du portique de chargement est 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 :

- Pratique 1004 recommandée par Institut américain du Pétrole (API RECOMMENDED PRACTICE 1004) Septième édition Novembre 1988 (SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988)

Chargement en source et récupération des vapeurs pour les véhicules-citernes (Section 4.1.1.2, Adaptateurs pour la collecte des vapeurs) (Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 4.1.1.2 Vapour Recovery Adapter).

#### § 2. Conditions de chargement

Le débit normal de chargement des liquides est de, au maximum, 2 500 litres par minute par bras de chargement.

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, peut générer une contrepression maximale de 55 millibars sur le côté terminal de l'adaptateur pour la collecte des vapeurs.

Tous les véhicules homologués à chargement en source sont munis d'une plaque d'identification spécifiant le nombre maximal autorisé de bras de chargement qui peuvent être actionnés simultanément tout en évitant des vapeurs via les soupapes des compartiments lorsque la contrepression maximale du système est de 55 millibars comme spécifié à l'alinéa 2. La plaque d'identification doit être complétée par le constructeur.

#### § 3. Connexion de la mise à la terre du véhicule et du système antidébordement - dépassement de capacité

Le portique de chargement est 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.

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

Les détecteurs de haut niveau sont des capteurs thermistors à deux fils qui ont un coefficient de température négatif, 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.

L'unité de contrôle du portique de chargement doit, suivant la nécessité et le progrès technique, convenir à la fois pour les systèmes à deux fils et pour les systèmes à cinq fils.

Le véhicule est 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 standardisée n° 10 du connecteur femelle est reliée au boîtier de l'unité de contrôle qui est reliée au réseau de terre du portique de chargement.

Tous les véhicules homologués à chargement en source sont équipés d'une plaque d'identification conforme au § 2 de l'alinéa 3, spécifiant le type de capteurs antidébordement qui ont été installés.

#### § 4. Positionnement des connexions

La conception des équipements de chargement des liquides et de captage des vapeurs du portique de chargement est fondée sur l'enveloppe de connexion du véhicule.

Les centres des adaptateurs pour les liquides sont alignés à une hauteur qui sera 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.

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

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

L'adaptateur pour la collecte des vapeurs doit 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).

Le connecteur de la mise à la terre et du système antidébordement est 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).

Le système de connexion visé à l'alinéa 6 est placé sur un seul côté du véhicule.

#### § 5. Sécurité

##### 1° Mise à la terre et système antidébordement

Le chargement n'est 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 ferme la vanne de contrôle du chargement sur le portique.

##### 2° Détection de la collecte des vapeurs

Le chargement n'est 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.

Art. 5, § 1er. Les §§ 1er à 6 de l'article 634bis/3 entrent en vigueur :

- a) au jour de la publication du présent arrêté au *Moniteur belge* pour les nouvelles installations,
- b) à partir du 1er janvier 1999 pour les installations de stockage existantes, lorsque le débit de chargement du terminal est supérieur à 50 000 tonnes par an;
- c) à partir du 1er janvier 2002 pour les installations de stockage existantes, lorsque le débit de chargement du terminal est supérieur à 25 000 tonnes par an;
- d) à partir du 1er janvier 2005 pour les autres installations existantes de stockage dans les terminaux.

§ 2. Les §§ 1er à 7 de l'article 634bis/4 entrent en vigueur :

- a) au jour de la publication du présent arrêté au *Moniteur belge* aux nouveaux terminaux pour le chargement de véhicules-citernes, de wagons-citernes et/ou de bateaux;
- b) à partir du 1er janvier 1999 pour les terminaux existants affectés au chargement de véhicules-citernes, de wagons-citernes et/ou de bateaux si le débit est supérieur à 150 000 tonnes par an;
- c) à partir du 1er janvier 2002 pour les terminaux existants affectés au chargement de véhicules-citernes et de wagons-citernes, si le débit est supérieur à 25 000 tonnes par an;
- d) à partir du 1er janvier 2005 pour les installations de chargement existant dans les terminaux affectés au chargement de véhicules-citernes et de wagons-citernes.

§ 3. Les §§ 1<sup>er</sup> et 2 de l'art. 634bis/5 entrent en vigueur :

a) au jour de la publication du présent arrêté au *Moniteur belge* pour les nouvelles stations-service pour la distribution d'essence;

b) à partir du 1er janvier 1999 :

- pour les stations-service pour la distribution d'essence existantes d'un débit supérieur à 1 000 m<sup>3</sup> par an;

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

c) à partir du 1er janvier 2002, pour les stations-service pour la distribution d'essence existantes d'un débit supérieur à 500 m<sup>3</sup> par an;

d) à partir du 1er janvier 2005, pour toutes les autres stations-service pour la distribution d'essence existantes.

§ 4. Les dispositions de l'article 634bis/6 entrent en vigueur pour tous les portiques de chargement de véhicules-citernes de tous les terminaux existants dont le débit est supérieur à 10 000 tonnes par an à partir du 1er janvier 2005.

Art. 6. Le Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 23 mai 1996.

Le Ministre-Président du Gouvernement wallon,  
chargé de de l'Economie, du Commerce extérieur, des P.M.E., du Tourisme et du Patrimoine,  
R. COLLIGNON  
Le Ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture,  
G. LUTGEN

#### ÜBERSETZUNG

#### MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

D. 96 - 1338

[C - 27366]

**23. MAI 1996 — Erlaß der Wallonischen Regierung zur Abänderung der Allgemeinen Arbeitsschutzordnung bezüglich der Depots brennbarer Flüssigkeiten, mit dem Ziel, die Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen bei der Lagerung von Ottokraftstoff und seiner Verteilung von den Auslieferungslagern bis zu den Tankstellen zu begrenzen**

Aufgrund des Vertrags vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, genehmigt durch das Gesetz vom 2. Dezember 1957, insbesondere der Artikel 100 A und 189;

Aufgrund der Richtlinie 94/63/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 1994 zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen bei der Lagerung von Ottokraftstoff und seiner Verteilung von den Auslieferungslagern bis zu den Tankstellen;

Aufgrund des Gesetzes vom 5. Mai 1888 über die Inspektion gefährlicher, gesundheitsgefährdender oder belästigender Einrichtungen und der Überwachung von Dampfmaschinen und -kesseln, abgeändert durch das Gesetz vom 22. Juli 1974;

Aufgrund des Gesetzes vom 28. Dezember 1964 über die Bekämpfung der Luftverschmutzung;

Aufgrund der Allgemeinen Arbeitsschutzordnung, genehmigt durch die Regenterlasse vom 11. Februar 1946 und vom 27. September 1947, insbesondere der Artikel 584 und 602;

Aufgrund des Gutachtens des Staatsrates;

In der Erwägung von Heft 1, Kapitel 2, Ziel 3 des Umweltplans für eine nachhaltige Entwicklung, genehmigt durch den Erlaß der Wallonischen Regierung vom 9. März 1995;

Auf Vorschlag des Ministers der Umwelt, der Naturschätze und der Landwirtschaft,

Beschließt die Wallonische Regierung:

Artikel 1 - Artikel 584 der Allgemeinen Arbeitsschutzordnung, genehmigt durch den Regenterlaß vom 27. September 1947, wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

"Art. 584. Wenn die Behältnisse nicht die Sonderbestimmungen bezüglich der für die Lagerung und das Umfüllen von Kraftstoff in den Auslieferungslagern und Tankstellen eingesetzten Verfahren und Einrichtungen erfüllen müssen, befinden sich die Leitungen für die Luftzufuhr und -abfuhr in dem unterirdigen Behältnis in ausreichender Höhe an der Erdoberfläche und werden derart angebracht, daß das ausgestoßene Gas nicht in die anliegenden Räume dringen kann."

