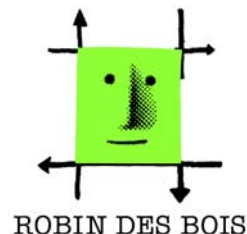


Robin des Bois Conférence de presse à Abidjan



Lundi 25 septembre 2006 à 10 h
Hôtel SOFITEL
1, avenue Delafosse Prolongée

Contact :
Charlotte NITHART

Le *Probo Koala*

Paldiski

<http://www.portoftallinn.com/PortMap/paldiski.html>



1 sur 1

20/09/2006 09:54

Le *Probo Koala* est arrivé dans le port de Paldiski-Tallinn le vendredi 15 septembre. Cette image capturée sur le site internet du port de Tallinn représente le *Probo Koala* à quai le 20 septembre. Il en est reparti cette nuit pour une destination inconnue. La chasse est ouverte. Attention, il va changer de nom.

le *Probo Koala* est revenu à Paldiski le samedi 23 juillet à 20h15

Robin des Bois
Association de protection de l'Homme et de l'environnement
14, rue de l'Atlas 75019 Paris – France
Tel : 33 1 48 04 09 36 / Fax : 33 1 48 04 56 41
www.robindesbois.org contact@robindesbois.org

Sommaire

- **Texte de la conférence de presse « *Probo Koala* » du 25 septembre 2005**
 - La 1^{ère} vague et le reflux.
 - La convention MARPOL
 - L'Union Européenne et les déchets d'exploitation des navires.
 - Le *Probo Koala*
 - Le choix de la Côte d'Ivoire

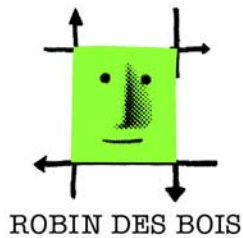
- **Annexe à la directive européenne** relative à la déclaration préalable et obligatoire sur les déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison à bord de tous les navires.

- **Annexe sur le procédé Merox** capable dans des raffineries d'extraire le mercaptan et le soufre.

- **Courrier adressé le 25 septembre 2006 à Monsieur Dimas, commissaire européen à l'environnement.**

- **Courriers adressés le 25 septembre 2006 à Monsieur Barrot, commissaire européen aux transports et à Monsieur Borg, commissaire européen à la pêche et à la mer.**

- **Courriers adressés le 25 septembre 2006 aux Ambassadeurs à Paris des pays africains ayant signé la convention MARPOL.**



La 1^{ère} vague et le reflux.

Le Lynx, le Makiri, le Zanoobia.

Le *Lynx* quitte le port italien de Carrare en février 1987 avec 10.000 fûts de déchets toxiques à destination de Djibouti. Le mécanisme financier est éclairant : des entreprises européennes versent 500 \$ par tonne à Jelly Wax, une société de regroupement de déchets basée dans le nord de l'Italie. Jelly Wax revend les déchets au prix de 272 \$ la tonne à un intermédiaire suisse Gianfranco Ambrosini, directeur d'Intercontract qui propose à son correspondant à Djibouti 36 \$ par tonne de déchets débarqués. Mais la cargaison est refusée par les autorités portuaires. Le *Lynx* repart à Puerto Cabello au Venezuela où Jelly Wax pense avoir trouvé un correspondant fiable et un exutoire. La cargaison est effectivement débarquée par 35° C, volatile, suintante et mortelle : un enfant qui se barbouille de résidus de peinture meurt le lendemain.

Le *Makiri* entre en scène quand à la demande du Venezuela les déchets sont repris à destination non pas de l'Italie mais de Tartous en Syrie où il arrive le 10 décembre 1987. Là les déchets sont repris à bord du *Zanoobia* qui erre en Méditerranée et rejoint finalement le port de Carrare en mai 1988, plus d'un an après le départ initial des déchets.

Nigeria.

A partir du 24 septembre 1987 et jusqu'en mai 1988, des navires amènent sur le port de Koko des fûts de déchets en provenance d'Europe. Au bout de 5 déchargements, 8.000 fûts sont entassés dans un jardin et au bord d'une route. Un courtier italien est responsable de l'opération de regroupement et d'expédition. Un an plus tard les premiers retours vers l'Europe à bord du *Karin B* ont failli être impossibles, aucun port européen n'acceptant le navire. Finalement, l'Italie menacée dans ses intérêts au Nigeria accepte malgré des manifestations hostiles de reprendre les déchets et courant 1989 affine la réparation en important 10.000 t de terres contaminées ou suspectes décapées sur le site de la décharge.

