

L'ARA, 4 ANS DÉJÀ ARA, IT'S 4 YEARS ALREADY

ARA

magazine

N°01

www.ara.org

La voix du raffinage et de l'aval pétrolier en Afrique The voice of African oil refining and downstream

African Refiners Association
جمعية التكرير الأفارقة
Association des Raffineurs Africains

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2010 AU CAP 2010 GENERAL ASSEMBLY IN CAPE TOWN

LE SIÈGE À ABIDJAN THE HEAD OFFICE IN ABIDJAN

Spécifications, qualité de l'air et santé
ETUDE ARA/BANQUE MONDIALE
Specifications, air quality and health
ARA/WORLD BANK STUDY

ELEODORO MAYORGA ALBA

Conseiller principal
Senior Oil Consulting to the World Bank

Distribution des produits pétroliers en Afrique
DES MAJORS SE DESENGAGENT
Oil products distribution in Africa
SOME MAJORS ARE LEAVING

Joël Dervain Président de l'ARA
ARA President
INTERVIEW EXCLUSIVE
EXCLUSIVE INTERVIEW



PHOTO: Anthea Davison

sommaire contents N° 01

BILLET

ŒUVRE COMMUNE

Le numéro zéro d'ARA Magazine avait fait la genèse de la création de l'Association et retracé ses tout premiers pas. En cela, il a constitué non seulement une source d'information mais aussi une base documentaire pour les Membres et les Membres Associés de l'ARA. Et maintenant, le premier numéro que vous tenez dans vos mains poursuit la concrétisation de l'idée de support écrit prévu dans le cadre de la communication de l'Association. De la préfiguration du magazine à son premier numéro, un pas est donc franchi. Et nous espérons qu'il se multipliera avec la participation de tous au parcours consistant à faire de cette publication une œuvre commune. Bonne lecture.

Editor's comment

A JOINT ENDEAVOUR

ARA Magazine N° 0 recounted the story of the establishment of the Association and its very first steps. It became a source of information and a documentary for the ARA members and associated Members. The first edition you are now holding in your hands represents a written document provided as part of ARA communication policy. A step has now been made since No.0, the forerunner of the magazine's first issue. We certainly hope to reach greater heights in our desire to make this publication a joint endeavor. Enjoy.

3 Editorial

Panorama

- 4 **Secrétariat Exécutif:**
VOICI LE SIÈGE DE L'ARA À ABIDJAN
- 5 **ARA quatre ans déjà:**
UN DYNAMISME CONSTANT
- 6 **ARA:** Du projet à la réalité

Événement

- 8 **Cape Town 2010: UN NOUVEL ENVOL**
5^e Semaine du raffineur africain:
PLUS DE 300 PARTICIPANTS ATTENDUS
- 9 **4^e assemblée générale de l'ARA:**
UN TOURNANT DANS L'HISTOIRE
DE L'ORGANISATION
- 11 **Joël Dervain, Président de l'ARA:** "Investissons dans la raffinerie, nos états y gagneront"

Continental

- 14 **Amélioration de la qualité de l'air:**
L'ARA s'engage dans la production de carburants moins polluants
- 16 **Amélioration de la qualité de l'air:** Pourquoi les raffineries africaines doivent s'y investir
- 18 **Eleodoro Mayorga Alba, Economiste pétrolier principal à la Banque mondiale:** "Avoir des grandes villes commande des politiques de l'air qui engagent des responsabilités partagées par tous"
- 20 **Contrôle des navires:** Éviter que l'Afrique ne devienne la poubelle du shipping
- 22 **Distribution des produits pétroliers en Afrique:** Des majors se désengagent

Champs d'action

- 24 **Gasoil à 50 ppm:**
UNE RÉALITÉ À LA SAMIR
LA SIR VA SE DÔTER D'UNE UNITÉ DE
DÉSULFURATION
- 26 **Echanges professionnels multilatéraux:**
LES RESPONSABLES DE LABORATOIRES À ACCRA
- 28 **Rencontre sur les ressources humaines:**
UNE OCCASION D'ENRICHISSEMENT MUTUEL
- 30 **Surveillance des machines tournantes:**
PÉRENNISER LES COMPÉTENCES TECHNIQUES

Express

- 31 **Incendie à la TOR:**
LA COMPASSION DU PRÉSIDENT DE L'ARA

Editorial

Panorama

Office of the Executive Secretary:
THIS IS ARA HEADQUARTERS IN ABIDJAN
ARA, it's been 4 years already:
WHAT AN UNCEASING DYNAMISM!
ARA: From wish to reality

Event

Cape Town 2010: A NEW TAKE OFF
5th ARA Week:
OVER 300 PARTICIPANTS EXPECTED
4th African Refiners Association General Meeting: A TURNING POINT IN THE ORGANIZATION'S HISTORY
Joël Dervain, ARA President: "let us invest in refinery, our nations will benefit"

Continental

Improving on air quality:
ARA is committed to producing clean fuel

Air quality improvement:
African refiners must get involved
Eleodoro Mayorga Alba, Senior Oil Economist to the World Bank: "TO HAVE BIG CITIES DEMANDS AIR POLICIES INVOLVING RESPONSIBILITIES TO BE SHARED BY ALL"

Vessel Control: TO PREVENT AFRICA FROM BECOMING THE SHIPPING TRASH
Distribution of oil products in Africa:
SOME MAJORS ARE LEAVING

Fields of operation

50 ppm diesel:
REALITY AT SAMIR
SIR IS ABOUT TO ACQUIRE A DESULPHURISATION UNIT
Multilateral Professional Exchanges:
HEADS OF LABORATORIES MEET IN ACCRA
Human Resources: REACHING A COMMON MANAGEMENT STRATEGY
Monitoring Rotating Equipments:
SUSTAINING TECHNICAL SKILLS

Express

Fire at Tema Oil Refinery (TOR): ARA'S PRESIDENT CONVEYS HIS COMPASSION



Le siège social de l'ARA à Abidjan
The ARA head office in Abidjan

Editorial

Par la Rédaction
By the editorial staff

NECESSAIRE SOLIDARITE

La 5^e Edition de l'Assemblée Générale Annuelle de l'Association des Raffineurs Africains (ARA) se tiendra dans un contexte économique mondial du raffinage extrêmement dégradé. Depuis deux ans, les marges de raffinage internationales ont considérablement chuté. Elles sont passées de 7,4 dollars par baril en 2008 à 1,2 dollar par baril en 2009.

Du fait de cet environnement économique, en Europe et aux Etats-Unis, des raffineries sont mises en vente ou pourraient être fermées tandis que d'autres connaissent des arrêts périodiques ou partiels. Cette situation extrêmement difficile pour toutes les raffineries du monde, l'est encore plus pour celles du Continent. Et comme le percevait le Président de l'ARA, M. Joël Dervain, dans une interview exclusive accordée au journal progouvernemental ivoirien *Fraternité Matin* et à *ARA Magazine*, au lendemain de la quatrième Assemblée Générale Annuelle (Voir pp. 11 à 13), « depuis fin 2008, le maillon raffinage est l'objet d'une situation difficile où les marges ne sont pas importantes, où il est difficile de faire des profits ».

Dans un tel contexte, si l'ARA n'existait pas, il aurait sans nul doute fallu la créer. D'autant plus que la nécessité de grands ensembles en tant que pôle de synergie et développement n'est plus à démontrer. En l'occurrence, l'ARA permet de renforcer la coopération Sud-Sud, et partant, la synergie entre les raffineries du Continent afin d'accroître les bonnes conditions de leur développement tout en contribuant à l'intégration économique africaine.

ESSENTIAL SOLIDARITY

The 5th edition of the Annual General Assembly of the African Refiners Association (ARA) is held in an international economy where refinery is extremely degraded. For two years, margins have fallen sharply from 7.4 dollars per barrel in 2008 to \$ 1.2 per barrel in 2009.

Hence, in Europe and the U.S., refineries are being sold or could be closed down while others are experiencing periodical or partial downtime. This situation is even more difficult for those of the Continent.

Mr. Joël Dervain, ARA Chairman talked about it both in an exclusive interview with Ivorian pro-government newspaper *Fraternité Matin* and in *ARA Magazine*, following the 4th Annual General Assembly (See pp. 11 to 13), "beginning in late 2008, refining has been in a difficult position with minimal margins and hardly any profit".

If ARA did not exist, no doubt it would have been necessary to create it, considering that large groups always represent a center of synergy and development. In this case, ARA helps strengthen both the South-South cooperation and the synergy between African refineries to increase the prerequisite for their development while contributing to African economic integration.



Publication de l'ARA
An ARA publication

Adresse

c/o Schmidt, Jaton & Associés
Place des Philosophes 8,
1005 Genève
Suisse

Site Internet

Web site
www.afra.org

Directeur de publication

Managing editor
Dervain Joël

Rédacteur en chef

Editor
Karamoko Tallirou

Comité de rédaction

Editing team
Groupe de Travail Communication
ARA
ARA Communication Workgroup

Contribution

Contributors
Haïdara Fatma
Elvis Kodjo

Edition

Printed by
Universal

Secrétariat exécutif Office of the Executive Secretary

VOICI LE SIÈGE DE L'ARA À ABIDJAN THIS IS ARA HEADQUARTERS IN ABIDJAN



COMME L'AVAIT ENVISAGÉ la quatrième Assemblée Générale Annuelle (AGA), l'Association des Raffineurs Africains va établir son siège à Abidjan, en Côte d'Ivoire. A cet effet, elle a obtenu du Gouvernement ivoirien l'accord d'établissement dont la signature est intervenue sept mois après cette AGA. Conformément aux modifications apportées aux statuts de l'Organisation, c'est dans ce siège que sera installé le Secrétaire Exécutif élu lors de la cinquième Assemblée Générale Annuelle.

Il s'agit d'un immeuble à deux niveaux situé à Cocody, un beau quartier de la Capitale économique ivoirienne. Bâti sur un terrain d'une superficie de 2 233 m², il comprend, au rez-de-chaussée, une salle d'attente, un bureau pour la Responsable de l'Administration et de la Logistique, quatre bureaux paysagers, avec un



garage couvert d'une capacité de quatre véhicules et des locaux annexes.

A l'étage, outre le bureau du Secrétaire Exécutif, on trouve deux bureaux additionnels, une salle de réunion, une salle polyvalente et une cafétéria. ■

THE AFRICAN REFINERS ASSOCIATION will setup its headquarters in Abidjan, Côte d'Ivoire following the decision made at the fourth General Assembly. Approximately seven months later, the Agreement on the Establishment was signed with the Ivorian government. As per the amendments made to the bylaws of the Organization, the Office of the Executive Secretary to be elected at the fifth General Assembly will be located in the Ivorian economic capital. He/she will occupy a two-story building located in the district of Cocody. Built on 2,233 m², the building consists of a waiting room on the ground floor, an office for the Administrative and Logistics Manager, four landscape offices, a 4-vehicle covered garage and ancillary rooms. The 2nd floor is reserved for the headquarters' Executive Secretary and Chairperson who will have their offices. Adjacent is a meeting room, two additional offices, a multi-purpose room and a cafeteria. ■



ARA QUATRE ANS DÉJÀ UN DYNAMISME CONSTANT

CRÉÉE À CAPE TOWN en mars 2006, l'Association des Raffineurs Africains souffle ses quatre bougies cette année. Que de chemin déjà parcouru par cette jeune fille, si belle, tendre, opiniâtre et souriante à la vie. Présente à presque tous les grands rendez-vous du monde du raffinage africain, elle en est souvent l'initiatrice.

Très active, elle parcourt le continent à travers ses entités constitutives. En 2007, de Casablanca à Alger en passant par Luanda, Accra, Cape Town, des sessions du Comité Exécutif, des réunions de Groupes de Travail et des colloques ont eu lieu. Outre les rencontres au sommet, les techniciens, professionnels et spécialistes de différents domaines d'activités (laboratoires, médecine, sécurité) et utilisateurs de la Base de données ARA ont ainsi eu l'occasion d'échanger sur des thèmes spécifiques.

En 2008, le dynamisme de l'Association s'est poursuivi à travers des réunions du Comité Exécutif à Cape Town, à Londres, à Nairobi et à Abidjan. Par ailleurs, plusieurs colloques ont permis aux participants de débattre de différents thèmes et de procéder à des échanges d'expériences. Chefs de sécurité, responsables communication, chefs de dépôts, chefs inspection, spécialistes des reformeurs catalytiques, techniciens des machines tournantes se sont retrouvés, tour à tour à Abidjan, Cape Town, Lomé, Mohammedia et Alger. Les Groupes de travail ont été tout aussi engagés dans l'action, se réunissant à Cape Town, Nairobi... pour parler, entre autres sujets, de spécifications des produits pétroliers, de santé, de sécurité...

Toujours en 2008, l'ARA a marqué de sa présence d'autres rendez-vous importants comme la 6^e rencontre du Partenariat pour des Carburants de Véhicules Propres (PCFV) tenue à Beijing en avril ou la Conférence internationale du raffinage à Alger, au mois de mai. Elle était également présente en août de la même année à l'Atelier sur la suppression du plomb en Afrique du Nord organisé par le ministère tunisien de l'Environnement et du Développement Durable, puis en octobre à la Conférence du BAQ (Meilleure qualité de l'air) en Afrique de l'Est, organisée à Nairobi par le Programme des



Nations Unies pour l'Environnement. Depuis la création de l'ARA, l'intérêt pour les Assemblées Générales Annuelles de l'Association n'a cessé de croître. En témoignent la deuxième et la troisième éditions avec en moyenne 200 Membres et Membres Associés présents. Cette tendance a continué en 2009 avec plus de 250 participants à la quatrième AGA.