Art. 2 - Artikel 602 der genannten Allgemeinen Arbeitsschutzordnung wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

"Art. 602 - Wenn die Tanks nicht die Sonderbestimmungen bezüglich der für die Lagerung und das Umfüllen von Kraftstoff in den Auslieferungslagern und Tankstellen eingesetzten Verfahren und Einrichtungen erfüllen müssen, kann der Abfluß brennbarer Dämpfe und die Luftzufuhr nur durch einen angemessenen berechneten Unter- oder Überdruck über angemessene Lüftungsöffnungen geschehen. Die Ventile sind so einzustellen, daß der Überdruck 200 mm Wasserstand nicht überschreiten kann, es sei denn der Tank wurde für höhere Druckwerte hergestellt und getestet.

Die Gasrückgewinnung ist ggf. so durchzuführen, daß die Sicherheit ausreichend gewährleistet ist."

Art. 3 - Ein Punkt G mit folgendem Titel und die Artikel 634bis/1 bis 634bis/6 umfassend wird in die genannte Allgemeine Ordnung eingefügt:

"G. SONDERBESTIMMUNGEN BEZÜGLICH DER FÜR DIE LAGERUNG UND DAS UMFÜLLEN VON KRAFTSTOFF IN DEN AUSLIEFERUNGSLAGERN UND TANKSTELLEN EINGESETZTEN VERFAHREN UND EINRICHTUNGEN"

Art. 4 - Die Artikel 634bis/1 bis 634bis/6 mit folgendem Wortlaut werden in dieselbe Allgemeine Ordnung eingefügt:

Art. 634bis/1 - Begriffsbestimmung

Im Sinne dieses Erlasses bezeichnet der Ausdruck:

a) "Ottokraftstoff" Erdölderivate mit oder ohne Zusätze, deren Dampfdruck (nach Reid) mindestens 27,6 Kilopascal beträgt und die zur Verwendung als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge bestimmt sind, mit Ausnahme von verflüssigtem Erdölgas (LPG);

b) "Dämpfe" gasförmige Verbindungen, die aus Ottokraftstoff verdunsten;

c) "Lagertank" einen ortsfesten Tank für die Lagerung von Ottokraftstoff in einem Auslieferungslager;

d) "Auslieferungslager" eine Einrichtung für die Lagerung von Ottokraftstoff und seine Umfüllung in Straßentankfahrzeuge, Eisenbahnkesselwagen oder Binnenschiffe, einschließlich aller Lagertanks am Ort der Einrichtung;

e) "bewegliches Behältnis" auf der Strasse, auf Schienen oder auf Wasserstraßen transportierte Tanks zur Beförderung von Ottokraftstoff von einem Auslieferungslager zu einem anderen oder von einem Auslieferungslager zu einer Tankstelle;

f) "Tankstelle" eine technische und geographische Einheit, die aus Einrichtungen und/oder Aktivitäten besteht, mit dem Zweck, flüssige Kohlenwasserstoffverbindungen unter Luftdruck zu lagern und aus ortsfesten Lagertanks in Kraftstofftanks von Kraftfahrzeugen umzufüllen;

g) "bestehende Ottokraftstofflagertanks, Umfüllanlagen, Tankstellen und bewegliche Behältnisse": Einrichtungen, Tankstellen für die Abgabe von Ottokraftstoff und Behältnisse, die bereits vor dem Datum der Veröffentlichung des vorliegenden Erlasses in Betrieb waren oder für die eine Betriebsgenehmigung erteilt wurde;

h) "neu" in bezug auf Ottokraftstofflagertanks, Umfüllanlagen, Tankstellen und bewegliche Behältnisse Einrichtungen, Tankstellen und bewegliche Behältnisse, die nicht unter Buchstabe g) fallen;

i) "Durchsatz" die größte jährliche Menge an Ottokraftstoff, welche während der letzten drei Jahre von einem Lagertank in einem Auslieferungslager oder von einer Tankstelle in bewegliche Behältnisse umgefüllt wurde;

j) "Dampfrückgewinnungsanlage" eine Anlage für die Rückgewinnung von Ottokraftstoff aus Dämpfen einschließlich etwaiger Puffertanksysteme in Auslieferungslagern;

k) "Binnenschiff" ein Schiff gemäß der Definition in Kapitel 1 der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (1);

l) "Bezugszielwert" den Leitwert, der zur allgemeinen Bewertung der Übereinstimmung mit den nachstehend angeführten vorgesehenen technischen Maßnahmen festgesetzt wird; er ist nicht als Grenzwert gedacht, an dem die Leistung einzelner Einrichtungen, Auslieferungslager und Tankstellen gemessen werden soll;

m) "Zwischenlagerung von Dämpfen" die Zwischenlagerung von Dämpfen in einem Festdachtank eines Auslieferungslagers mit dem Ziel, später zwecks Rückgewinnung in ein anderes Auslieferungslager verbracht zu werden. Die Beförderung von Dämpfen zwischen Lagertanks innerhalb eines Auslieferungslagers gilt nicht als Zwischenlagerung von Dämpfen im Sinne dieses Erlasses;

n) "Fülleinrichtung" eine Einrichtung in einem Auslieferungslager, mit der Ottokraftstoff in Straßentankfahrzeuge, Eisenbahnkesselwagen oder Binnenschiffe umgefüllt werden kann. Fülleinrichtungen für Straßentankfahrzeuge umfassen eine oder mehrere "Füllstellen";

o) "Füllstelle" eine Vorrichtung in einem Auslieferungslager, mit der Ottokraftstoff jeweils in einem Zuge in ein Straßentankfahrzeug umgefüllt werden kann.

#### Art. 634bis/2 - Allgemeine Bestimmung

Die durch die vorliegenden Bestimmungen betroffenen Betreiber übermitteln der Abteilung Bekämpfung der Verschmutzungen und Bodenbewirtschaftung sowie der Abteilung Umweltpolizei vor dem 31. Januar 1997 den Wert des in Artikel 634bis/1, i definierten Durchsatzes.

#### Art. 634bis/3 - Bestimmungen bezüglich der Lagertanks in Auslieferungslagern

§ 1. Die Außenwand und das Dach oberirdischer Tanks müssen in einer Farbe gestrichen sein, die Strahlungswärme zu mindestens 70 % zurückwirft. Dies kann im Rahmen der normalen Wartungszyklen des Tanks innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren erfolgen.

Diese Vorschrift gilt nicht für Tanks, die an eine Dampfrückgewinnungsanlage angeschlossen sind, die die Anforderungen von Artikel 634bis/4, § 2 erfüllt.