Guinée

Simultanément le Congo, malgré les déclarations du Ministre de l'Information, est en train de succomber aux arguments de producteurs de déchets en l'occurrence américains qui ne savent plus quoi faire de leurs cendres d'incinérateurs, en particulier celui de Philadelphie. La société intermédiaire est basée au Liechtenstein. Un navire est prêt à quitter les Etats-Unis en juin 1988 mais le Congo fait marche arrière au dernier moment limogeant au passage quelques hauts fonctionnaires et le Directeur de l'Environnement. Qu'importe ! Les déchets seront déversés sur l'île de Kassa en face de Conakry en Guinée. Plus d'un mois plus tard les 15.000 t de cendres seront reprises par cargo et réexpédiées aux Etats-Unis.

Guinée Bissau

Intercontract signe en octobre 1987 un contrat avec la Guinée Bissau : 100.000 t / an pendant 10 ans, 40 \$ par tonne pour le pays importateur. Seuls des déchets chimiques et

pharmaceutiques seraient concernés à l'exclusion de déchets radioactifs. Cette exclusion vise à rassurer les opinions publiques et les personnels politiques. La géologie est considérée comme très favorable ; des projets concurrents émanant de sociétés basées à Londres et sur l'île de Man sont eux aussi pris en considération par le Ministère des Ressources Naturelles et de l'Industrie de Guinée Bissau. Ces sociétés fantômes travailleraient pour des producteurs de déchets américains. La Guinée Bissau renonce à son projet fin mai 1988 malgré la promesse de l'installation d'un incinérateur dernier cri technique.

Bénin.

Un courtier en déchets implanté à Gibraltar sous le nom de SESCO propose d'attribuer au Bénin 2,5 \$ par tonne de déchets importés. Le volume maximal atteindrait 1 million de tonnes par an. Des investissements dans le tourisme béninois et l'agriculture sont garantis par SESCO à raison de 0,50 \$ par tonne. 5 ministres approuvent le contrat et 2 le signent dont celui des Finances et de l'Economie. Le Ministre de la Santé est contre. Une fosse est préparée pour recevoir les déchets dans la région d'Abomey. Le président Kérékou renonce officiellement au projet sous la pression de l'opinion publique et de l'Organisation de l'Unité Africaine qui dans une motion unanime déclare le 23 mai 1988 que « **le déversement des déchets nucléaires et industriels en Afrique est un crime contre l'Afrique et les populations africaines** ».

Ailleurs en Afrique.

Des projets analogues toujours montés par des courtiers européens en priorité suisses et italiens en entente avec des fonctionnaires et leurs ministères, des sociétés d'import-export, des notables locaux comme des consuls honoraires ont failli aboutir en Angola, en Namibie, au Sénégal, en Gambie, au Congo, et au Cap Vert. En 1992, un contrat avec la Somalie a été mentionné.

Conséquences.

Ces contrats Pays du Nord-Afrique apparaissent au moment où les réglementations sur la gestion des déchets se resserrent et entraînent à la fois une pénurie d'installations légales et une augmentation constante des coûts d'élimination. Cette évolution est due à plusieurs facteurs : l'augmentation de la production des déchets dans les pays européens et aux Etats-unis, l'arrêt de l'incinération en mer de déchets toxiques à bord de navires spécialisés, la réduction des possibilités d'immersion des déchets et le renforcement des contrôles intra européens consécutif à l'affaire dite des fûts de Seveso.