Après celle-ci, le Comité exécutif s'est déjà réuni successivement à Cape Town et Skhirat. Sa réunion dans cette cité balnéaire marocaine a eu lieu en marge d'un colloque sur les ressources humaines. Des Groupes de travail ont réfléchi, à Kampala et Casablanca sur les nouvelles spécifications des carburants et la gestion des ressources humaines. Deux séminaires techniques se sont tenus, à Abuja et Mombasa respectivement sur le vetting et les échangeurs. Relativement à l'amélioration de la qualité de l'air, l'ARA était aussi représentée à la session du Partenariat pour des Carburants de Véhicules Propres à Budapest en avril 2009, avant la réunion avec la Banque Mondiale (en juillet à Abidjan) au cours de laquelle le rapport final de l'étude sur la question a été adopté.

En 2010, le Comité exécutif s'est déjà retrouvé, le 15 janvier à Genève. Au menu de la rencontre, étaient les questions se rapportant au siège d'Abidjan, les nouvelles spécifications des carburants automobiles, le vetting et le programme de la cinquième Assemblée Générale Annuelle. ■

ARA, IT'S BEEN 4 YEARS ALREADY WHAT AN UNCEASING DYNAMISM!

FOUNDED IN CAPE TOWN In March 2006, the African Refiners Association will blow out four candles this year. This young organisation has come from so far! Compared to a so beautiful, fondly stubborn girl smiling at life with hope; ARA often initiates and attends almost all the major rendezvous of the world of the African refineries.

Very active, it travels the length and the breadth of the continent through its constitutive entities. From Casablanca to Algiers via Luanda, Accra, Cape Town, the Executive Committee met several times in 2007 as well as the Task forces. Laboratories, medicine and security technicians, professionals and specialists including communications specialists and data base users respectively met in Casablanca, Luanda, London, Dakar, Abidjan, Accra and Cape Town to discuss specific issues.

In 2008, the dynamism of the Association was materialized by the Executive Committee meetings held in Cape Town, London, Nairobi and Abidjan. The number of seminars increased as they are opportunities to exchange experiences among participants. The Chiefs security, communication specialists, Depots managers, inspection chiefs, specialists of catalytic reformers, technicians of rotating machines alternately met in Abidjan, Cape Town, Lomé, Mohammedia and Algiers. The task forces were also involved, as they met in Cape Town, Nairobi... to discuss among others, the issues of the specifications of oil products, health and safety.

The ARA has also left its mark at other important meetings as the 6th meeting of the Partnership for Clean Fuels Vehicles (PCFV) held in Beijing in April or the International Refining Conference at Algiers, in May. ARA was also active in August of the same year at the Workshop on Lead Elimination in North Africa organized by the Tunisian Ministry of Environment and Sustainable Development, and in October at the Conference of BAQ (Better Air Quality) in East Africa held in Nairobi by the United Nations Environment Programme. Since the establishment of the ARA, the interest for the Annual General Meetings of the Association increases on. As evidenced by the second and third editions with an average of 200 members and associate members present. This trend had continued at the fourth AGM in 2009 with over 250 participants.

Following the fourth AGM, the Executive Committee has met twice in Cape Town and Skhirat. The task forces looked into the new fuel specifications and human resources management in Kampala and Casablanca. Two technical seminars were held in Abuja and Mombasa on the vetting and exchangers.

With respect to Better Air Quality, ARA was also represented at the PCFV meeting held in Budapest in April 2009, before the meeting which adopted the final report of the study on the issue, with the World Bank in Abidjan in July.

In 2010, the Executive Committee already met on January 15th, in Geneva. The agenda included issues relating to the headquarters in Abidjan, the new specifications of motor spirits, the vetting and the program of the Fifth Annual General Meeting to be held in the month of March to come. ■

ARA

Du projet à la réalité From wish to reality

DIX ANS APRÈS les premières tentatives de création d'une association continentale des raffineurs, en 1998, la SAR (Société Africaine de Raffinage) du Sénégal, la CORAF (Congolaise de Raffinage) du Congo et la SIR (Société Ivoirienne de Raffinage) de Côte d'Ivoire se rendaient à Limbé à l'initiative de la SONARA (Société Nationale de Raffinage) du Cameroun pour décider de la création de l'ARA (Association des Raffineurs Africains). La réunion de l'ARA tenue en 1999 a doté l'Association d'un organigramme et en a confié la présidence au Directeur Général de la SONARA qui a alors eu pour mission l'élaboration des statuts et la création des commissions techniques.

Malheureusement, cette initiative, une fois de plus, n'a pas fait long feu, en raison de la maladie puis du décès de son Président. En 2005, l'idée de redonner vie à l'ARA est apparue au Directeur Général de la SIR comme une nécessité. Il en a parlé avec ses homologues de la SONARA du Cameroun, de la SAR du Sénégal, de la TOR du Ghana et de la NATREF d'Afrique du Sud qui ont approuvé le projet et lui ont demandé d'accepter d'assumer le rôle de Président Intérimaire de l'ARA dans le but d'organiser le congrès constitutif de l'Association au Cap. Pour le seconder dans cette tâche, M. Yenvo Molo, Directeur Technique de la SONARA a été désigné Secrétaire Général Intérimaire de l'ARA. Et les services du cabinet CITAC qui officiait déjà en 1999 en qualité de Consultant de l'ARA ont été retenus avec l'accord de tous.

Au contraire des initiatives précédentes qui étaient généralement d'origine sous-régionale et particulièrement ouest africaine, tous les raffineurs du Continent sont conviés à la réunion constitutive du Cap.

L'appartenance au même Continent africain restait pour toutes ces raffineries, une opportunité à saisir pour se retrouver et échanger autour de sujets tels que l'évolution du raffinage dans le monde (capacité,

marge...), le changement des spécifications des produits pétroliers en Afrique, la modernisation des raffineries sur le Continent, l'environnement et la sécurité, les ressources humaines et la formation, les relations avec les institutions internationales.

Tout en adhérant globalement à ce projet, les raffineurs africains en ont adopté les propositions d'une manière générale... Et l'ARA est née le 23 mars 2006 au Cap, après trois jours d'intenses travaux. ■

TEN YEARS AFTER the first tentatives to create a continental refining association, in 1998, the Senegalese refining company (SAR), the Congolese refining company (CORAF), the Gabonese refining company (SOGARA) and the Ivorian refining company (SIR) met at Limbé on the Cameroonian refining company (SONARA)'s initiative to decide on the setting up of ARA.

ARA held its second meeting during which the organizational chart was developed, and SONARA's General Director was appointed as the President of the Association in 1999, in Abidjan. His assignment consisted in preparing the Constitution and setting up technical committees. Unfortunately, once more, this initiative did not succeed because of the President sickness and death.

In 2005, the idea to reactivate ARA appeared to



As they were supporting the project, African refiners unanimously adopted the proposals. After three days of intensive work, ARA was born on March 23rd 2006 in Cape Town. ■

Under previous initiatives, that were usually sub-regional and particularly from West Africa, all the

As they were supporting the project, African refiners unanimously adopted the proposals. After three days of intensive work, ARA was born on March 23rd 2006 in Cape Town. ■

As they were supporting the project, African refiners unanimously adopted the proposals. After three days of intensive work, ARA was born on March 23rd 2006 in Cape Town. ■



SPONSORS

Diamond

Sonangol



Gold



BNP PARIBAS



Silver



Vitol



Lukoil



Standard Bank



Innospec



Arcadia Energy (Suisse) SA



KOCH-GLITSCH



Cape Town 2010

UN NOUVEL ENVOL A NEW TAKE OFF

Avec les grands changements qu'elle annonce, la cinquième Assemblée Générale Annuelle (AGA) de l'ARA, qui se tient du 8 au 10 mars 2010, préfigure un nouvel envol pour l'Association.

ELLE SERA MARQUÉE par plusieurs élections: celles du tout premier Secrétaire Exécutif, d'un nouveau Président et d'un Vice-président et de six Membres non permanents du Comité Exécutif. Deux Membres Associés y feront probablement leur entrée, par la même occasion. Une place de choix est accordée aux Membres Associés au cours de cette AGA. Un forum de discussions leur est consacré. Il a pour thème: «L'importance du Membre Associé pour l'ARA».

L'Association des Raffineurs Africains, faut-il le souligner, est composée de Membres et de Membres Associés. Le Membre est une raffinerie ou un groupe de raffineries. La qualité de Membre Associé est attribuée aux d'autres entités de l'Aval pétrolier (voir encadré). Au cours de ces trois jours de travaux, l'Assemblée va se pencher aussi sur l'étude de la Banque mondiale relative au raffinage et la santé, ainsi que le projet sur le vetting. Les amendements apportés aux statuts seront,

par ailleurs, soumis à l'analyse des membres et un plan quinquennal sera adopté. ■

QUI EST MEMBRE ASSOCIE

Sont Membres Associés, les entités qui :

- s'occupent de l'importation, du transport et de la distribution de produits pétroliers,
- possèdent, sur le continent, un terminal d'importation,
- contrôlent plus de 10% des importations nationales,
- exploitent un réseau de distribution supérieur à 5% du marché national,
- exploitent une entreprise de transport soit par terre, soit par mer de produits pétroliers supérieur à 10% de la demande nationale.

Les Membres Associés doivent, en outre, assumer une responsabilité dans la réglementation et le contrôle du raffinage et des importations, le stockage, le transport ou la distribution de produits pétroliers.

ARA fifth General Assembly taking place from 8 to 10 March announces great changes; it prefigures a new take off for the Association.

IT WILL BE PUNCTUATED by a series of elections including the election of the first Executive Secretary, the new President and the new Vice President and six non-permanent members of the Executive Committee. Two associate members will probably take up office at the same time. A special place is given to the associate members at the General Assembly. A discussion Forum on «The importance of the Associate Member for ARA» is devoted to them.

The African Refiners Association, it must be noted, consists of members and associate members. The Member can comprise refinery or a group of refineries. The capacity as an Associate Member is offered to entities which on the one hand are involved in the oil products import, transportation and distribution and on the other

hand, owners of on a continent, of an import terminal or controlling more than 10% of national imports or using a distribution network superior to 5% of the national market or involved in oil products transportation by air or shipping business exceeding 10% of the national demand. In addition, those Associate Members should bear the responsibility for regulation and for the control of the refining and the imports, the storage, the transportation and distribution of oil products.

During the three days, the Assembly will also look into the study of the World Bank on refining and health as well as the vetting project. Moreover, the amendments to the by-laws submitted to the members and a five-year plan will be adopted. ■

5^e Semaine du raffinage PLUS DE 300 PARTICIPANTS

■ Plus de 300 participants sont attendus à la cinquième édition de l'ARA Week, la Semaine du Raffineur Africain qui se tient du 8 au 12 mars à Cape Town, en Afrique du sud.

DEPUIS SA CRÉATION EN 2006 dans cette même ville, où s'est tenue sa première Assemblée Générale annuelle (AGA), l'Association ne cesse de grandir. La quatrième AGA, avec plus de 200 participants, en témoigne.

Une bonne partie des présentes assises sera consacrée aux Membres associés non-raffineurs, dans le droit fil des résolutions de la quatrième AGA qui a recommandé d'accorder plus d'importance à ces partenaires que sont les compagnies indépendantes de distribution, de stockage et de marketing ainsi que les agences gouvernementales régulatrices.

L'une des modifications majeures apportées aux statuts de l'ARA et qui prendront effet à partir de l'AGA 2010 concerne justement ces Membres Associés qui peuvent désormais être élus au Comité Exécutif.

La seconde partie de la Semaine sera constituée par des ateliers de Côté d'Ivoire Training and Consulting (CITAC), consultant de l'ARA. Plusieurs sujets seront débattus de manière interactive, avec la contribution d'experts du domaine.

Comme cela est de tradition, l'AGA anticipera sur plusieurs sujets. Les banques et les financements sont au nombre de ceux-ci, ainsi que la nécessité pour l'Afrique d'atteindre un niveau opérationnel dans le secteur naval. Shipping, négoce, recrutement et formations, technologies de raffinage, mélange de produits... seront ainsi passés au peigne fin. ■

5th ARA Week: OVER 300 PARTICIPANTS EXPECTED

- Over 300 participants are expected to attend the 5th edition of "the ARA Week" from March 8 to 12 at the Westin Grand Hotel in Cape Town, South Africa.

SINCE ITS FIRST GENERAL ASSEMBLY in that city where it was created in 2006, the Association continues to grow and experience success: The fourth general assembly held last year at Cape Town, with more than 200 registered participants, speaks volume.

In line with the resolutions of the fourth General Assembly recommending that more importance be given to partners such as independent distributors, depot companies and marketing firms as well as governmental regulatory bodies, much of this event will be devoted to non-refiners.

One of the major amendments to the ARA bylaws during the 2009 general assembly precisely relates to those non-refiners who can now join the Association and be elected to the Executive Committee.

The second part of the Week will hold workshops conducted by Côte d'Ivoire Training and Consulting (CITAC), a firm specializing in refining and marketing in Africa, which has prepared a presentation on the naval sector. Several topics will be discussed among delegates, with the input from experts.