§ 2. Tanks mit äußeren Schwimmdächern müssen mit einer Primärdichtung ausgestattet sein, die den ringförmigen Raum zwischen der Tankwand und dem äußeren Umfang des Schwimmdachs ausfüllt, sowie mit einer Sekundärdichtung, die über der Primärdichtung angebracht ist. Die Dichtungen müssen so beschaffen sein, daß sie die Dämpfe im Vergleich zu vergleichbaren Festdachtanks ohne Dampfrückhalteeinrichtungen (damit sind Festdachtanks gemeint, die nur über Unterdruck-/Überdruckventile verfügen) zu mindestens 95 % zurückhalten.

§ 3. Alle neuen Lagertanks in Auslieferungslagern, in denen der Dampf nach Artikel 634bis/4 zurückgewonnen werden muß, müssen:

a) entweder Festdachtanks sein, die an eine Dampfrückgewinnungsanlage nach den Anforderungen von Artikel 634bis/4 angeschlossen sind,

oder

b) mit einer inneren oder äußeren Schwimmdache mit Primär- und Sekundärdichtung versehen sein, um den unter § 2 genannten Leistungsanforderungen zu entsprechen.

#### § 4. Bestehende Festdachtanks müssen:

a) entweder an eine Dampfrückgewinnungsanlage nach den Anforderungen von Artikel 634bis/4 angeschlossen sein;

b) oder eine innere Schwimmdache mit Primärdichtung haben, die so beschaffen sein sollte, daß sie die Dämpfe im Vergleich zu einem Festdachtank ohne Dampfrückhalteeinrichtungen zu mindestens 90 % zurückhält.

§ 5. Die Anforderungen an die unter §§ 3 und 4 genannten Dampfrückhalteeinrichtungen gelten nicht für Festdachtanks in Auslieferungslagern, in denen gemäß Artikel 634bis/4, § 2 die Zwischenlagerung von Dämpfen zugelassen ist.

§ 6. Abweichungen von den in § 1 bis § 5 vorgesehenen Bestimmungen sind nur möglich gemäß den durch Artikel 3 des Regenerlasses vom 27. September 1947 zur Genehmigung der Titel III, IV und V der Allgemeinen Arbeitsschutzordnung festgelegten Regeln und wenn erwiesen ist, daß die zur Verringerung des Ottokraftstoffverlusts vorgeschriebenen neuen technischen Maßnahmen mindestens die gleiche Wirksamkeit besitzen als jene, von denen abgewichen wird und insbesondere wenn diese Maßnahmen ermöglichen, den bei der Befüllung und der Lagerung in dem Auslieferungslager anfallenden Gesamtverlust an Ottokraftstoff unter dem Bezugszielwert von 0,01 % des Durchsatzes zu halten, wobei dieser Wert in Gewichtsprozent ausgedrückt wird (Masse/Masse (m/m) des Durchsatzes).

#### Art. 634bis/4 - Bestimmungen bezüglich der Befüllungs- und Entleerungsanlagen der beweglichen Behältnisse in den Auslieferungslagern

§ 1. Jegliches Auslieferungslager, das über Einrichtungen für die Befüllung von Straßentankfahrzeugen verfügt, weist mindestens eine der Anforderungen von Artikel 634bis/6 entsprechende Füllstelle auf.

§ 2. Dämpfe, die bei der Befüllung eines beweglichen Behältnisses verdrängt werden, müssen über eine dampfdichte Verbindungsleitung zu einer Dampfrückgewinnungsanlage im Auslieferungslager zurückgeführt werden.

Diese Bestimmung gilt nicht für Straßentankfahrzeuge, die von oben befüllt werden.

In Auslieferungslagern zur Befüllung von Binnenschiffen mit Ottokraftstoff kann statt einer Rückgewinnungsanlage eine Dampfverbrennungsanlage eingesetzt werden, wenn die Dampfrückgewinnung unsicher oder wegen der Menge des anfallenden Dampfes technisch unmöglich ist. Die Grenzwerte für Emissionen in die Luft aus der Dampfrückgewinnungsanlage gelten auch für die Dampfverbrennungsanlage.

In Auslieferungslagern mit einem Durchsatz von weniger als 25.000 Tonnen/Jahr kann die unmittelbare Dampfdruckgewinnung im Auslieferungslager durch Zwischenlagerung der Dämpfe ersetzt werden.

§ 3. Die mittlere Dampfkonzentration in den Abgasen der Dampfdruckgewinnungsanlage darf - bereinigt um die Verdünnung während der Behandlung - 35 g/Nm<sup>3</sup> pro Stunde nicht überschreiten.

Die Messungen und Analysen werden mindestens alle drei Jahre durchgeführt unter Einsatz der Methoden, die durch den technischen Beamten genehmigt wurden und die zu dem jeweiligen Zeitpunkt dem letzten Stand der technischen Entwicklung entsprechen.

Sie werden ein erstes Mal innerhalb der zwölf Monate nach der Inbetriebnahme der Rückgewinnungseinrichtung durchgeführt.

Die Messungen und Analysen werden durch ein im Rahmen des Gesetzes vom 24. Dezember 1964 über die Bekämpfung der Luftverschmutzung anerkanntes Labor oder eine Einrichtung durchgeführt.

Die Messungen müssen während eines vollen (mindestens siebenstündigen) Arbeitstages mit normalem Durchsatz durchgeführt werden.

Die Messungen können kontinuierlich oder diskontinuierlich erfolgen. Bei diskontinuierlichen Messungen müssen mindestens vier Messungen pro Stunde durchgeführt werden.

Der sich aus den Meßgeräten, dem Kalibriergas und dem Meßverfahren ergebende Gesamtmeßfehler darf 10 % des Meßwertes nicht überschreiten.

Die Meßgeräte müssen mindestens Konzentrationen bis hinunter zu 3 g/Nm<sup>3</sup> messen können.

Die Reproduzierbarkeit muß mindestens 95 % des Meßwertes betragen.

§ 4. Der Betreiber gewährleistet, daß die Verbindungsschläuche und -rohre in regelmäßigen Abständen auf undichte Stellen überprüft werden und zwar mindestens alle drei Monate. Das Datum der Überprüfungen und die ggf. gemachten Anmerkungen werden in einem eigens zu diesem Zweck bestimmten Register mit nicht austretbaren Blättern verzeichnet, das den mit der Überwachung beauftragten Beamten zur Verfügung gehalten wird.

§ 5. Bei Entweichen von Dämpfen wird die Befüllung an der Füllstelle sofort abgebrochen. Die Füllstelle muß für einen solchen Abbruch ausgerüstet sein.

§ 6. Falls das Befüllen beweglicher Behältnisse von oben durchgeführt wird, muß der Füllstutzen des Ladearms nahe am Boden des beweglichen Behältnisses gehalten werden, um ein Hochspritzen bei der Befüllung zu verhindern.

§ 7. Abweichungen von den in § 1 und § 2 vorgesehenen Bestimmungen sind nur möglich gemäß den durch Artikel 3 des Regenterlasses vom 27. September 1947 zur Genehmigung der Titel III, IV und V der Allgemeinen Arbeitsschutzordnung festgelegten Regeln und wenn erwiesen ist, daß die zur Verringerung des Ottokraftstoffverlusts vorgeschriebenen neuen technischen Maßnahmen mindestens die gleiche Wirksamkeit besitzen als jene, von denen abgewichen wird und insbesondere wenn diese Maßnahmen ermöglichen, den bei der Befüllung und der Entleerung der beweglichen Behältnisse in den Auslieferungslagern anfallenden Gesamtverlust an Ottokraftstoff unter dem Bezugszielwert von 0,005 % des Durchsatzes zu halten, wobei dieser Wert in Gewichtsprozent ausgedrückt wird (Masse/Masse (m/m) des Durchsatzes).

Art. 634bis/5 - Bestimmungen bezüglich der Befüllungsanlagen und Lagertanks in Tankstellen sowie in Auslieferungslagern, in denen Dämpfe zwischengelagert werden

§ 1. Dämpfe, die bei der Umfüllung von Ottokraftstoff in Tankstellen-Lagertanks und Festdachtanks für die Zwischenlagerung von Dämpfen verdrängt werden, müssen durch eine dampfdichte Verbindungsleitung in das bewegliche Behältnis, mit dem der Ottokraftstoff angeliefert wird, zurückgeführt werden. Eine Befüllung darf nur vorgenommen werden, wenn diese Vorrichtungen angebracht sind und ordnungsgemäß funktionieren.

§ 2. Abweichungen von den in § 1 vorgesehenen Bestimmungen sind nur möglich gemäß den durch Artikel 3 des Regenterlasses vom 27. September 1947 zur Genehmigung der Titel III, IV und V der Allgemeinen Arbeitsschutzordnung festgelegten Regeln und wenn erwiesen ist, daß die zur Verringerung des Ottokraftstoffverlusts vorgeschriebenen neuen technischen Maßnahmen mindestens die gleiche Wirksamkeit besitzen als jene, von denen abgewichen wird und insbesondere wenn diese Maßnahmen ermöglichen, den bei der Befüllung der Lagertanks anfallenden Gesamtverlust an Ottokraftstoff unter dem Bezugszielwert von 0,01 % des Durchsatzes zu halten, wobei dieser Wert in Gewichtsprozent ausgedrückt wird (Masse/Masse (m/m) des Durchsatzes).

Art. 634bis/6 - Spezifikationen für Untenbefüllungseinrichtungen mit Dampfpendelung und Überfüllsicherung für die Befüllung von Straßentankfahrzeugen

§ 1. Anschlüsse

1° Der für den Flüssigkeitsdurchsatz bestimmte Anschluß am Ladearm der Füllereinrichtung ist ein aufnehmendes Kupplungsteil, das zu einer 4-Zoll (101,6 mm) -API-Kupplung am Fahrzeug paßt; siehe Festlegung in:

- Praxis 1004 empfohlen von dem Amerikanischen Erdölinstitut (API RECOMMENDED PRACTICE 1004)

Siebte Ausgabe November 1988 (SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988)

Untenbefüllung und Dampfdruckführung für die Straßentankfahrzeuge (Abschnitt 2.1.1.1., Für die Untenbefüllung benutzter Anschlußtyp)(Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 2.1.1.1 Type of Adapter used for Bottom Loading).

2° Der für die Dampfdruckführung bestimmte Anschluß am Dampfpendelschlauch der Füllstelle ist ein aufnehmendes Kupplungsteil mit Nockenführung, das zu einer 4-Zoll (101,6 mm) -API-Kupplung mit Nockenführung am Fahrzeug paßt; siehe Festlegung in:

- Praxis 1004 empfohlen von dem Amerikanischen Erdölinstitut (API RECOMMENDED PRACTICE 1004)

Siebte Ausgabe November 1988 (SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988)

Untenbefüllung und Dampfdruckführung für die Straßentankfahrzeuge (Abschnitt 4.1.1.2., Für die Dampfdruckführung benutzter Anschlußtyp)( Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 4.1.1.2. Vapour Recovery Adapter).

§ 2. Vorschriften für die Befüllung

Der normale Volumenstrom beträgt höchstens 2.500 Liter pro Minute je Ladearm.

Bei Spitzenentnahme aus dem Auslieferungslager darf im Dampfsammelsystem der Füllstelle, einschließlich des Dampfdruckführungssystems, am fahrzeugseitigen Anschluß der Dampfdruckführung ein Gegendruck von maximal 55 Millibar entstehen.

Alle zugelassenen Fahrzeuge mit Untenbefüllung tragen ein Schild, das angibt, wie viele Ladearme im Höchstfall gleichzeitig in Betrieb sein dürfen, damit sichergestellt ist, daß bei maximalem Anlagendruck, d.h. gemäß Absatz 2, 55 Millibar, keine Dämpfe durch Kammerventile entweichen.

Der Konstrukteur des Fahrzeugs ist verpflichtet, das Typenschild auszufüllen.

### § 3. Anschluß der Fahrzeugmasse/Überfüllsicherung

Die Füllstelle ist mit einer Überfüllsicherung ausgestattet, die bei Anschluß an das Fahrzeug ein selbstüberwachtes Signal gibt und damit die Befüllung freigibt, sofern die Kammerüberfüllsicherungen (Sensoren) nicht aufgrund der Füllhöhe ansprechen.

Das Fahrzeug wird über einen 10-poligen Normstecker an die Überwachungseinrichtung an der Füllstelle angeschlossen. Der Stecker ist am Fahrzeug und die Steckbuchse an einem Kabel angebracht, das mit der Überwachungseinrichtung an der Füllstelle verbunden ist.

Zur Messung des Füllstands können am Fahrzeug Zweidraht-Thermistorsensoren, optische Zweidrahtsensoren, optische Fünfdrahtsensoren oder eine äquivalente, kompatible Vorrichtung angebracht werden, sofern das System ausfallsicher ist. (NB: Thermistoren müssen einen negativen Temperaturkoeffizienten haben.)

Die Überwachungseinrichtung an der Füllstelle muß je nach Notwendigkeit und technischem Fortschritt sowohl für Zweidraht- als auch für Fünfdraht-Fahrzeugsensoren passend sein.

Das Fahrzeug wird mit der Füllstelle über den gemeinsamen Rückleitungsdraht der Überfüllsensoren verbunden, der über das Fahrgestell an den Stift 10 des Steckers angeschlossen wird. Stift 10 der Steckbuchse wird an das Gehäuse der Überwachungseinrichtung angeschlossen, das mit der Masse der Füllstelle verbunden ist.

Alle zugelassenen Fahrzeuge mit Untenbefüllung tragen ein Schild (siehe § 2 Absatz 3), auf dem der Typ der eingebauten Überfüllsicherungssensoren angegeben ist.

### § 4. Anbringung der Anschlüsse

Die Befüllungs- und Dampfsammelvorrichtungen an der Füllstelle sind für folgende Masse im Fahrzeuganschlußbereich vorzusehen:

Die Mittelachse der für den Flüssigkeitsdurchsatz bestimmten Anschlüsse ist höchstens 1,4 Meter (unbeladen) und mindestens 0,5 Meter (beladen), vorzugsweise 0,7 bis 1 Meter hoch.

Der horizontale Abstand zwischen den Anschlüssen beträgt mindestens 0,25 Meter (vorzugsweise 0,3 Meter).

Alle für den Flüssigkeitsdurchsatz bestimmten Anschlüsse müssen in einem abgegrenzten Bereich liegen, dessen Länge 2,5 Meter nicht übersteigt.