The assembly will anticipate on several topics, as usual: Banking and financing as well as Africa's need to reach operational level in the naval sector. Shipping, trading, recruiting and training, refining technologies, products mixing ... shall therefore be sifted through. ■



4^e assemblée générale de l'ARA UN TOURNANT DANS L'HISTOIRE DE L'ORGANISATION

- De par les décisions qui l'ont marquée, la 4^e Assemblée Générale Annuelle (AGA) de l'ARA tenue à Cape Town en mars 2009, constitue incontestablement un tournant dans l'histoire de l'organisation.

LES RAFFINEURS AFRICAINS, commanditaires d'une étude réalisée par la Banque mondiale sur la pollution de l'air, ont décidé de mettre le cap sur la production de carburants plus propres, sans teneur en soufre. Lors de cette AGA, a été évoquée l'idée d'un changement au niveau de l'organigramme du Comité Exécutif. Ce sera un des actes majeurs de la 5^e AGA avec la mise en place d'un Secrétariat Exécutif qui aura pour siège Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire.

Plus de 250 délégués ont participé à cette quatrième Assemblée Générale Annuelle qui aura aussi été un grand moment de l'histoire de l'ARA, contribuant à la notoriété et à l'audience sans cesse croissante de cette organisation portée sur les fonts baptismaux trois ans plus tôt dans cette même ville de Cape Town.

Unanimentement saluée comme une réussite, cette AGA témoigne, pour d'aucuns, de la crédibilité de l'Association et d'une solidarité de plus en plus active en son sein. De là à espérer que le cercle de la famille

s'agrandisse, il n'y a qu'un pas que certains délégués ont franchi allègrement. « Nous espérons voir davantage de partenaires, de raffineurs et de membres associés intégrer cette association qui apporte énormément, en tous points de vue, aussi bien sur le plan technique et relationnel, que sur celui des perspectives et du développement durable », a, par exemple, lancé une déléguée algérienne.

« Venez, venez! Il y a énormément à apprendre avec l'ARA. L'ensemble des raffineries du continent constitue des écoles de formation pour tous les raffiniers que nous sommes, de l'Est à l'Ouest, du Nord au Sud », a exhorté avec chaleur cette déléguée.

Sur la grande question de la qualité du carburant, le challenge a été accueilli avec tout autant d'enthousiasme. « C'est réalisable! Nous ne pouvons pas vivre en marge de la société internationale. La qualité de l'air et l'élimination des éléments polluants sont des contraintes de spécifications. Nous entendons, volontiers, faire de l'Afrique un continent propre », a déclaré, opti-

4th African Refiners Association General Meeting A TURNING POINT IN THE ORGANIZATION'S HISTORY

- By its decisions, the 4th ARA General Meeting held in Cape Town in March 2009, indisputably represents a turning point in the organization's history.



PHOTO: Andrew Davidson

THE AFRICAN REFINERS, who themselves financed a World Bank study on air pollution, resolved to head for the production of cleaner fuels, sulphur free. Changes were adopted at the Association's Executive level. Thus, the chairmanship will be rotating and an executive secretary will be created. In addition, at the end of the establishment agreement, the ARA headquarters will be located in Abidjan, the economic capital city of Côte d'Ivoire.

Considering the number of attendants that was over 200 delegates, this fourth general meeting was also historical, ending to convince on the reputation and unceasingly growing credibility of this organization created three years earlier in that very city of Town Cape.

Unanimously acclaimed as a success, that general meeting is, for some people, a testimony of an "increasingly active solidarity within the organization and its credibility". As to wishing to see the family circle widen, there is only one step some delegates cheerfully crossed. "We hope to see more partners, refiners and associate members join this association that brings a lot, in all viewpoints, on the technical and relational level, but also on the level of prospects and sustainable development", said, for example, an Algerian delegate.

Present in the organization since its creation in 2006, Algeria has been a very active mem-

ber of it, member of the Executive Committee, organizing meetings and seminars on its territory. It is, with Morocco, one of the big witnesses, within the association, of North Africa, a part of the continent that remains a bit in the background of the organization. "Come, come! There is a lot to learn with ARA. All the refineries on the continent represent training schools for all the refiners we are, from East to West, from North to South", fervently said that delegate.

On the great issue of fuel quality, the challenge was also welcomed with very much enthusiasm. "This is feasible! We cannot live on the fringe the international society. Air quality and the elimination of polluting items are constraints of specifications. We intend, willingly, to make Africa a clean continent", declared, optimistic and determined, another delegate.

Studios weeks with ambitious technical exchanges, the ARA general meetings still remain from time to time moments of strong emotions, qualified "African-like happy" by some delegates, referring to what occurred in London a few years ago.

An association of refiners, it is true, the ARA still remains a platform of exchanges among the various participants in the oil chain. Distribution companies, stores, traders, bankers take part in its general meetings, making this annual meeting a unique and exceptional place of exchanges. ■



PHOTO: Andrew Davidson

■ miste et déterminé, un autre délégué.

Studeuses avec des échanges techniques de haute volée prolongés par les ateliers de CITAC (Consultant de l'ARA), les Assemblées Générales Annuelles de l'ARA n'en restent pas moins des moments de grande convivialité, qualifiés de « happy week à l'afrique » par certains délégués en référence à ce qui se passait à Londres il y a quelques années.

Association de Raffineurs Africains, il est vrai, l'ARA est aussi une plateforme de discussions et de partages d'expériences entre les différents acteurs de la chaîne pétrolière. Sociétés de distribution, dépôts, traders, banquiers, participent à ses Assemblées Générales, faisant de ce rendez-vous annuel un lieu d'échanges unique et exceptionnel en Afrique. ■



PHOTO: Andrew Davidson

Joël Dervain, Président de l'Association des Raffineurs Africains (ARA) **ARA President**

"INVESTISSONS DANS LA RAFFINERIE, NOS ETATS Y GAGNERONT"

"let us invest in refinery, our nations will benefit"

■ Dans une interview accordée au quotidien progouvernemental ivoirien, *Fraternité Matin* et à *ARA Magazine*, au lendemain de Cape Town 2009, le Président de l'ARA dissèque la 4^e Assemblée Générale Annuelle de l'Association

■ In an interview given to the Ivorian pro-government daily newspaper, *Fraternité Matin* and to *ARA Magazine*, shortly after Cape Town 2009, the President of the ARA carried out an analysis of the main decisions taken at that meeting.

■ LA QUATRIÈME ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ARA a été marquée par deux événements majeurs : la restructuration du Comité Exécutif et l'étude ARA/Banque Mondiale relative à la pollution de l'air en Afrique. Que revêtent pour vous, les recommandations faites par cette étude ?

- JD: Pour moi, l'événement majeur qui est sous-entendu dans votre question, c'est le fait que le siège de l'ARA soit maintenant à Abidjan. La restructuration, bien entendu, va de pair avec le fait qu'Abidjan abrite désormais le siège de l'Association des Raffineurs Africains. L'autre événement, c'est bien entendu, le rapport préliminaire que nous avons obtenu de l'étude que nous cofinancions avec la Banque mondiale sur le raffinage en Afrique subsaharienne et qui comprend deux volets : le volet santé publique (donc essentiellement qualité de l'air dans les grandes villes africaines) et le côté technique, c'est-à-dire quels sont les investissements qu'il faudra pouvoir faire pour que les raffineries en Afrique subsaharienne soient capables de fabriquer des produits pétroliers exempts de toute impureté ; je pense en particulier à la faculté de pouvoir fabriquer du gasoil sans soufre.

Les investissements à faire s'avèrent lourds. Les raffineurs africains sont-ils capables d'en supporter les coûts ?

- JD: Les premières conclusions nous indiquent qu'il faut effectivement faire ces investisse-



M. Joël Dervain, président de l'Association des raffineurs africains

PHOTO: Andrew Davison

■ THE FOURTH ARA GENERAL MEETING held here in Cape Town was marked by two major events: the reorganization of the executive committee and the World Bank study on air pollution in Africa. What do the recommendations of this study mean to you?

- JD: For me, the major event implied in your question is the fact that the ARA headquarters are now in Abidjan. Of course, the reorganization goes hand in hand with the fact that Abidjan is from now on the place of location of the African Refiners Association's headquarters. The other event is, of course, the preliminary report we received from the study that we finance together with the World Bank on refining in sub-Saharan Africa that involves two aspects: the public health aspect (thus mainly air quality in large African cities) and the technical aspect, i.e. what are the investments to make so that the refineries in sub-Saharan Africa can make oil products free from any impurity; I think in particular of the ability to make sulphur-free gas oil.

The investments to be made prove to be big. Can African refiners afford their costs?

- JD: The first findings show us that these investments should indeed be made, just like what occurred in other countries in the world. These investments, in monetary terms, when you compare them with the expected profits in terms of reduction of health expenditure, have a one to 10 ratio, i.e. when you spend one franc to improve air quality by manufacturing clean products, without impurity, then the profits for public health are about ten. Therefore, indeed, it is worth investing, even if oil products are not the only polluting agents. There are also cars adjustment and age. Often, when cars smoke, this is not because products are not good, but because the cars are a bit old. It is necessary indeed, as the World Bank said, to level the number of cars, but the game is worth the candle; i.e. let us invest in refinery to make cleaner products and, in the future, as far as public health is concerned, our States will save a lot of money.



PHOTO: Andrew Davison

« Investissons dans la raffinerie pour fabriquer des produits plus propres et, demain, en terme de santé publique, nos Etats feront des économies considérables ».

ments, à l'instar de ce qui s'est passé dans d'autres pays dans le monde. Ces investissements, en terme monétaire, quand on les compare aux gains attendus en terme de réduction des dépenses de santé, le rapport est de un à 10. C'est-à-dire que si vous dépensez un franc pour pouvoir améliorer la qualité de l'air à travers la fabrication de produits purs, les gains en matière de santé publique sont de l'ordre de dix. Donc, effectivement, ça vaut la peine d'investir, même si les produits pétroliers ne sont pas les seuls agents pollueurs. Il y a aussi le réglage et l'âge des voitures. Souvent quand les voitures font de la fumée, ce n'est pas parce que les produits ne sont pas bons, c'est parce que les voitures sont un peu vieilles. Il faut effectivement, comme la Banque Mondiale l'a dit, mettre à niveau les parcs automobiles, mais le jeu en vaut la chandelle : à savoir, investissons dans la raffinerie pour fabriquer des produits plus propres et, demain, en terme de santé publique, nos Etats feront des économies considérables.

Cela dit, le tableau qui a été dressé du raffinage en Afrique n'est pas très reluisant...

- JD: C'est vrai... Le raffinage, d'une manière générale, au niveau mondial, est un peu le maillon faible de la chaîne pétrolière et va connaître, dans les mois qui viennent, des difficultés liées essentiellement à la forte baisse de la demande

qui elle-même est liée à la crise économique qu'on observe aux Etats-Unis et en Europe. Les marges de raffinage vont être considérablement réduites. L'activité de raffinage, dans le monde, va donc connaître des moments difficiles.

En Afrique, on peut dire que nous avons trois catégories de raffineries : celles d'Afrique du Nord (espace de pays pétroliers en général, à l'exception de la SAMIR au Maroc), celles d'Afrique du Sud (qui sont dans une logique de type européen avec une technologie un peu plus avancée) et celles d'Afrique subsaharienne où très peu de raffineries, hormis la SIR, ont investi dans du raffinage de seconde génération. Ces raffineries se caractérisent aussi par la simplicité de leurs schémas de raffinage, par la petitesse de leurs tailles et n'ont donc pas beaucoup d'économie d'échelle à faire. Pour toutes ces raisons, il faudra faire des efforts, parce que les années qui viennent seront des années difficiles. Les raffineurs sont des gens habitués aux défis et nous ferons tout pour relever ces défis, mais il faut qu'on l'intériorise : les années qui viennent seront très difficiles.

L'étude ARA/Banque mondiale le relève et augure la disparition des raffineries de petite taille. Le péril est-il pesant ?

- JD: L'existence d'une raffinerie ou sa disparition, dépend aussi des décisions prises par le gouvernement de chaque pays, en toute souveraineté. En plus, en

tant que Président de l'Association des Raffineurs Africains, je ne peux pas souhaiter qu'on puisse fermer des raffineries quelque part en Afrique. Mais c'est vrai que les petites raffineries, qui ne sont pas sophistiquées, seront dans une situation beaucoup plus difficile que les autres. Pour la SIR aussi, la situation sera très difficile, mais nous sommes en meilleure posture que d'autres raffineries, parce que l'Etat ivoirien a pris en son temps (il y a une trentaine d'années) des décisions visant à investir dans le raffinage secondaire. Et donc avec notre hydrocraqueur, nous tirons une valeur ajoutée plus grande qu'une raffinerie classique qui n'est pas dotée comme nous d'un hydrocraqueur.

En 2008, les cours du pétrole ont connu une certaine folie avant de s'estomper. Quel impact ce dérèglement a-t-il eu sur le secteur ?

- JD: Aujourd'hui, on assiste à une stabilisation du prix des cours des produits pétroliers. C'est vrai qu'on a assisté l'année dernière à quelque chose qui ne s'était jamais passé auparavant. Le prix du baril de brut est monté à 150 dollars. C'était du jamais vu ! Moins de deux mois après, il passe à moins de 40 dollars. Une perte de 100 dollars. C'était également inédit. Beaucoup de sociétés pétrolières, celles qui avaient des stocks, ont pris le coup. A la SIR, nous avons réussi à mitiger cette perte. Nous avons limité les dégâts, mais il y a des dégâts résiduels qui se chiffrent en des dizaines de milliards. 2008 donc, en ce qui concerne la SIR, n'a pas été une bonne année de ce point de vue là. La situation est encore plus catastrophique pour les autres raffineurs africains. Mais c'est une étape qu'il faut passer. Aujourd'hui, on espère qu'il y aura une stabilisation du marché. On voit que le brut va se stabiliser autour de 50 dollars le baril. Ce qui me fait peur, ce sont les marges. Les prix des produits pétroliers ne sont pas suffisamment rémunérateurs, parce qu'il n'y a pas de demande en face. Pour le raffinage, les mois qui viennent, au risque de me répéter, sont des moments qui seront relativement durs.

■ Le raffinage, d'une manière générale, au niveau mondial, est un peu le maillon faible de la chaîne pétrolière.



Photo: Arthès Dailly

■ Refining, generally, worldwide, is quite the weak link of the oil chain

However, the picture of refining in Africa is not very bright...

- JD: This is true... Refining, generally, worldwide, is quite the weak link of the oil chain and will experience, in coming months, some difficulties mainly related to the strong decrease in the demand that itself is linked to the economic crisis we note in the United States and in Europe. The refining margins will be considerably narrowed. The refining activity, in the world, will thus experience difficult times.

In Africa, we can say we have three types of refineries: those of North Africa (a region of oil-producing countries in general, except for SAMIR in Morocco), those of South Africa (which are in a European-like logic with a little more advanced technology) and those of sub-Saharan Africa where a very few refineries, except for SIR, invested in second generation refining. These refineries are also characterized by the simplicity of their refining diagrams, by their small size and do not therefore have much economy scale to make. For all these reasons, we must make some efforts, because the years to come will be difficult. Refiners are people accustomed to challenges and we will take all necessary steps to face these challenges, but we must bear in mind that the coming years will be very difficult ones.

The World Bank study shows it and forecasts that small-sized refineries will disappear. Is the danger permanent?

- JD: The existence of a refinery or its disappearance also depends on the decisions made by the government of each country, in their sovereignty. Moreover, being the president of the African Refiners Association, I cannot wish that refineries are closed anywhere in Africa. But it is true that small refineries, which are not sophisticated, will face a much more difficult situation than the others.

For SIR also, the situation will be very difficult, but we are in better position compared with other refineries, because the State of Côte d'Ivoire made in the past (about thirty years ago) some decisions aiming at investing in secondary refining. And therefore with our hydrocracker, we draw a greater added value than a traditional refinery that is not equipped like us with a hydrocracker.

In 2008, the oil rates went mad before decreasing. What



PHOTO: Andrew Dawson

Impact did that irregularity have on the sector?

- JD: Today, we note a stabilization in the rates of oil products. It is true that we witnessed last year something that had never happened before. Crude barrel price jumped to 150 dollars. It had never happened before! Less than two months later, it decreased to less than 40 dollars. A 100-dollars loss. That was also new... Many oil companies, those that had stocks, took the blow. At SIR, we succeeded in mitigating this loss. We limited the damage, but there is some residual damage that amounts to tens of billion.

2008 thus, as for SIR, was not a good year from that point of view. The situation is even more catastrophic for the other African refiners... But we must go through this stage. Today, we expect market stabilization. We can see that the crude will stabilize around 50 dollars the barrel. What frighten me are the margins. The prices of oil products are not sufficiently remunerative, because there is no request on the other side. For the refining, the coming months, at the risk on repeating myself, are times that will be relatively hard.

Is the golden age of refining over, as a speaker said at this fourth general meeting?

- JD: Refining has always been the weak link of the oil chain. Somebody said recently that in 35 years of career, he hardly saw three years of improvement, with extremely significant refining margins, a refining that made profit and 32 years of loss; this characterizes indeed the world of refining.

2006 and 2007 were very good years. Since the end of 2008, we have entered what appears to be normal, namely that the link refining will still experience a difficult situation, a situation where margins are not high, where it is difficult to make profits. This is what is normal for us. And this is besides the reason why in general, refiners make a lot more efforts than the others in the oil chain. They are in a segment which is very greedy in terms of capital, but which profitability is not assured. ■

«let us invest in refinery to make cleaner products and, in the future, as far as public health is concerned, our States will save a lot of money».

■ L'âge d'or du raffinage serait-il donc terminé, comme l'a relevé un intervenant au cours de cette quatrième Assemblée Générale Annuelle?

- JD: Le raffinage a toujours été le maillon faible de la chaîne pétrolière. Quelqu'un avait dit récemment qu'en 35 ans de carrière, il a à peine vu trois ans d'embellie, avec des marges de raffinage extrêmement importantes, un raffinage qui faisait du profit et 32 ans de pertes ; ça caractérise effectivement le monde du raffinage.

2006 et 2007 ont été de très belles années. Depuis la fin 2008, on est entré dans ce qui apparaît comme normal, à savoir que le maillon raffinage va encore faire l'objet d'une situation difficile, situation où les marges ne sont pas importantes, où il est difficile de faire des profits. C'est cela la normalité pour nous. Et c'est pour cela d'ailleurs qu'en général, les raffineurs font beaucoup plus d'efforts que les autres dans la chaîne pétrolière. Ils sont dans un segment qui est très gourmand en matière de capitaux, mais dont la rentabilité n'est pas assurée. ■

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

L'ARA s'engage dans la production de carburants moins polluants

■ **LES VILLES AFRICAINES.** Leur charme exotique est trop souvent altéré par les émanations nocives des véhicules d'anthologie qui parcourent leurs routes, causant de nombreux problèmes de santé (Bronchite, symptômes d'asthme, par exemple).

Certes les émanations des tuyaux d'échappement ne sont pas seules responsables de ces problèmes de santé, mais l'Association des Raffineurs Africains a décidé d'apporter sa contribution à l'amélioration de la qualité de l'air sur le Continent et en a fait une préoccupation majeure. La quatrième « Semaine du raffineur africain » en mars 2009 y a consacré l'essentiel de ses travaux. Une étude commanditée par l'ARA auprès de la Banque mondiale a établi le constat de façon claire.

Cette enquête ARA/Banque Mondiale s'est déroulée dans 49 pays d'Afrique subsaharienne. Elle a eu pour points d'ancrage les villes de Cotonou, Lagos et Ouagadougou dans l'Ouest du continent, Johannesburg, Le Cap et Maputo dans le Sud, ainsi que Kampala, Dar es Salam et Nairobi dans la partie Est.

Cette étude faisait suite à une réunion qui a rassemblé la Banque mondiale, le Programme des Nations Unies pour l'Environnement et l'ARA à Nairobi au Kenya en octobre 2008, autour du programme « Amélioration de la qualité de l'air » initié par la Banque mondiale. Un peu plus de 100 délégués ont pris part à cette rencontre qui a donné naissance à l'« Accord de Nairobi », acte adopté au terme d'une séance ministérielle tenue le 23 octobre de la même année.

Cet accord-cadre, s'appuyant sur la Déclaration de l'Organisation des Nations Unies sur l'Environnement de 1972, soulignait, entre autres recommandations, la nécessité d'édicter « des règlements

pour ramener le soufre dans les carburants importés pour moteur à 50 ppm d'ici fin 2010 » et de « procéder à des investissements dans les raffineries pour réduire le soufre dans les carburants à 50 ppm à compter de 2012 ».

Les raffineurs africains se sont engagés au cours de la quatrième AGA de leur Association à produire des carburants automobiles moins polluants et sans danger pour la santé. Ces nouveaux produits pétroliers dont les spécifications techniques sont dressées à partir des normes AFRI devraient atteindre le niveau AFRI 4 à l'horizon 2020, soit une teneur en soufre de 150 ppm pour l'essence et 50 ppm pour le diesel.

Cela nécessite incontestablement des investissements lourds. Mais les bénéfices à en tirer au plan de la santé devraient les minorer. « L'utilisation des carburants de transport améliorés réduira considérablement le coût de la santé urbaine lié aux cas de bronchite, d'asthme, de cancer du poumon et autres maladies du système respiratoire », relève l'étude de la Banque mondiale. Le rapport final de cette étude adopté lors de la conférence tenue à Abidjan du 20 au 22 juillet 2009, note que le volume de ces investissements peut être réduit car « les raffineries en Afrique subsaharienne sont déjà à mi-chemin des normes AFRI ». Les gouvernements doivent toutefois contribuer à la réussite de cette initiative d'amélioration de la qualité de l'air. L'ARA et la Banque Mondiale attendent d'eux qu'ils adoptent et renforcent les mesures et réglementations destinées à améliorer les flottes de véhicules. Les voitures à essence devraient ainsi être dotées de pots catalytiques qui fonctionnent, ceux-ci ayant la fonction de réduire les émissions de gaz. Un programme d'inspection et d'entretien devra, en outre, être mis en place et il faudra songer à débarrasser les villes africaines des véhicules vieux et très polluants, y compris les moteurs à deux-temps, selon l'étude. ■

« L'utilisation des carburants de transports améliorés réduira considérablement le coût de la santé urbaine associée aux cas de bronchite, d'asthme, de cancer du poumon et autres maladies du système respiratoire ».

IMPROVING ON AIR QUALITY

ARA IS COMMITTED TO PRODUCING CLEAN FUEL

■ THE EXOTIC LANDSCAPE OF AFRICAN CITIES is too often impaired by poisoning motor cars, thereby causing many health issues such as premature mortality, chronic bronchitis, asthma symptoms and even increased cancer rates induced by such poisoning gases.

Of course, exhaust pipe gas is not the only cause responsible for such health problems; thus the African Refiners Association decided to contribute to improve on air quality across the continent and this is now its hobby horse. The deliberations of the fourth "week of the African Refiner" held in March 2009, mainly focused on this issue. A World Bank-commissioned survey clearly raised that observation.

The survey conducted in 49 Sub-Saharan African countries, has been jointly initiated by ICF International - a Virginia-based consulting firm - and CITAC Africa (Côte d'Ivoire Training And Consulting), a firm that specializes in refining and marketing in Africa. Anchorage venues were West African cities such as Cotonou, Lagos and Ouagadougou, southern African cities like Johannesburg, Cape Town and Maputo and eastern African cities in Kampala, Dar es Salam and Nairobi.

This study was a follow-up to a WB-initiated meeting on "Improving Air Quality" and attended by the ARA, United Nations Environment Programme and the World Bank in Nairobi, Kenya in October 2008. More than 100 delegates took part in the meeting which birthed the Nairobi Agreement reached further to a cabinet



meeting held on 23 October 2009.

This framework agreement being based on principle 21 of the 1972 UN Declaration on Environment, underscored inter alia recommendations, the need to lay down regulations to bring back to 500 ppm sulfur content of the fuel imported for engines by the end of 2010 and proceed with refinery investments to bring back sulfur into fuel at the rate of 50 ppm starting in 2012.

This calls for action from African refiners who committed to producing clean and health-friendly motor fuel during the 4th African Refiner's Week. These newly-developed oil products whose technical specifications are developed on the basis of AFRI standards should reach AFRI level 4 by the year 2020, i.e. a 150-ppm sulfur content for petrol and 50 ppm for diesel.

Unquestionably, this will require heavy-duty investments. However, benefits to be derived healthwise might reduce them. As revealed by a World Bank study, using improved transporta-

tion fuel will significantly decrease urban health cost associated with bronchitis, asthma, lung cancer and other respiratory diseases.

The final report of this study - endorsed four(4) months later during the conference held in Abidjan from 20-22 July 2009 - noted that the amount of these investments could be reduced because "Sub-Saharan refineries are already half-way in line with AFRI standards". However, governments should be instrumental in the success of this initiative aimed at improving air quality. The ARA and the World Bank expect them to adopt and strengthen action and regulations to improve automotive fleets. Gasoline-powered cars should therefore be equipped with operational catalyst containers devoted to reduce gas emissions. Besides, an inspection and maintenance programme will have to be established and there will also be a need to clear African cities of old and highly-pollutant vehicles, including two-stroke engines. ■

«Using improved transportation fuel will significantly decrease urban health cost associated with bronchitis, asthma, lung cancer and other respiratory diseases».

AIR QUALITY IMPROVEMENT

African refiners must get involved

■ Approved in principle at ARA 4th General Assembly in Cape Town in March 2009, the final report on Air Quality Improvement project was submitted to ARA Executive Committee four(4) months later at the conference on better air quality held in Abidjan, the economic capital city of Côte d'Ivoire,

from July 20 - 22.

The Energy Sector Management Assistance Program (ESMAP) of the World Bank Financed a study which emphasizes sub-sahara african refineries advantages in following this trend and the economic benefits for their countries. The medical and monetary

benefits resulting from improving fuel characteristics far outweigh the costs of the Refinery industry.

The study further outlines the importance of reducing the causes: "The potential health benefits in sub-Saharan Africa exceed the costs of improving refineries to produce AFRI 4 fuels".

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Pourquoi les raffineries africaines doivent s'y investir

ADOPTÉ DANS SON PRINCIPE lors de la 4^e assemblée générale de l'ARA à Cape Town en mars 2009, le rapport final sur le projet d'amélioration de la qualité de l'air a été soumis au Comité exécutif de l'ARA quatre mois plus tard à Abidjan, lors de la conférence sur l'amélioration de la qualité de l'air tenue dans la capitale économique ivoirienne, du 20 au 22 juillet. Cette étude, financée par la Banque mondiale à travers son Programme d'assistance à la gestion du secteur de l'énergie (ESMAP), met en relief l'intérêt pour les raffineries d'Afrique subsaharienne de s'inscrire dans cette dynamique et les avantages économiques que leurs pays peuvent en tirer. Comparés aux coûts de l'industrie du raffinage, les bénéfices sanitaires et monétaires associés à l'amélioration des caractéristiques des carburants sont nettement avantageux, selon l'étude. « Les bénéfices potentiels du secteur santé dépassent les coûts d'amélioration des raffineries en Afrique subsaharienne pour produire des carburants AFRI 4 », relève-t-elle. Les appréhensions à ce niveau sont presque évacuées par une observation pertinente sur les tendances actuelles du marché qui n'excluent pas que certaines raffineries en Europe et aux États-Unis ferment, une perspective qui élargirait l'horizon des raffineries en Afrique subsaharienne de manière substantielle. Malgré les problèmes qui émanent de la

concurrence mondiale et les coûts de passage aux normes AFRI 4, les raffineries qui investissent auront des marges de raffinage plus importantes et des revenus plus élevés, assurent les auteurs de l'étude.