Der für die Dampfdruckführung bestimmte Anschluß sollte vorzugsweise rechts von den für den Flüssigkeitsdurchsatz bestimmten Anschlüssen und nicht höher als 1,5 Meter (unbeladen) und nicht niedriger als 0,5 Meter (beladen) liegen.

Der Anschluß für die Masse/Überfüllsicherung liegt rechts von den Anschlüssen für den Flüssigkeitsdurchsatz und die Dampfdruckführung, jedoch nicht höher als 1,5 Meter (unbeladen) und nicht niedriger als 0,5 Meter (beladen).

Die vorgenannten Anschlüsse liegen alle auf derselben Fahrzeugseite.

### § 5. Sicherheitsvorrichtungen

#### 1° Masse/Überfüllsicherung

Die Befüllung darf nur möglich sein, wenn die kombinierte Masse/Überfüll-Kontrolleinrichtung ein Freigabesignal gibt.

Wird die Ladekapazität überschritten oder ist das Fahrzeug nicht mehr ausreichend geerdet, so schließt die Überwachungseinrichtung an der Füllstelle das Produktventil der Füllstelle.

#### 2° Drucküberwachung des Dampfsammelsystems

Die Befüllung darf nur möglich sein, wenn der Dampfpendelschlauch an das Fahrzeug angeschlossen ist und die verdrängten Dämpfe aus dem Fahrzeug frei in das Dampfsammelsystem der Anlage strömen können.

Art. 5 - § 1. Die §§ 1 bis 6 von Artikel 634bis/3 treten in Kraft:

- a) am Tag der Veröffentlichung des vorliegenden Erlasses im *Belgischen Staatsblatt* für die neuen Einrichtungen;
- b) ab dem 1. Januar 1999 für die bestehenden Ottokraftstofflager, wenn der Durchsatz des Auslieferungslagers 50.000 Tonnen/Jahr überschreitet;
- c) ab dem 1. Januar 2002 für die bestehenden Ottokraftstofflager, wenn der Durchsatz des Auslieferungslagers 25.000 Tonnen/Jahr überschreitet;
- d) ab dem 1. Januar 2005 für alle anderen bestehenden Lagertanks in Auslieferungslagern.

§ 2. Die §§ 1 bis 7 von Artikel 634bis/4 treten in Kraft:

- a) am Tag der Veröffentlichung des vorliegenden Erlasses im *Belgischen Staatsblatt* für die neuen Auslieferungslager zur Befüllung von Straßentankfahrzeugen, Eisenbahnkesselwagen und/oder Binnenschiffen;
- b) ab dem 1. Januar 1999 für bestehende Auslieferungslager zur Befüllung von Straßentankfahrzeugen, Eisenbahnkesselwagen und/oder Binnenschiffen, wenn der Durchsatz 150.000 Tonnen/Jahr überschreitet;
- c) ab dem 1. Januar 2002 für bestehende Auslieferungslager zur Befüllung von Straßentankfahrzeugen und Eisenbahnkesselwagen, wenn der Durchsatz 25.000 Tonnen/Jahr überschreitet;
- d) ab dem 1. Januar 2005 für die für alle anderen bestehenden Füllleinrichtungen in Auslieferungslagern für Straßentankfahrzeuge und Eisenbahnkesselwagen.

§ 3. Die §§ 1 und 2 von Artikel 634bis/5 treten in Kraft:

- a) am Tag der Veröffentlichung des vorliegenden Erlasses im *Belgischen Staatsblatt* für die neuen Tankstellen;
- b) ab dem 1. Januar 1999:
  - für bestehende Tankstellen mit einem Durchsatz über 1.000 m<sup>3</sup>/Jahr;
  - unabhängig vom Durchsatz für bestehende Tankstellen, die unter Wohnräumen oder Arbeitsbereichen liegen;
- c) ab dem 1. Januar 2002 für bestehende Tankstellen mit einem Durchsatz über 500 m<sup>3</sup>/Jahr;
- d) ab dem 1. Januar 2005 für alle anderen bestehenden Tankstellen.

§ 4. Die Bestimmungen von Artikel 634bis/6 treten ab dem 1. Januar 2005 in Kraft für alle Füllstellen zur Befüllung von Straßentankfahrzeugen in allen Auslieferungslagern, deren Durchsatz über 10.000 Tonnen/Jahr liegt.

**Art. 6 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Umwelt gehört, wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.**  
Namen, den 23. Mai 1996

Der Minister-Vorsitzende der Wallonischen Regierung,  
beauftragt mit der Wirtschaft, dem Außenhandel, den K.M.B., dem Tourismus und dem Erbe,  
R. COLLIGNON

Der Minister der Umwelt, der Naturschätze und der Landwirtschaft,  
G. LUTGEN

VERTALING

MINISTERIE VAN HET WAALSE GEWEST

N. 96 - 1338

[C - 27366]

**23 MEI 1996. — Besluit van de Waalse Regering tot wijziging van het Algemeen Reglement voor de arbeidsbescherming, wat de opslagen van ontvlambare vloeistoffen betreft, om de uitstoot van vluchtige organische stoffen te beheersen bij de opslag van benzine en de distributie ervan vanaf terminals naar benzinstations**

De Waalse Regering,

Gelet op het Verdrag van 25 maart 1957 tot oprichting van de Europese Gemeenschap, goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957, inzonderheid op de artikelen 100 A en 189;

Gelet op Richtlijn 94/63/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinstations;

Gelet op de wet van 5 mei 1888 betreffende het toezicht op de gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke inrichtingen en op de stoommachines en -ketels, gewijzigd bij de wet van 22 juli 1974;

Gelet op de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging;

Gelet op het Algemeen Reglement voor de arbeidsbescherming, goedgekeurd bij de besluiten van de Regent van 11 februari 1946 en 27 september 1947, inzonderheid op de artikelen 584 en 602;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Gelet op doelstelling 3, hoofdstuk 2, katern 1 van het Milieubeleidsplan voor de duurzame ontwikkeling, goedgekeurd bij het besluit van de Waalse Regering van 9 maart 1995;

Op de voordracht van de Minister van Leefmilieu, Natuurlijke Hulpbronnen en Landbouw,

Besluit :

**Artikel 1.** Artikel 584 van het Algemeen Reglement voor de arbeidsbescherming, goedgekeurd bij het besluit van de Regent van 27 september 1947, wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Art. 584. Wanneer de tanks niet moeten voldoen aan de bijzondere bepalingen betreffende de procédés en installaties voor de opslag en het laden van benzine in terminals en benzinstations, monden de luchtafvoer- en toevoerpijpen van de ondergrondse tanks op een voldoende hoogte in de open lucht uit en worden ze derwijze aangelegd dat het uitgedreven gas niet in de naburige lokalen kan binnendringen."

**Artikel 2.** Artikel 602 van hetzelfde Algemeen Reglement wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Art. 602. Wanneer de tanks niet moeten voldoen aan de bijzondere bepalingen betreffende de procédés en installaties voor de opslag en het laden van benzine in terminals en benzinstations, mogen de verwijdering van de ontvlambare dampen en de luchtinvoer enkel geschieden d.m.v. een behoorlijk gekozen overdruk of verlaagde druk en door geschikte luchtgaten. De kleppen worden derwijze geregeld dat de overdruk geen 200 mm waterhoogte kan overschrijden, behalve wanneer de tank voor hogere drukkingen gemaakt en beproefd werd.