Les investissements à réaliser, dans tous les cas, ne seraient pas astronomiques.

Contrairement à ce que l'on avait pensé initialement, il s'avère, en effet, que la plupart des raffineries africaines fabriquent déjà de l'essence de niveau AFRI 2 ou AFRI 3, ce qui réduit substantiellement les coûts du passage à AFRI 4. « Les raffineries en Afrique subsaharienne sont déjà à mi-chemin des normes AFRI, réduisant ainsi l'importance des futurs investissements exigés », note l'étude. « Un grand nombre de raffineries en Afrique subsaharienne sont en mesure de fonctionner dans un contexte du marché mondial plus large », ajoute-t-elle.

Cette étude constituée de deux parties en interaction (secteur santé et secteur raffinerie) relève, en conclusion, que les bénéfices potentiels estimés sur la santé l'emportent, au fil des

années, sur les coûts d'amélioration de la qualité des carburants en Afrique subsaharienne. Des résultats qui peuvent servir de guide aux responsables politiques de la région sur la décision à prendre face à la problématique de la fabrication des carburants améliorés. ■

RECOMMANDATIONS

- Les gouvernements devront mettre à jour immédiatement les spécifications officielles des carburants afin qu'elles reflètent la production actuelle réelle des raffineries
- Les gouvernements devront songer à mettre à jour les spécifications des carburants aux normes AFRI 4 d'ici 2015
- Les raffineries d'Afrique subsaharienne qui, de façon économique, peuvent produire des carburants de transport aux caractéristiques AFRI 4 doivent développer des investissements pour y arriver d'ici 2015
- Parallèlement, les gouvernements devront adopter et renforcer les mesures et réglementations pour améliorer les flottes de véhicules: toutes les voitures à essence importées doivent être dotées de pots catalytiques qui fonctionnent, avec mise en place d'un programme d'inspection et d'entretien, et un système d'encouragement pour se débarrasser des véhicules vieux et très polluants, y compris les moteurs à deux-temps
- Pour réduire les incertitudes évoquées dans cette étude, les gouvernements, les institutions internationales et les experts devront conduire des recherches additionnelles sur les données des émissions polluantes dans les centres urbains principaux, analyser la méthode appropriée pour estimer les coûts et bénéfices santé dans les pays en développement, clarifier des données sur la demande des produits pétroliers
- La modélisation du raffinage indique qu'une grande croissance est à prévoir dans la région Afrique de l'Ouest et Angola par l'expansion des raffineries existantes et la construction de nouvelles raffineries. Une croissance moindre mais positive est également prévisible en Afrique de l'Est, avec une nouvelle unité pour traiter le pétrole brut d'Ouganda. Des études plus spécifiques doivent se concentrer sur ces régions.
- Des politiques de marchés ouverts permettront aux raffineries d'améliorer leurs revenus lorsqu'elles adopteront les normes AFRI 4
- L'étude indique la magnitude des coûts relatifs au maintien des petites raffineries en opération pour produire les carburants AFRI 4. ■





*Améliorer la qualité de l'air...
Improving air quality...*

People are hopeful with the current market trends showing some refineries in Europe and the United States will be closing, which means a substantial better future for sub-Saharan African refineries.

The technicians who conducted the study believe that despite the issues implied by world competition and the costs incurred for upgrading to AFRI 4 standards, refineries that invest will have greater margins and more substantial income.

In any case, the investments would not be that high considering that most African refineries already produce AFRI 2 or AFRI 3 gasoline which substantially reduces the cost of moving to AFRI 4, unlike what we initially thought:

"Sub-Saharan African refineries are already half-way to AFR standards, reducing the upcoming large investments required and many of them can work in a broader world market context."

In conclusion, this study based on two interacting parties (The health and refinery sectors) reveals how estimated potential health benefits outweigh the cost of improving fuel quality in sub-Saharan Africa. These results can be used as a benchmark to help the region's political leaders make their decision on going with improved fuels or not. ■



*... rendra le cadre de vie plus agréable dans les villes africaines.
... will contribute to better life in african cities.*

KEY RECOMMENDATIONS

- Governments should immediately update the official specifications for fuels so that they reflect refineries' actual current production

- By 2015, governments shall have to consider updating fuel specifications to AFRI 4 standards

- Refineries in sub-Saharan Africa which can afford to produce transportation fuels with AFRI 4 standards must invest to reach it by 2015

- At the same time, governments shall adopt and reinforce measures and regulations in order to have better cars: all imported gasoline cars must be equipped with properly working catalytic tail

pipes; Implementation of an inspection and maintenance program; incentives for people to get rid of old and highly polluting vehicles, including two-stroke engines

- governments, international institutions and experts shall conduct additional research on polluting emissions data in main urban centers, analyze the suitable method of assessing health costs and benefits in developing countries, clarify data on demand for oil products to clear up any flaw in the study.

- Modeling refinery - with the WORD@ model - indicates a possible great growth in West Africa

and Angola by expanding existing refineries and building new ones. A smaller but positive growth is also upcoming from East Africa, with a new unit to treat crude oil in Uganda. More specific studies must focus on these areas.

- Open-market policies will make it possible for refineries to improve their incomes when they apply AFRI 4 standards

- Decision-makers must make decisions for smaller refiners: Senegal, Congo, Gabon and Kenya. The study reveals the importance of the costs relating to keeping these refineries operating in order to produce AFRI 4 fuels. ■

ELEODORO MAYORGA ALBA

Economiste pétrolier principal à la Banque mondiale:
Senior Oil Economist to the World Bank



"On a une meilleure qualité avec l'essence sans plomb"

"AVOIR DES GRANDES VILLES COMMANDE DES POLITIQUES DE L'AIR QUI ENGAGENT DES RESPONSABILITES PARTAGEES PAR TOUS"

L'ÉTUDE ARA/BANQUE MONDIALE sur la qualité de l'air peut-elle être considérée comme un blâme adressé aux raffineries africaines qui ne produiraient pas du carburant de bonne qualité ?

Pas du tout ! Ce n'est pas une étude qui regarde le passé. C'est une étude qui regarde l'avenir. Elle montre qu'une fois éliminé le plomb de l'essence (ce qui a été déjà fait par les raffineries africaines), il faudra continuer à faire des efforts pour produire des carburants de meilleure qualité, de façon à diminuer la pollution dans les villes qui grandissent partout en Afrique.

Dans le cas où il ne passe rien, qu'on laisse la situation évoluer, le coût en terme de santé va croître dans des proportions significatives et va devenir un obstacle à la croissance en général.

L'étude montre qu'il est tout à fait possible de passer à de meilleurs produits, qui ont une rationalité économique. Les économies que les pays vont faire sont significatives

et peuvent très bien payer ces meilleurs produits. L'étude montre, en plus, qu'il y a des raffineries africaines avec suffisamment d'infrastructures, suffisamment de connaissances techniques, suffisamment de techniciens pour faire les investissements qu'il faut.

Il est beaucoup question d'atteindre le niveau Afri 4. De quoi s'agit-il ?

Pour pouvoir améliorer la qualité des produits, il faut que les raffineries du continent se mettent d'accord sur la qualité de l'essence et du diesel qu'ils vont produire et dans quelles étapes ces améliorations vont avoir lieu. En Europe, on l'a fait et tous les Européens font référence à Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4... En Afrique, on a fait de même. On se dit que la qualité que l'on a est africaine, on a une meilleure qualité avec l'essence sans plomb, avec quelques restrictions déjà sur le contenu du soufre, et on va améliorer cette qualité pour pouvoir, au niveau Afri 4, réussir à

"TO HAVE BIG CITIES DEMANDS AIR POLICIES INVOLVING RESPONSIBILITIES TO BE SHARED BY ALL"

DO YOU THINK that this study by the World Bank can be regarded as a reprimand at the African refineries which do not produce good quality fuel?

Not at all! This is not a study focussed on the past. It is a study turned towards the future. It shows that once the lead is eliminated from the gasoline, (which has already been done by the African Refiners), the African Refiners shall continue to endeavour efforts to produce better quality fuels, so as to reduce pollution in cities growing across Africa. In case nothing happens, and the situation remains unchanged, the health related cost will significantly increase and will constitute an obstacle against the general growth.

The study shows that it is quite possible to switch to improved products with economic rationality. The savings of countries are significant and can pay for the impro-

ved products. In addition, the study also shows that there are African refineries with enough infrastructure, technical knowledge, and technicians able to adequately invest.

Improving air quality in towns is not exclusively a question of fuel quality.

People are more and more talking about reaching Afri 4. What is it about?

To improve the quality of products, African refiners should agree on the quality of gasoline and diesel they will produce and the stages of these improvements. This was done in Europe, and all the Europeans refer to Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4... we did the same in Africa. We need to admit that the quality we have is African; we

have a better quality with unleaded gasoline including sulphur restrictions; and we will improve this quality in order to succeed to reach Afri 4, in using modern vehicles, vehicles equipped with catalytic converters and systems of exhaust emission control. It is necessary to shift to Afri4, in order to change the vehicles' fleet. Sulphur and more specifically benzene should decrease in the gasoline and the diesel as well.

The study has also shown that in Benin, motorcyclists mix poor quality oil with gasoline. The resulting pollution is not due to refiners. Does the World Bank intend to take action in this regard for a change in behaviour?

Improving air quality in towns is not exclusively a question of fuel quality. We can have high quality fuel, but if nothing is done concerning vehicles using this fuel,

"We have a better quality with unleaded gasoline"

■ utiliser des véhicules modernes, des véhicules équipés avec des convertisseurs catalytiques, avec des systèmes d'émission de gaz contrôlés. Pour arriver à ce changement de la flotte des véhicules, il faut passer à l'Afri 4. Le soufre et le benzène, surtout, doivent diminuer dans l'essence et aussi dans le diesel.

L'étude a, par ailleurs, montré qu'au Bénin, les motocyclistes mélangent une huile de mauvaise qualité à l'essence. La pollution qui en résulte n'est donc pas du fait des raffineurs. La Banque mondiale envisage-t-elle une action à cet égard en vue d'un changement de comportement ?

L'amélioration de la qualité de l'air dans les villes n'est pas exclusivement le problème de la qualité du carburant. On peut avoir des carburants de très bonne qualité, mais si on ne fait rien au niveau des véhicules qui consomment ces carburants, la pollution va continuer. L'effort que les raffineurs sont amenés à faire n'aura pas tous les bénéfices si, à côté, les véhicules ne sont pas améliorés. Parmi les véhicules qui sont particulièrement polluants, il y a les engins à deux-temps qui, bien souvent, ne fonctionnent pas avec le mélange essence-huile appropriée. Les conducteurs de ces véhicules utilisent d'autres huiles que les huiles qui

L'amélioration de la qualité de l'air dans les villes n'est pas exclusivement le problème de la qualité du carburant.

sont appropriées, dans des proportions beaucoup plus grandes, ce qui fait qu'ils dégagent des émissions au-delà de ce qu'il faut.

Que faut-il faire alors ?

Il y a deux choses à faire. D'abord, pour les véhicules qui sont dans le pays, il faut faire un effort pour apprendre aux conducteurs à obtenir le bon mélange et à les régler de façon à diminuer la pollution. On a démontré qu'en utilisant de bons pneus, on réduit la consommation. Il y a donc un double intérêt : d'abord pour la santé parce que l'air va être moins pollué ; ensuite, la consommation de carburant va baisser.

L'Etat doit donc s'engager à commencer à obliger ceux qui vendent des véhicules à proposer surtout des véhicules à quatre temps, pas de véhicules à deux-temps.

Le PPM (partie par million) dont on parle dans l'étude est une façon de mesurer le contenu de soufre ou le contenu de polluant. Quand on parle de parties micron, on a affaire à des parties tellement petites qu'elles passent

directement les contrôles que nous avons au niveau de la gorge et descendent directement dans les poumons et se mélangent au sang. Ce sont les particules les plus petites qui sont émises lorsqu'il y a des facteurs de pollution comme le soufre, qui sont les véritables causes des maladies respiratoires.

A cette allure, va-t-on vers la disparition du diesel ?

Non, non, non... Mais on ira certainement vers la disparition du diesel de mauvaise qualité. On ira vers l'utilisation d'un diesel beaucoup plus propre, dans de meilleurs engins. L'Afrique doit, non seulement commencer à se préoccuper des carburants, mais également des véhicules et faire des programmes d'inspection et de maintenance continus, tels que cela se fait dans d'autres pays.

Avoir des grandes villes commande des politiques de l'air qui engagent des responsabilités partagées par tous.

L'industrie pétrolière qui produit des carburants a fait déjà un effort en éliminant le plomb, elle est prête à faire un deuxième effort. Ce que l'étude a montré, c'est qu'il y a une rationalité économique au niveau du coût de santé pour que ces efforts se fassent dans le temps voulu. ■

■ pollution will continue. Efforts to be made by refiners will not be satisfactory if the vehicles are not improved. Among the highly polluting vehicles, two-stroke engines which do not use appropriate gasoline-oil mixture. The drivers of these vehicles use other oils than appropriate ones in more important quantities; those vehicles release emissions beyond the level authorized.

What should be done then?

There are two things. First, for the vehicles in the country, an effort needs to be made to teach drivers how to obtain the right mixture so as to reduce pollution. It was demonstrated that the use of good tires reduces consumption. There is therefore a double interest: on the one hand, for health because air will be cleaner and on the other hand for fuel because consumption will drop.

The State must commit to push the sellers of the vehicles to offer four stroke engines and abandon two stroke cars.

PPM stands for "part per million". It serves to



ELEODORO MAYORGA ALBA Senior Oil Economist to the World Bank

measure sulphur and pollutant concentration. We have other units as far as air pollutants are concerned, for example PM (Part per micron). PM (part per micron 2.5) we talk about, are so small that they are out of control, they pass our throat and directly descend into the lungs and mix in the blood. The particles are the smallest part emitted when there are pollution factors

such as sulphur. Those factors are the real causes of respiratory diseases.

In this case, are we going toward the disappearance of diesel?

No, no, no... however, we will certainly witness the disappearance of low-quality diesel. We will move toward the use of a cleaner diesel, in the best engines. Africa must begin to worry not only about fuels, but also about vehicles. Africa must also develop routine inspection and maintenance programs as it is done in other countries.

To have big cities demands air policies involving responsibilities to be shared by all.

Is the oil industry the one which pollutes more Africa?

The oil industry produces fuels. This industry has already made an effort by eliminating lead. It is ready to make an additional effort. The study showed that there is an economic rationality for these efforts to be made in time as far as the cost of health is concerned. ■



Contrôle des navires Vessel Control

ÉVITER QUE L'AFRIQUE NE DEVIENNE LA POUBELLE DU SHIPPING TO PREVENT AFRICA FROM BECOMING THE SHIPPING TRASH

C'est un professionnel émérite du shipping, Gilles Rolland, qui l'a dit: les contrôles de qualité sur les bateaux se sont remarquablement améliorés en Europe et un peu partout dans le monde, sauf en Afrique.

L'ACCIDENT DE «L'EXXON VALDEZ» EN 1989, qui avait coûté plus de cinq milliards de dollars de dédommagement à la société, a, depuis, amené les compagnies pétrolières à s'accorder sur la nécessité de sortir de la complaisance qui avait jusque-là prévalu en la matière. La mise en place d'un nouveau système de contrôle appelée «vetting» s'est imposée comme un impératif absolu. Il s'agit de contrôles privés faits par des compagnies pétrolières pour suppléer les défaillances constatées dans les contrôles effectués par les Etats qui n'en avaient pas toujours les moyens.

«Ce travail de contrôle sur la qualité des bateaux été a souvent délégué à des sociétés de classification qui délivrent des certificats de classe qui ne les engagent en rien en cas d'accident. Ces certificats indiquent que le navire est conforme aux règles de construction et de sécurité de sa classe, sans être une garantie de navigabilité», a relevé M. Gilles Rolland, au cours d'une interview qu'il nous a accordée.

Avec le « Vetting », les bateaux sont régulièrement inspectés et tout est centralisé par l'OCIMF (Oil Company International Marine Forum), une association basée à Londres. Elle regroupe une cinquantaine de sociétés pétrolières qui ont mis en place une base de données utilisée par les inspecteurs certifiés OCIMF. «Ceux-ci remplissent cette base de données avec tous les détails de leurs inspections. Tout cela est parfaitement standardisé et quand une société souhaite affréter un bateau, elle va chercher dans la base de données pour voir s'il a été inspecté », fait-il savoir.

In the words of an emphatic expert: "quality control on boats has remarkably improved in Europe and around the world except for Africa.

THE INDUSTRIAL ACCIDENT THAT OCCURRED AT "EXXON VALDEZ" IN 1989 cost the company more than five billion US dollars. This accident has since led oil companies to agree on the need to overcome the complacency that had previously prevailed in this matter. The establishment of a new control system called "Vetting" has become an absolute necessity. These are independent controls made by private oil companies to compensate for the deficiencies found during inspections carried out by governments which could not always afford them."

■ Avec le «Vetting», les bateaux sont régulièrement inspectés

■ Thanks to the "Vetting" approach, vessels are regularly inspected

This monitoring task on the quality of vessels was often entrusted into classification companies that issued classification certificates which did not hold them responsible at all in the event of any accident. These certificates only indicated the vessel's compliance with existing building regulations and the safety of the class, without being a guarantee of seaworthiness. Liberia, Panama, Malta ... are for instance those countries whose vessels usually fly the flags and have for long used this trick.

Thanks to the "Vetting" approach, vessels are regularly inspected by the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), an association based in London. It includes fifty oil companies which have established a



Gilles Rolland

■ The vessels which are engaged in inter-African trade escape all safety rules.

database on behalf of inspectors with OCIMF certification. "The latter feed this database with all the details relating to their inspections. All this is perfectly standardized; and whenever a company wants to charter a boat, it will search the database to ascertain whether it has been inspected," our expert asserted.

However, Africa remains on the sidelines of this dynamic. There are fewer and fewer inspections. Unlike vessels from Europe, the Gulf States and India, where loading terminals are controlled by oil companies, the vessels which are engaged in inter-African trade (especially vessels below 20 000 tons) escape all safety rules. "There are no longer oil company inspectors who are based in Africa," our expert explained. The only company that regularly conducts inspections in Africa is TOTAL sending inspectors several times a year to inspect the ships it intends to use to meet its own needs.

With the global movement of disengagement of major oil companies operating across the continent, especially networks of petrol stations, the trend towards fewer inspections will increase further. Owners with well-maintained ships end

up competing in African territorial waters with vessels that are not accepted elsewhere." It's a cumbersome trend that is not about to improve because of the disengagement of oil companies out of Africa," he feared. Why not have a very professional vetting approach in Africa; he suggested in the form of a question, being concerned about the prospect of witnessing the navigation of "obsolete and dangerous boats on the continent that will continue to secure employment in the region."

Is it possible to come up with an African, professional and demanding vetting approach that meets the expectations and needs of the continent? Yes, it is. In his opinion, ARA is "an excellent tool to put it in place and prevent Africa from becoming the world shipping trash." A decision has been made in this regard and Bob Frankland, former Vetting Director at Exxon has been entrusted with this task.

This mechanism is more necessary than ever "to clear Africa of coffin ships that are dangerous and threaten lives and the environment," our expert emphasized. ■

■ les bateaux qui font du trafic inter-Afrique échappent à toute règle de sécurité.

L'Afrique reste cependant en marge de cette dynamique. Il y a de moins en moins d'inspections. Au contraire des bateaux en provenance d'Europe, du Golfe ou de l'Inde, régions du monde où les terminaux de chargement sont contrôlés par des compagnies pétrolières, les bateaux qui font du trafic inter-Afrique (les navires en dessous de 20 000 tonnes singulièrement) échappent à toute règle de sécurité. « Il n'y a plus d'inspecteur de compagnie pétrolière basé en Afrique », a expliqué Gilles Rolland.

Avec le mouvement global de désengagement des compagnies pétrolières du continent, surtout des réseaux de stations d'essence, cette tendance à moins d'inspections va s'accroître davantage, craint-il. Les armateurs qui ont des navires en bon état, qui dépensent de l'argent pour entretenir leurs navires, se retrouvent en compétition, sur les eaux africaines, avec des navires qui ne sont pas acceptés ailleurs. « C'est une tendance lourde qui ne va pas aller en s'arrangeant à cause du désengagement des compagnies pétrolières de l'Afrique », a-t-il noté. Pourquoi ne pas avoir un vetting africain très professionnel ? a-t-il suggéré, inquiet de la perspective de voir naviguer sur le continent des « bateaux obsolètes et dangereux qui vont continuer à être employés dans

la région ».

Un « vetting » africain professionnel et exigeant, qui réponde aux attentes et aux besoins de l'Afrique ? C'est possible. L'ARA, de son avis, constitue « un excellent instrument pour le mettre en place et éviter ainsi que l'Afrique ne devienne la poubelle du shipping dans le

monde ». Une décision a été prise dans ce sens. Ce mécanisme est plus que jamais nécessaire, a souligné avec force Gilles Rolland, « afin d'éliminer de l'Afrique des bateaux poubelles qui sont dangereux et mettent en péril des vies et l'environnement ». ■



Distribution des produits pétroliers en Afrique DES MAJORS SE DESENGAGENT

Distribution of oil products in Africa SOME MAJORS ARE LEAVING

■ Pendant longtemps, elles ont fait partie du paysage africain. Grandes sociétés multinationales de l'Europe et des États-Unis, on les appelle les majors du secteur pétrolier.

■ Multinationals have been for long part of the African landscape.

■ DEPUIS QUELQUE TEMPS, certaines d'entre elles sont de moins en moins visibles sur le continent. Elles ont entamé un processus de désengagement, laissant la place dans bien des cas à des sociétés régionales ou nationales qui gagnent en importance.

Ce désengagement, un sujet que connaît bien M. George Dikker-Hupkes, un professionnel averti du secteur pétrolier, est dû, selon lui, aux pressions spécifiques que ces multinationales subissent partout dans le monde aujourd'hui et qui peuvent porter atteinte à leur prestige. « Cela va de l'accident le plus insignifiant qui peut cependant avoir un retentissement au niveau mondial aux règles mêmes du jeu qui ont évolué. Les multinationales n'ont plus la flexibilité des règles qu'il y avait à l'époque, en Afrique ou ailleurs », précise-t-il.

L'une des pressions en question (et pas des moindres) vient des actionnaires qui exigent de plus en plus de profits élevés, mais aussi qu'il n'y ait pas d'accident qui pourrait porter atteinte à l'image de la compagnie ou un coup au système de valeurs des marques considérées comme un point auquel sont attachés les majors. Si, autrefois, cela pouvait aisément passer par pertes et profits, aujourd'hui, ce n'est plus tout à fait le cas. « Le spectaculaire développement des moyens de communications aidant, le retentissement mondial, d'un accident par exemple, est quasi ins-

stantané, avec des dommages presque immédiats », relève-t-il.

Manifestement, les majors ont vécu leur période d'or sur le continent. Considérées avant les indépendances et longtemps après comme les acteurs majeurs d'un secteur stratégique engrangeant beaucoup de devises, ils ont bénéficié d'une attention particulière des États qui ont souvent jugé utile d'en être actionnaires, ou alors de les contrôler tout simplement. C'est toujours le cas dans certains pays du Continent où l'État est majoritaire dans le secteur pétrolier ou détient 100% des actions.

« De plus en plus, ces majors se reconver-tissent dans l'exploration et la production du brut, ayant réalisé que le véritable profit se trouve là et non plus dans le raffinage et la commercialisation des produits pétroliers », fait savoir M. Dikker-Hupkes.

La configuration actuelle du secteur ouvre toutefois des perspectives pour l'Afrique. De l'espace est libéré pour les sociétés privées locales, nationales, qui ont la possibilité de prendre des décisions beaucoup plus rapides et utiles pour leurs pays. « Elles ont la connaissance du marché, les contacts locaux, ce qui pourrait garantir un succès franc succès. De toutes les façons, il y a toujours le pétrole, les produits pétroliers et les consommateurs, et donc nécessairement une activité qui tourne pour satisfaire la demande », soutient-il. ■



George DIKKER-HUPKES

FOR SOME TIME NOW, these companies have been less and less visible across the continent. Almost all of them have embarked on a disengagement processing, thereby making room for regional or national companies which are gradually gaining momentum.

In the words of an expert, this disengagement is due to specific pressures exerted on them everywhere worldwide and which adversely affect their corporate prestige. This starts with the least meaningful incident which may unfortunately have repercussions globally on the rules of the game which are no longer the same nowadays. Rules are no longer flexible for multinationals as they used to be at that time whether in Africa or elsewhere.

One of the pressures (and not the least) is exerted by shareholders who increasingly demand higher profits. Also, no advertising incident should occur and adversely impact trademark value: one of the strong suit of major companies.

If in the past, this could have easily been written off; today, this is not the case at all. With the spectacular development of communication means, global impact is almost instantaneous coupled with almost immediate damage.