Het opvangen van de gassen geschiedt eventueel d.m.v. procédés die volstreekte zekerheid bieden."

**Art. 3.** In hetzelfde Algemeen Reglement wordt een punt G ingevoegd, dat de artikelen 634bis/1 à 634bis/6 omvat en volgende opschrift heeft :

"G. BIJZONDERE BEPALINGEN BETREFFENDE DE VOOR DE OPSLAG EN HET LADEN VAN BENZINE IN TERMINALS EN BENZINSTATIONS GEBRUIKTE PROCÉDES EN INSTALLATIES"

**Art. 4.** De als volgt luidende artikelen 634bis/1 tot 634bis/6 worden in hetzelfde Algemeen Reglement ingevoegd :

Art. 634bis/1. Definities

Er wordt verstaan onder :

a) "benzine": een aardoliederivaat, met of zonder additieven, met een volgens de Reidmethode bepaalde dampdruk van 27,6 kilopascal of meer, dat voor gebruik als brandstof voor motorvoertuigen is bestemd, met uitzondering van vloeibaar petroleumgas (LPG);

b) "damp": een gasvormige, uit benzine vervluchtigende verbinding;

c) "opslaginstallatie": een vaste tank die op een terminal voor de opslag van benzine wordt gebruikt;

d) "terminal": een installatie die voor de opslag en het laden van benzine in tankwagens, tankwagens of schepen wordt gebruikt, met inbegrip van de opslagvoorzieningen op het terrein van de installatie;

e) "mobiele tank": een over de weg, per spoor of over het water vervoerde tank die wordt gebruikt voor de overbrenging van benzine van een terminal naar een andere terminal of naar een benzinstation;

f) "benzinstation": technische en geografische eenheid bestaande uit installaties en/of activiteiten bestemd voor het opslaan en het overbrengen van vloeibare koolwaterstoffen onder luchtdruk van vaste opslagtanks naar de brandstoftanks van motorvoertuigen;

g) "bestaande" benzine-opslaginstallaties, benzine-overslaginstallaties, benzinstations en benzinetanks": installaties, benzinstations en benzinetanks die vóór de datum van de bekendmaking van dit besluit in exploitatie waren of aan een exploitatievergunning onderworpen waren;

h) "nieuwe" benzine-opslaginstallaties of benzine-overslaginstallaties, "nieuwe" benzinstations en "nieuwe" benzinetanks: de installaties, benzinstations en tanks die niet onder punt g) vallen;

- i) "debiet" : de in de drie voorgaande jaren gemeten grootste totale jaarlijkse hoeveelheid benzine die van een opslaginstallatie van een terminal of van een benzinestation is overgeslagen in mobiele tanks;
- j) "dampterugwinningseenheid" : een installatie voor de terugwinning van benzine uit damp, met inbegrip van eventuele buffertanksystemen van een terminal;
- k) "schip" : een binnenschip zoals gedefinieerd in hoofdstuk 1 van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen;
- l) "streefreferentiewaarde" : het richtsnoer dat is vastgesteld voor de algemene beoordeling van de overeenstemming met de hieronder vermelde technische voorschriften en dat niet bedoeld is als een grenswaarde waaraan de prestaties van afzonderlijke installaties, terminals en benzinestations zullen worden afgemeten;
- m) "voorlopige dampopslag" : de voorlopige dampopslag in een tank met vast dak op een terminal voor latere overbrenging naar en terugwinning op een andere terminal. De overbrenging van damp van de ene naar de andere opslaginstallatie op een terminal wordt niet beschouwd als voorlopige dampopslag in de zin van dit besluit;
- n) "overslaginstallatie" : een installatie op een terminal waar benzine in tankwagens, tankwagens of tankschepen kan worden geladen. Overslaginstallaties voor tankwagens omvatten een of meer laadportalen;
- o) "laadportaal" : een constructie op een terminal waar te allen tijde benzine in een tankwagen tegelijk kan worden geladen.

#### Art. 634bis/2. Algemene bepaling

De aan deze bepalingen onderworpen exploitanten van installaties delen de waarde van het debiet uiterlijk 31 januari 1997 mee aan de Afdeling Voorkoming van Verontreinigingen en Ondergrondbeheer alsmede aan de Afdeling Leefmilieupolitie, zoals bepaald in artikel 634bis/1, i).

#### Art. 634bis/3. Voorschriften voor opslaginstallaties van terminals

§ 1. De buitenwand en het uitwendige dak van bovengrondse tanks dienen te worden geschilderd in een kleur met een totale stralingshittereflectie van 70 % of meer. Deze werken kunnen zo worden gepland dat zij een onderdeel vormen van de gewone onderhoudsbeurten van de tanks binnen een termijn van drie jaar.

Deze bepaling is niet van toepassing op tanks die zijn verbonden met een met artikel 634bis/4, § 2 overeenstemmende dampterugwinningseenheid.

§ 2. Tanks met een uitwendig drijvend dak dienen te worden voorzien van een primaire afdichting om de ringvormige ruimte tussen de tankwand en de buitenste rand van het drijvende dak af te dichten en van een secundaire afdichting die boven de primaire afdichting is aangebracht. De afdichtingen dienen zodanig te zijn ontworpen dat in vergelijking met een vergelijkbare tank met vast dak zonder dampbeheersingsvoorzieningen (d.w.z. een tank met vast dak en alleen een vacuüm/overdrukplep) in totaal 95 % of meer van de damp wordt vastgehouden.

§ 3. Alle nieuwe opslaginstallaties van terminals waarvoor dampterugwinning overeenkomstig artikel 634bis/4 is voorgeschreven, moeten :

a) ofwel tanks met een vast dak zijn die overeenkomstig de voorschriften van artikel 634bis/4 met de dampterugwinningseenheid zijn verbonden;

b) ofwel ontworpen zijn met, hetzij een uitwendig, hetzij een inwendig drijvend dak, dat is voorzien van primaire en secundaire afdichtingen om te voldoen aan de prestatievoorschriften van § 2.

§ 4. Bestaande tanks met vast dak moeten hetzij :

a) verbonden zijn met een dampterugwinningseenheid overeenkomstig de voorschriften van artikel 634bis/4, of

b) een inwendig drijvend dak hebben met een primaire afdichting die zodanig dient te zijn ontworpen dat in vergelijking met een vergelijkbare tank met vast dak zonder dampbeheersingsvoorzieningen in totaal 90 % of meer van de damp wordt vastgehouden.

§ 5. De voorschriften voor dampbeheersingsvoorzieningen waarvan sprake in de §§ 3 en 4 zijn niet van toepassing op tanks met vast dak van terminals waar voorlopige dampopslag overeenkomstig artikel 634bis/4, § 2 is toegestaan.

§ 6. Er kan van de in de §§ 1 tot 5 bedoelde bepalingen slechts afgeweken worden volgens de regels vastgesteld bij artikel 3 van het besluit van de Regent van 27 september 1947 houdende goedkeuring van de titels III, IV en V van het Algemeen Reglement voor de arbeidsbescherming en voor zover bewezen is dat de aangenomen nieuwe technische maatregelen ter vermindering van benzineverlies minstens even doeltreffend zijn als de voorschriften waarvan afgeweken wordt, en namelijk dat deze maatregelen tot gevolg hebben dat het totale verlies aan benzine voortvloeiend uit het laden en de opslag van de terminal kleiner is dan de streefreferentiewaarde van 0,01 % van het debiet, uitgedrukt in massaverhouding (massa/massa (m/m) van het debiet).