Obviously, major companies have lived their

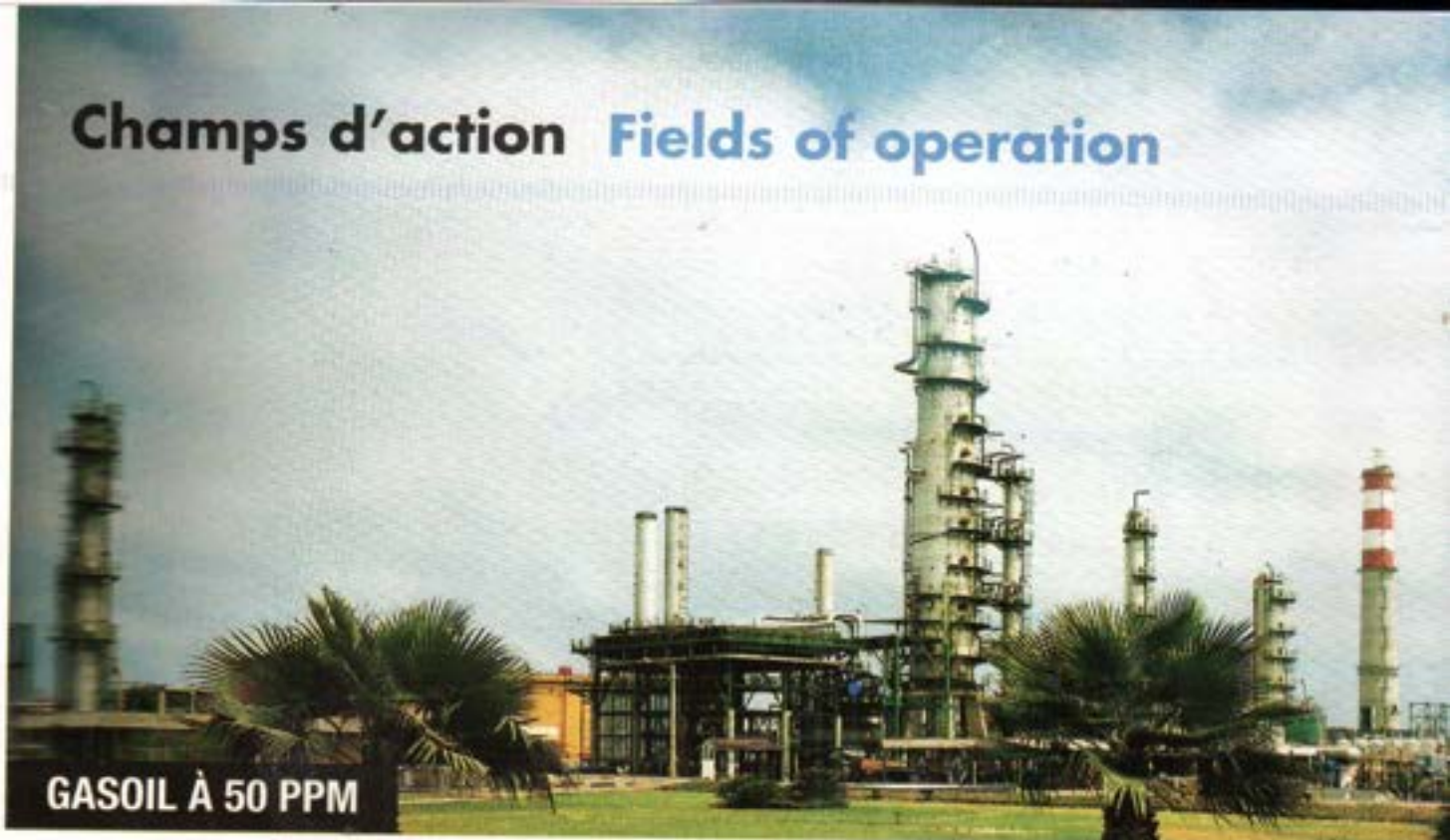


golden age across the continent. Before the independence days and for long later on, they used to be considered as major stakeholders raking in a lot of profits; they used to enjoy special attention on the part of governments who often deemed fit to own shares in these major companies or simply take them over. This is still the case in countries like Burkina Faso, Gabon, Algeria and Libya where the state is a majority shareholder in the oil sector or holds 100% shares.

Every technical advance brought into the sector is thanks to these major companies who now move more and more into exploration and production of crude oil (Oxstream) because they have realized that their actual profit is yielded in this field and is no longer found through the refining and marketing of oil products (Downstream). Shell sets the example; they have reduced their activities in the refineries operating in Kenya and Senegal; the same trade is noted in the major companies operating in Congo, Ethiopia, Sudan, etc...

The present pattern of the sector still opens up promising prospects for Africa. Room has been made for local, national private companies which have the possibility to make prompt and useful decisions in support of their respective countries. "They are conversant with the local market and contacts; which could ensure outright success stories. In any case, oil, petroleum products and related end users will always be there and thereby a flourishing activity to meet the demand," our expert underscored. ■

Champs d'action Fields of operation



GASOIL À 50 PPM

UNE REALITÉ A LA SAMIR

■ La Société anonyme marocaine de l'industrie du raffinage (SAMIR) va certainement faire partie des pionniers en matière de production de carburant moins polluant. Depuis juillet-août 2009, elle a démarré une unité de désulfuration pour produire du gasoil à 50 ppm.

LA CONSTRUCTION de cette unité procède du plan stratégique mis en oeuvre en 2002, qui consiste à moderniser l'outil de raffinage en passant d'une raffinerie hydroskimming à une raffinerie complexe utilisant des technologies de pointe. Le projet renferme quatre nouvelles unités: un hydrocraqueur, une unité d'hydrotraitement, une unité de production d'hydrogène, une unité de récupération de soufre et une unité de distillation sous vide. Démarrée en septembre 2005, la construction de ces unités, à l'exception de l'hydrocraqueur, s'est achevée en 2009. L'achèvement des travaux de l'hydrocraqueur et sa mise en service

sont imminents.

La population marocaine, si l'on en croit un exploitant de la Société ivoirienne de raffinage (SIR), qui a eu à effectuer des missions à la SAMIR, est fière de ce projet. Du chauffeur de taxi au veilleur de nuit en passant par des personnes plus autorisées, tout le monde dans le royaume chérifien éprouve ce changement de spécifications du gasoil produit sur place et avec enthousiasme, en évoque les bienfaits sur l'environnement.

Outre les apports techniques extérieurs qui ont été nécessaires à la réalisation de ce projet, la SAMIR a eu le concours de techniciens

de la SIR pour la construction de l'hydrocraqueur. Seul pays africain jusqu'ici, avec l'Afrique du Sud, à disposer d'un tel outil, la Côte d'Ivoire capitalise une certaine expérience en la matière à travers sa raffinerie. Bel exemple de coopération Sud-Sud, quatre opérateurs tableaux assistent ainsi leurs homologues marocains dans la mise en place de cette unité de raffinage de haute technologie. ■

Outre les apports techniques extérieurs qui ont été nécessaires à la réalisation de ce projet, la SAMIR a eu le concours de techniciens de la SIR pour la construction de l'hydrocraqueur.

GASOIL À 50 PPM

LA SIR VA SE Doter D'UNE UNITÉ DE DÉSULFURATION

■ **LA SOCIÉTÉ** ivoirienne de raffinage (SIR) entend se conformer aux nouvelles spécifications des produits pétroliers. Une unité de désulfuration devrait voir le jour dans deux à trois ans. Le projet est actuellement dans sa phase d'étude et d'inspection.

M. Yéboua Pascal, Responsable du projet en évoque les bénéfices pour la SIR. D'abord, au niveau de l'environnement, cette unité, de par la production de gasoil purifié de son soufre, permettra de baisser le rejet de gaz à effet de serre. Sa mise en service va entraîner, d'autre part, la remise en service de l'unité de soufre de la SIR. Les gaz brûlés à la torche pourront ainsi être purifiés de l'hydrogène sulfuré (H₂S).

L'impact sur l'environnement et la santé sera incommensurable.

Au plan économique, cette unité de désulfuration aura également une importance. La commercialisation de ce soufre va, en effet, constituer une source supplémentaire de revenus pour la SIR, souligne M. Yéboua.

« Etant donné que nous traitons du brut contenant relativement moins de soufre, le gasoil que nous sortons actuellement est propre. Sa faible teneur en soufre nous permet de le vendre sans problème », rappelle M. Yéboua. Et d'indiquer que ce projet est loin d'être une remise en cause de la qualité des carburants produits par la SIR : « La SIR est aujourd'hui à

0,25% poids, soit 2500 ppm. Ce taux respecte la spécification actuelle. Mais celle-ci est passée à 50 ppm. Il va donc falloir faire toutes les transformations nécessaires pour s'y conformer ». Cette unité fait partie des projets inscrits dans le programme de modernisation et de développement de la SIR au cours des dix prochaines années. D'ici 2020, la SIR envisage de se doter, entre autres, d'une nouvelle unité d'hydrogène, d'augmenter la capacité de traitement de son hydrocraqueur. En plus de l'unité d'hydrogène et de désulfuration du gasoil, une unité de désasphaltage sera également construite, qui va intégrer l'hydrocraqueur et accroître sa capacité. ■



50 PPM DIESEL

REALITY AT SAMIR

■ The Moroccan Refinery Incorporated/Société anonyme marocaine de l'industrie du raffinage (SAMIR) will certainly be a pioneer in the production of cleaner fuel. From July to August 2009, the desulphurization Unit started the production of 50 ppm Diesel, pursuant to ARA recommendations.

THE CONSTRUCTION of this unit is part of the strategic plan implemented in 2002, which consists in the modernisation the refining equipment going from a hydro skimming refinery to a complex refinery using advanced technologies. The project includes four new units, a hydrocracker, a hydro-treating unit, a hydrogen production unit, a sulphur recovery unit and a vacuum distillation unit.

The plant building contract started in September 2005 with the assistance of a consortium of Snamprogetti, Tekfen and Foster Wheeler for the services including engineering, procurement of equipment and construction. It was initially agreed as a plant building turnkey and then converted into an EPCM Contract in March 2006, following the various international financial developments. To optimize the project cost and reduce the construction schedule, SAMIR is responsible for the acquisition of the materials and equipment under the supervision of Snamprogetti and Foster Wheeler which were formerly appointed for this task.

Formally started in 2007, construction of these

units is completed, except the hydrocracker which completion and commissioning will be done soon.

According to a technician from the Ivorian Refining Company/Société Ivoirienne de Raffinage (SIR) who made several business trips to SAMIR, The Moroccan population is proud of this project. From the taxi driver to the night watchmen including more authorized persons, there is no one in the kingdom who does not follow the change in the specifications of the diesel fuel produced locally and people would only speak with enthusiasm about the benefits on the environment.

In addition to external technical assistance which was necessary for project completion, SAMIR indeed resorted to the SIR engineering, essentially for the construction of the hydrocracker. Only African country so far, with South Africa to have such a tool, Côte d'Ivoire capitalizes a proven experience in this field. As a fine example of South-South cooperation, four switchboard operators give assistance to their Moroccan counterparts in the development of such a unique refining tool. ■

In addition to external technical assistance which was necessary for project completion, SAMIR indeed resorted to the SIR engineering, essentially for the construction of the hydrocracker.

SIR IS ABOUT TO ACQUIRE A DESULPHURISATION UNIT

LIKE THE SISTER REFINERY in Morocco, the Ivorian Refining Company (SIR) aims to comply with new oil products specifications. A desulphurization unit is planned and should emerge within two or three years. The project team is currently at the design and inspection stage. The manager of the Unit, Mr. Yeboua Pascal already likes to drone out the benefits SIR will derive from this unit. First, with regard to the environment, this unit thanks to the production of sulphur free diesel will reduce the release of greenhouse gas. The commissioning will entail, on the other hand, the reactivation of the sulphur unit of SIR. The gas flared can be

purified from hydrogen sulphide (H_2S). The impact on the environment and health will then be immeasurable.

At the economic level, the desulphurization unit will also be meaningful. According to Mr. Yeboua, the sulphur if sold will indeed be an additional source of revenue for the SIR.

Mr. Yeboua strongly recalls that "since we are treating low sulphur crude, the diesel we produce is clean. The low sulphur content allows us to sell it without problem". He also indicates that this project is far from being a challenge to the quality of fuels produced by SIR. He adds that "Sir has now reached 0.25 wt% or 2500

PPM. This rate meets the current specification. But it rose up to 50 PPM. We will therefore have to do all the necessary changes to comply with it".

This unit is part of the projects included in the modernization and development program of SIR over the next ten years. By 2020, SIR aims to acquire, among other things, a new hydrogen Unit, to increase the treatment capacity of the hydrocracker. In addition to the hydrogen unit and the diesel desulphurization unit, a heavy crude production unit will be installed; it will integrate the hydrocracker and increase its capacity. ■

Echanges professionnels multilatéraux

LES RESPONSABLES DE LABORATOIRES À ACCRA

■ Accra, la capitale du Ghana, a accueilli les 2 et 3 juillet 2009, un colloque des responsables de laboratoires des raffineries membres de l'ARA.

ORGANISÉ en collaboration avec la Tema Oil refinery (TOR), ce colloque a permis de faire le point des actions et recommandations issues de la précédente rencontre du genre tenue à Dakar en 2007. Au nombre des résultats de cette première rencontre, il faut noter les essais circulaires entre laboratoires, de nombreux échanges, le ferme engagement dans la démarche qualité...

A l'heure où il est question de carburants propres avec des spécifications de plus en plus rigoureuses, ce colloque ne pouvait mieux tomber, s'est félicité le président de l'ARA, M. Joël Dervain. « En tout cas, c'est à travers de tels rendez-vous que nous allons apporter notre pierre à la construction de grands ensembles africains qui nous permettront de mieux prendre part au concert des Nations, à cette ère de globalisation de l'économie », a-t-il indiqué, soulignant l'intérêt de ce colloque dont le principe même participe de la vocation de l'ARA d'être une association au service de ses Membres et Membres

Associés, et ce, « de façon concrète et pratique à travers des résultats tangibles, applicables et partant, bénéfiques à tous ».

Dans son adresse aux participants, le vice-ministre ghanéen de l'Energie, Dr Kwame Ampofo, Président de la cérémonie d'ouverture, a salué le « rôle important » que jouent les techniciens de laboratoire dans le maintien de la qualité des produits pétroliers sur les marchés africains.

L'industrie du raffinage doit toutefois faire face à d'autres challenges qu'il a exhorté à ne pas perdre de vue. Le coût élevé des équipements de laboratoire, la formation du personnel et le maintien de bonnes pratiques de laboratoire en sont quelques-uns. Il a appelé à un nouveau contrat entre les professionnels du secteur pour accompagner l'Afrique « qui se démène pour améliorer la qualité du carburant », synonyme d'une meilleure santé pour les populations et pour l'environnement. ■





Multilateral Professional Exchanges

HEADS OF LABORATORIES MEET IN ACCRA

■ The heads of laboratories of ARA member refineries met at a seminar in Accra, Ghana on July 2 and 3rd, 2009.

THIS EVENT was a joint effort with the Tema Oil Refinery (TOR) and provided an opportunity to check on the actions and recommendations made during the previous one held in Dakar in 2007, i.e. circular tests between laboratories, exchanges of viewpoints and a firm commitment to a quality approach.

Mr. Joel Dervain, ARA Chairman, feels that such seminars are very important considering the growing concern about clean fuels reflected by increasingly stringent specifications: "Through such seminars we'll contribute to building large

African bodies which shall enable us to better participate in the economic globalization of this era." He further noted that the underlying principle of this seminar is at the heart of ARA's mandate to be an association serving its members and associate members "in a tangible and practical manner through undeniable, relevant results that benefit everybody."

Dr Kwame Ampofo, Ghanaian Deputy Minister of Energy, chaired the opening ceremony. In his opening address to the delegates, he praised the "prominent role of these technicians in maintaining the

quality of petroleum products on African marketplaces.

However, the refining industry must take up other challenges that should not be overlooked. The high costs associated with laboratory equipment, staff training and maintaining good laboratory practices are some of these challenges. He called for a new agreement among professionals of the field to assist Africa "which is struggling to improve fuel quality" for the health benefit of both local populations and the environment. ■

Champs d'action Fields of operation



RENCONTRE SUR LES RESSOURCES HUMAINES UNE OCCASION D'ENRICHISSEMENT MUTUEL

Skhirat, au Maroc, a accueilli les 23 et 24 juin 2009 le premier colloque Ressources humaines de l'ARA. 33 pays ainsi que plusieurs spécialistes et consultants en ressources humaines ont participé à ces travaux qui avaient pour thème: « Regards croisés sur les politiques RH ».

CE THÈME traduit bien l'intérêt qu'attache l'ARA à la performance de son « gisement de ressources humaines » sur lequel sont axés tous les métiers. Le Président de l'ARA, M. Joël Dervain, l'a clairement signifié lors de la cérémonie d'ouverture: « Nous avons conscience qu'aux colloques de l'ARA manquait un maillon et non des moindres. Et ce maillon est bien celui des ressources humaines. Car le développement des ressources humaines est un des objectifs fondamentaux de l'ARA. D'autant plus que, du sommet à la base, ce sont les hommes et les femmes qui, en conjuguant leurs efforts, font les entreprises. » Il n'est pas évident, ajoutera-t-il, « d'aller dans le sens du progrès, de la croissance et du développement continu sans rechercher constamment à optimiser les ressources humaines, surtout dans un monde en constant progrès. » Avec l'évolution rapide du contexte mondial auquel le monde du raffinage

africain ne saurait échapper, un « management approprié » à ce niveau s'avère une nécessité absolue, dira-t-il. La formation s'y inscrit comme un élément catalyseur, a fait remarquer M. Dervain, et ce, par le biais de séminaires ou colloques comme celui-ci.

Les sous-thèmes abordés au cours de ce colloque auront été une occasion d'enrichissement mutuel pour les Membres de l'Association. Il y en a eu trois: «L'évolution et les perspectives de la fonction Ressources humaines», «La gestion et le développement des compétences» et «Les Relations sociales: pré-requis pour la réussite du développement de l'entreprise». Ils ont été appuyés par des discussions et échanges d'expériences sur «l'optimisation des ressources dans le cadre de l'ARA».

Plusieurs personnalités du Royaume chérifien ont marqué de leur présence ce colloque. ■

HUMAN RESOURCES REACHING A COMMON MANAGEMENT STRATEGY

■ Determined to be a source of synergy among the continent's refineries and ensure their development, the ARA first Human Resources seminar was hosted in Skhirat, Morocco June 23 – 24, 2009.

ELEVEN COUNTRIES and various human resources experts and consultants took part in workshops focused on the "Perspectives on HR practices".

That theme, chosen after several meetings with members of the Association, demonstrates how important the performance of its "human resources pool" is for ARA. It is a pool around which all activities revolve. Mr. Joël Dervain, ARA Chairman, clearly expressed it during the seminar: ►

SURVEILLANCE DES MACHINES TOURNANTES

PÉRENNISER LES COMPÉTENCES TECHNIQUES

■ Pérenniser les compétences techniques par le transfert des connaissances et du savoir-faire et une meilleure gestion prévisionnelle des ressources humaines.

SUR HUIT RECOMMANDATIONS qui ont été faites, celle-là est sans doute celle qui aura marqué le premier colloque sur les machines tournantes tenu à Abidjan (Côte d'Ivoire), les 27 et 28 janvier 2009. Ayant fait le constat que les compétences en la matière sont souvent obligées, pour une raison ou une autre, de partir alors qu'elles peuvent encore être utiles, les participants ont recommandé que ces techniciens puissent bénéficier d'une attention particulière qui permette d'assurer le transfert de leurs connaissances et savoir-faire. L'exercice devra être couplé avec une meilleure gestion prévisionnelle des ressources humaines. Dans la foulée, le colloque recommande aussi l'organisation de formations de perfectionnement sur le contrôle et la surveillance des machines tournantes. Il exhorte surtout à « s'astreindre à acheter les pièces d'origine afin d'assurer la fiabilité et la disponibilité des équipements ».

Initiative du Comité exécutif de l'ARA, ce colloque avait quatre objectifs. Il s'agissait, d'une part, de faciliter les contacts entre les responsables et les techniciens de la maintenance et de l'inspection des machines tournantes des raffineries et des dépôts de l'ARA. Il s'agissait, d'autre part, de s'accorder sur une plateforme commune en matière de surveillance des machines tournantes. Le troisième objectif consistait à s'informer sur les méthodes avancées de suivi de dégradations mécaniques, des moyens de contrôles et de surveillance et le quatrième à échanger sur les retours d'expérience entre raffineries et dépôts.

Seize pays y étaient représentés: Algérie, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Côte d'Ivoire, Congo, RD Congo, France, Gabon, Ghana, Kenya, Maroc, Niger, Nigeria, Ouganda, Sénégal.

Des sociétés spécialisées dans le domaine ont participé aux travaux: SKF, M. Varenne Consulting.

La cérémonie d'ouverture s'est déroulée sous le parrainage du ministre ivoirien des Mines et de l'Energie, M. Léon Emmanuel Monnet. ■



LES HUIT RECOMMANDATIONS

- Dissocier les liens hiérarchiques entre l'entité d'intervention et celle du contrôle, afin de donner plus de poids aux recommandations de cette dernière
- Pérenniser les compétences techniques par le transfert des connaissances et du savoir-faire et une meilleure gestion prévisionnelle des ressources humaines
- Organiser des formations de perfectionnement sur le contrôle et la surveillance des machines tournantes (analyse vibratoire)
- S'astreindre à acheter les pièces d'origine afin d'assurer la fiabilité et la disponibilité des équipements
- Mettre sur le site Internet de l'ARA les coordonnées des responsables maintenance et inspection des machines tournantes
- Partager les bonnes pratiques par des échanges aussi bien en matière de contrôle que de surveillance
- Partager à travers le site Internet de l'ARA les retours d'expérience suite aux incidents sous forme d'alertes techniques
- Mettre sur le site Internet de l'ARA les dates des arrêts des raffineries membres ainsi que les besoins en renforts maintenance.

"We realized that during ARA seminars, there was a missing link: human resources. The development of human resources is one of ARA's key objectives. Especially since men and women are those who, jointly build companies"

He added that, it is not obvious "to move towards progress, growth and sustainable development without constantly seeking to optimize human resources, especially in a

constantly developing world". With a world environment becoming more and more specialized, "proper management" at this level proves to be, he said, absolutely necessary. Training comes in as a trigger, said Mr. Dervain, by way of workshops or seminars.

3 subtopics were discussed during that seminar: "Evolution and prospects of the Human Resources function", "Management and development of competences" and "Social

relations: prerequisites for the success of company development". They were supported by a discussion forum about "the optimization of resources within ARA."

Aziz Dades and Khalid Safir, Governors of His Majesty the King Mohamed VI, and Mr. Habib Makiki, former minister for Higher education and National Education of the Moroccan kingdom, honored the conference by their presence ■



MONITORING ROTATING EQUIPMENTS: SUSTAINING TECHNICAL SKILLS

■ Sustaining technical skills through transfer of knowledge and expertise and better human resources management planning.

OF THE EIGHT recommendations made, this one is probably that which marked the first seminar on rotating equipment held in Abidjan, Côte d'Ivoire from 27-28 January, 2009. Having raised the observation that the relevant staff is often compelled, for one reason or another, to leave while they can still be useful, participants recommended that this technical staff should receive special attention to ensure the transfer of their knowledge and expertise. This exercise should be coupled with better human resources management planning.

The seminar also recommends development

training courses on control and monitoring of rotating equipment and the purchase of original parts only to ensure the reliability and availability of equipment.

The seminar initiated by ARA Executive Committee had four objectives:

1. Facilitate contacts between people in charge and technicians in charge of maintaining and inspecting ARA refineries' rotating equipment and depots;
2. agree on a common platform to monitor rotating equipment;
3. learn about advanced methods for monitoring mechanical degradation, means of control

and surveillance;

4. share experience between refineries and depots.

Sixteen countries were represented: Algeria, Benin, Burkina Faso, Cameroon, Côte d'Ivoire, Congo, DR Congo, France, Gabon, Ghana, Kenya, Morocco, Niger, Nigeria, Uganda and Senegal.

A number of expert companies such as SKF and Mr. Varenne Consulting participated.

The opening ceremony was conducted under the sponsorship of Mr. Emmanuel Leon Monnet, Ivorian Minister of Mines and Energy.

EIGHT RECOMMENDATIONS

- 1- Separate the hierarchical relationships of the intervention from the monitoring body for the latter's recommendations to have more impact.
- 2- Sustain technical skills through transfer of knowledge and expertise and better human resources management planning.
- 3- Organize development training courses on control and monitoring of rotating equipment (vibration analysis)
- 4- Apply oneself to purchase original parts to ensure reliability and availability of equipment.
- 5- Post on ARA website contact details of officers in charge of maintaining and inspecting rotating equipment.
- 6- Share industry best practices by exchanging on both control and monitoring related issues.
- 7- Share experience learned following incidents via technical alerts on ARA website
- 8- Post dates of all member refineries downtime and maintenance reinforcement needs on ARA website.



Fire at Tema Oil Refinery (TOR): ARA'S PRESIDENT CONVEYS HIS COMPASSION

IN AFRICA, just as anywhere else in the world, no misfortune is a personal tragedy but rather an ordeal shared by entire families. This is the token conveyed by ARA's President trip to Ghana early after the fatal fire which broke out at Tema Oil Refinery (TOR) last 19 January 2010. The fire broke out at the fueling truck loading frame used for domestic purposes. The death toll is of one staff including one seriously injured person. Six fueling trucks burnt down and several others damaged.

Mr. Joël Dervain traveled to stand alongside TOR's Management to show compassion and solidarity on the part of the ARA family which the Ghanaian refinery belongs to. TOR's Management headed by Acting CEO, Kwame Ampofo was actually very sensitive to the attention lavished by ARA's President on them.

Taking the opportunity of this trip to Ghana, ARA's President met with the Management of GNPC (Ghana National Petroleum Corporation) to exchange views on major issues pertaining to the African oil sector. ■

Incendie à la TOR: LA COMPASSION DU PRESIDENT DE L'ARA

EN AFRIQUE, sans doute plus que partout ailleurs dans le monde, un malheur n'est jamais un drame personnel, mais une épreuve partagée par l'ensemble de la famille. Tel est le symbole d'un voyage que le Président de l'ARA a effectué au Ghana au mois de janvier dernier. M. Joël Dervain était aux côtés des dirigeants de la Tema Oil Refinery (TOR) dont une installation a été ravagée par un incendie mortel le 19 janvier. L'incendie s'était déclaré au portique de chargement des camions d'essence destinés à l'approvisionnement du marché domestique. Il avait fait un mort et un blessé grave. Six camions citernes ont été brûlés et plusieurs autres endommagés.

M. Joël Dervain était allé marquer la compassion et la solidarité de la famille ARA à laquelle appartient la TOR. Les responsables de l'Entreprise, le directeur général par interim, Kwame Ampofo, en tête, se sont montrés très sensibles à ce témoignage d'attention.

Le Président de l'ARA a mis à profit ce voyage au Ghana pour rencontrer et échanger avec les Dirigeants de la GNPC (Ghana National Petroleum Corporation) sur les grandes questions du secteur pétrolier africain. ■



African Refiners Association
Association des Raffineurs Africains
جمعية المكررين الأفارقة

8th-10th March 2010

ARA Annual General Meeting

Keynote Speakers:

Ms. Dipuo Peters,
Minister Of Energy of South Africa

Mr Somit Varma,
Director, Oil.Gas, Mining & Chemicals
World Bank,

ARA

WEEK 2010

8 - 12 MARCH

To be held at the Westin Grand Hotel, Cape Town

11th-12th March

Downstream Workshop

organised by

CITAC

Diamond, Gold & Silver Sponsorship packages
available. For further information contact us by:
Tel: + 44 207 343 0015 - Fax: + 44 207 343 001
Email: info@afra.org