#### Art. 634bis/4. Voorschriften voor overslaginstallaties van mobiele tanks in terminals

§ 1. Elke terminal met installaties voor het laden van tankwagens is uitgerust met minstens één laadportaal dat aan de voorschriften van artikel 634bis/6 beantwoordt.

§ 2. Verplaatsingsdampen uit mobiele tanks die worden gevuld dienen via een dampdichte leiding te worden teruggevoerd naar een dampterugwinningseenheid om in de terminal te worden geregenereerd.

Deze bepaling is niet van toepassing op tankwagens die langs de bovenzijde worden gevuld.

Op terminals waar benzine in schepen wordt overgeslagen kan een dampterugwinningseenheid worden vervangen door een dampverbrandingseenheid, wanneer dampterugwinning onveilig of technisch onmogelijk is vanwege de hoeveelheden retour damp. De voorschriften voor de emissies van de dampterugwinningseenheid in de atmosfeer zijn eveneens van toepassing op de dampverbrandingseenheid.

Op terminals met een debiet van minder dan 25 000 ton per jaar kan onmiddellijke dampterugwinning op de terminal worden vervangen door voorlopige dampopslag.

§ 3. De gemiddelde concentratie van dampen in de afvoer van de dampterugwinningseenheid - gecorrigeerd voor de verdunning tijdens de behandeling - mag niet meer dan 35 g/Nm<sup>3</sup>, gedurende één uur bedragen.

De metingen en analyses worden minstens om de drie jaar verricht volgens de door de technische ambtenaar goedgekeurde methodes en overeenkomstig de staat van de kunst op het moment waarop zij verricht worden.

Ze worden voor het eerst verricht binnen twaalf maanden na het in werking stellen van de terugwinningsinstallatie.

De metingen en analyses worden verricht door een laboratorium of een instelling erkend in het kader van de wet van 24 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging.

De metingen moeten gedurende één volle werkdag minimaal 7 uur met normaal debiet worden verricht.

De metingen kunnen continu of intermitterend zijn. In het geval van intermitterende metingen moeten ten minste vier metingen per uur worden gedaan.

De totale meetfout als gevolg van de gebruikte apparatuur, het kalibratiegas en het toegepaste procédé mag niet meer dan 10 % van de gemeten waarde bedragen.

De gebruikte apparatuur moet op zijn minst in staat zijn concentraties van niet hoger dan 3 g/Nm<sup>3</sup>, te meten. De nauwkeurigheid moet minstens 95 % van de gemeten waarde bedragen.

§ 4. De exploitant moet erop toezien dat de aansluitingen en leidingen geregeld op lekken worden gecontroleerd; de bezoeken alsmede de eventuele opmerkingen worden opgetekend in een special register met niet-afscheurbare bladen, dat ter beschikking wordt gesteld van de met het toezicht belaste ambtenaren.

§ 5. In geval van een damplek worden de vulwerkzaamheden bij het laadportaal onderbroken. De inrichting om een dergelijke afsluiting tot stand te brengen wordt op het laadportaal geplaatst.

§ 6. Wanneer het vullen van mobiele tanks langs de bovenzijde verricht wordt, dient het uiteinde van de vularm dichtbij de onderzijde van de mobiele tank te worden gehouden om spatten tijdens het vullen te voorkomen.

§ 7. Er kan van de in de §§ 1 en 2 bedoelde bepalingen slechts afgeweken worden volgens de regels vastgesteld bij artikel 3 van het besluit van de Regent van 27 september 1947 houdende goedkeuring van de titels III, IV en V van het Algemeen Reglement voor de arbeidsbescherming en voor zover bewezen is dat de aangenomen nieuwe technische maatregelen ter vermindering van benzineverlies minstens even doeltreffend zijn als de voorschriften waarvan afgeweken wordt, en namelijk dat deze maatregelen tot gevolg hebben dat het totale verlies aan benzine voortvloeiend uit de overslag van mobiele tanks in terminals kleiner is dan de streefreferentiewaarde van 0,005 % van het debiet, uitgedrukt in massaverhouding (massa/massa (m/m) van het debiet).

Art. 634bis/5. Voorschriften voor vul- en opslaginstallaties van benzinestations en terminals met voorlopige dampopslag

§ 1. De dampen die worden verplaatst door het vullen van opslaginstallaties van benzinestations met benzine en in tanks met vast dak voor voorlopige dampopslag, dienen via een dampdichte leiding te worden teruggevoerd naar de mobiele tank van waaruit de benzine wordt geleverd. Vulwerkzaamheden mogen alleen plaatsvinden als deze voorzieningen aanwezig zijn en naar behoren werken.

§ 2. Er kan van de in § 1 bedoelde bepalingen slechts afgeweken worden volgens de regels vastgesteld bij artikel 3 van het besluit van de Regent van 27 september 1947 houdende goedkeuring van de titels III, IV en V van het Algemeen Reglement voor de arbeidsbescherming en voor zover bewezen is dat de aangenomen nieuwe technische maatregelen ter vermindering van benzineverlies minstens even doeltreffend zijn als de voorschriften waarvan afgeweken wordt, en namelijk dat deze maatregelen tot gevolg hebben dat het totale verlies aan benzine voortvloeiend uit het vullen van opslaginstallaties kleiner is dan de streefreferentiewaarde van 0,01 % van het debiet, uitgedrukt in massaverhouding (massa/massa (m/m) van het debiet).

Art. 634bis/6. Specificaties voor vulling langs de onderzijde, dampopvang en overloopbeveiliging van tankwagens

#### § 1. Koppelinrichtingen

1° De vloeistofaansluiting aan de vularm die de vulinstallaties uitrust is een vrouwelijke aansluiting die gekoppeld kan worden aan een mannelijke API-adapter van 4 inch (101,6 mm) op het voertuig, zoals gedefinieerd door:

- Praktijk 1004, aanbevolen door het Amerikaanse Olieinstituut (API RECOMMENDED PRACTICE 1004)

Zevende uitgave November 1988 (SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988)

Vulling langs de onderzijde en dampterugwinning voor tankwagens (Afdeling 2.1.1.1, type adapter die voor het vullen langs de onderzijde gebruikt wordt) (Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles)(Afdeling 2.1.1.1, Type of Adapter used for Bottom Loading).

2° De dampopvangaansluiting op de dampopvangslang van het laadportaal is een vrouwelijke nok-groefverbinding die gekoppeld kan worden aan een mannelijke API-nok-groef-adapter van 4 inch (101,6 mm) op het voertuig, zoals gedefinieerd door:

- Praktijk 1004, aanbevolen door het Amerikaanse Olieinstituut (API RECOMMENDED PRACTICE 1004)

Zevende uitgave November 1988 (SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988)

Vulling langs de onderzijde en dampterugwinning voor de tankwagens (Afdeling 4.1.1.2, Adapters voor de dampopvang) (Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles)(Afdeling 4.1.1.2 Vapour Recovery Adapter).

#### § 2. Vulvoorwaarden

Het normale vloeistoflaaddebiet bedraagt maximum 2 500 liter per minuut per vularm.

Bij piekbelasting van de terminal mag het dampopvangsysteem van het laadportaal, met inbegrip van de dampterugwinningseenheid, een maximale tegendruk van 55 millibar aan de terminalzijde van de dampopvangadapter teweegbrengen.

Alle goedgekeurde voertuigen die langs de onderzijde worden gevuld, zijn voorzien van een identificatieplaat waarop het toegestane maximumaantal vularmen vermeld staat dat gelijktijdig mag worden gebruikt, zonder dat bij de maximale tegendruk van 55 millibar, zoals aangegeven in het tweede lid, dampen via de benzine- en dampcompartimentskleppen worden afgevoerd. De identificatieplaat moet door de bouwer ingevuld worden.

#### § 3. Verbinding met de voertuigmassa/overlooptdetectie - overschrijding van de doeltreffendheid

Het laadportaal is voorzien van een overlooptdetectiebedieningseenheid die, verbonden met het voertuig, een faalveilig vultoeelatingssignaal geeft, voor zover geen compartimentsoverloopsensoren een hoog peil signaleren.

Het voertuig is via een standaard 10-pens elektrische contactdoos verbonden met de bedieningseenheid aan het laadportaal. De stekker wordt op het voertuig gemonteerd en de contrasteker moet bevestigd zijn aan een kabel die verbonden is met de bedieningseenheid van het laadportaal.

De hoog-peildetectoren zijn tweedraads thermistorsensoren met een negatieve temperatuurcoëfficiënt, tweedraads optische sensoren, vijfdraads optische sensoren of gelijkwaardige sensoren, mits het systeem faalveilig is.

De bedieningseenheid van het vulportaal moet, naar gelang de noodzaak en de technische vooruitgang, zowel voor tweedraads- als vijfdraadssystemen op het voertuig geschikt zijn.

Het voertuig is verbonden met het vulportaal via de gemeenschappelijke retourdraad van de overloopsensoren, die via het chassis van het voertuig verbonden moet zijn met pen 10 van de stekker. De gestandaardiseerde pen 10 van de contrasteker is verbonden met de omsluiting van de bedieningseenheid, die is verbonden met de aarding van het vulportaal.

Alle goedgekeurde voertuigen die langs de onderzijde worden gevuld, zijn voorzien van een identificatieplaat (zie § 2, derde lid) waarop het type van de aangebrachte overlooptdetectiesensoren vermeld staat.

#### § 4. Plaats van de verbindingen

Bij het ontwerp van de vloeistoflaad- en dampopvanginrichtingen aan het vulportaal wordt uitgegaan van een verbindingssysteem op het voertuig.

De hoogte van de hartlijn van de vloeistofadapters bedraagt ten hoogste 1,4 meter (ongeladen), ten minste 0,5 meter (geladen) en bij voorkeur 0,7 à 1,0 meter.

De horizontale afstand tussen de adapters mag niet minder bedragen dan 0,25 meter (bij voorkeur minimaal 0,3 meter).

Alle vloeistofadapters bevinden zich binnen een lengte van ten hoogste 2,5 meter.

De dampopvangadapter moet zich bij voorkeur rechts van de vloeistofadapters bevinden op een hoogte van maximaal 1,5 meter (ongeladen) en minimaal 0,5 meter (geladen).

De aarding/overlooptdetectie bevindt zich rechts van de vloeistof- en dampopvangadapters op een hoogte van maximaal 1,5 meter (ongeladen) en minimaal 0,5 meter (geladen).

Het in het zesde lid bedoelde verbindingssysteem bevindt zich geheel aan één zijde van het voertuig.

#### § 5. Beveiligingen

##### 1° Aarding/overlooptdetectie

Vullen is uitsluitend toegestaan wanneer door de gecombineerde aardings/overloopbedieningseenheid het vultoeletingssignaal is gegeven.

In geval van overloop of onderbreking van de aarding van het voertuig sluit de bedieningseenheid aan het laadportaal de vulcontroleklep aan het vulportaal.

Vullen is uitsluitend toegestaan wanneer de dampopvangslang met het voertuig is verbonden en de verplaatste damp vrij van het voertuig naar de dampopvanginrichting van de terminal kan stromen.

Art. 5. § 1. De §§ 1 tot 6 van artikel 634bis/3 treden in werking :

a) de dag waarop dit besluit in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt, voor nieuwe installaties;  
b) met ingang van 1 januari 1999 voor bestaande opslaginstallaties wanneer het debiet op de terminal groter is dan 50.000 ton per jaar;

c) met ingang van 1 januari 2002 voor bestaande opslaginstallaties wanneer het debiet op de terminal groter is dan 25.000 ton per jaar;

d) met ingang van 1 januari 2005 voor de overige bestaande opslaginstallaties van terminals.

§ 2. De §§ 1 tot 7 van artikel 634bis/4 treden in werking :

a) de dag waarop dit besluit in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt, voor nieuwe terminals voor het laden van tankwagens, tankwagons en/of schepen;

b) met ingang van 1 januari 1999 voor bestaande terminals voor het laden van tankwagens, tankwagons en/of schepen indien het debiet groter is dan 150.000 ton per jaar;

c) met ingang van 1 januari 2002 voor bestaande terminals voor het laden van tankwagens en tankwagons indien het debiet groter is dan 25.000 ton per jaar;

d) met ingang van 1 januari 2005 voor bestaande opslaginstallaties van terminals voor het laden van tankwagens en tankwagons.

§ 3. De §§ 1 en 2 van artikel 634bis/5 treden in werking :

a) de dag waarop dit besluit in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt, voor nieuwe benzinstations;

b) met ingang van 1 januari 1999 :

- voor bestaande benzinstations met een debiet van meer dan 1 000 m<sup>3</sup> per jaar;

- voor bestaande benzinstations, ongeacht hun debiet, die gevestigd zijn onder permanente woon- of werkruimten;

c) met ingang van 1 januari 2002 voor bestaande benzinstations met een debiet van meer dan 500 m<sup>3</sup> per jaar;

d) met ingang van 1 januari 2005 voor alle overige bestaande benzinstations.

§ 4. De bepalingen van artikel 634bis/6 treden in werking voor alle vulportalen van tankwagens van alle bestaande terminals met een debiet van meer dan 10.000 ton per jaar vanaf 1 januari 2005.

Art. 6. De Minister van Leefmilieu is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 23 mei 1996.

De Minister-President van de Waalse Regering,  
belast met Economie, Buitenlandse Handel, KMO's, Toerisme en Patrimonium,  
R. COLLIGNON

De Minister van Leefmilieu, Natuurlijke Hulpbronnen en Landbouw,  
G. LUTGEN

30 MAI 1996. — Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 17 juillet 1986 concernant l'agrément des réserves naturelles et le subventionnement des achats des terrains à ériger en réserves naturelles agréées par les associations privées

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature et notamment l'article 37, modifié par le décret du 11 avril 1984 complétant ladite loi par des dispositions particulières pour la Région wallonne;

Vu l'avis du Conseil supérieur wallon de la Conservation de la Nature;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 13 avril 1995;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 7 décembre 1995;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;