Beaucoup de contrats d'exportation vers l'Afrique ont échoué grâce à l'action politique de l'Organisation de l'Unité Africaine et du Parlement Européen, grâce à l'opinion publique africaine et aux ONG environnementales en Europe. **Les dépôts connus de déchets venus en Afrique, en provenance des Etats-Unis et de l'Europe ont été repris par les pays exportateurs, c'est-à-dire les pays d'où venaient les navires. C'est en particulier le cas pour les déchets arrivés au Nigeria. Les autorités italiennes ont fait procéder à l'enlèvement des sols sur lesquels les fûts en mauvais état avaient été stockés et traiter ces 10.000 t de terres en Italie ou dans un pays européen.**

Ce flux de déchets vers l'Afrique et le reflux ont eu des prolongements réglementaires européens et internationaux. En octobre 1988, l'Italie interdit l'exportation des déchets vers des pays hors Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE). La convention de Lomé IV lie la Communauté Européenne à 69 pays ACP (Afrique-Caraïbes-Pacifique) signé le 15 décembre 1989 son article 39 interdit l'exportation des déchets depuis la Communauté Européenne vers les pays signataires. La directive européenne du 18 mars 1991 et le règlement communautaire du 1^{er} février 1993 privilégie le traitement de proximité et établit le principe de l'interdiction de l'exportation des déchets de l'Union Européenne vers des pays

tiers. Pour des déchets non valorisables les possibilités de dérogation sont très réduites. Seuls les pays de l'Association Européenne de Libre Echange (AELE), signataires de la convention de Bâle peuvent en être destinataires. **En mai 1989, 34 pays – il y en a aujourd'hui 168 – signent la convention sur les mouvements transfrontaliers de déchets dangereux, dite la Convention de Bâle, qui a pour qualités principales de rendre administrativement impossible l'exportation de déchets toxiques non recyclables vers des pays démunis de filière d'élimination et de faciliter l'importation des mêmes déchets dans les pays munis de la filière d'élimination en provenance des pays démunis.** Mais la convention de Bâle et l'Europe autorisent aujourd'hui l'exportation vers l'Afrique de biens de consommation désaffectés tels les pneus, les voitures et camions usagés, les ordinateurs, emballages et plastiques souillés au motif que ces déchets sont recyclables ou susceptibles de réemploi. En fait, il s'agit simplement faute d'avoir les moyens de démanteler ces déchets en Europe de s'en sortir à bon compte. **L'Afrique et les ONG environnementales en Europe, ainsi que les opinions publiques doivent être très vigilantes vis-à-vis de ces flux dont certains à l'exemple des vieux ordinateurs vont avoir une tendance naturelle à gonfler.**

Les réglementations européennes sur les mouvements de déchets et la convention de Bâle excluent de leurs champs d'application un certain nombre de déchets parmi lesquels les déchets d'exploitation des navires.

La convention de Bâle dans son article 1^{er} dit que « **les déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire et dont le rejet fait l'objet d'un autre instrument international sont exclus du champ d'application de la présente convention** ». C'est pourquoi dans la mesure où les déchets débarqués à Abidjan du *Probo Koala* sont annoncés comme étant des déchets d'exploitation, il n'est pas possible de mettre en œuvre l'article 9.2 de la convention de Bâle stipulant que les déchets ayant fait l'objet d'un mouvement transfrontalier illicite doivent être repris par l'exportateur ou le producteur dans un délai de 30 jours à compter du moment où l'état d'exportation a été informé du trafic illicite. **Il ne peut pas, dans l'état actuel des informations disponibles, être tout à fait exclu que, pour contourner la convention de Bâle, les opérateurs du *Probo Koala* aient à un moment ou à un autre, dans l'une ou plusieurs cuves du navires, mélangé des déchets produits par des installations terrestres aux déchets d'exploitation et résidus de cargaison du navire.**

La convention MARPOL

MARPOL est placée sous la tutelle de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). C'est la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires. Elle régleme les rejets opérationnels en mer de déchets chimiques et d'hydrocarbures issus du lavage des citernes, des cales et des machines. Elle contribue à lutter contre les dégazages assimilables à des micro marées noires. MARPOL n'a aucun effet contraignant et ne met pas en place un régime de sanctions.

Les Pays-Bas et l'Estonie, touchés par le *Probo Koala* avant qu'il ne fasse route vers l'Afrique, sont signataires des annexes I et II de la convention MARPOL, de même que le Nigeria, le Togo et le Ghana dont les ports de Lagos, Lomé et Tema ont déjà accueilli le navire fautif. Les annexes I et II forment un ensemble de règles (26 pour l'annexe I, 15 pour l'annexe II). Selon les règles 12 pour l'annexe I et 7 pour l'annexe II, les pays signataires doivent disposer d'installations capables de recevoir les résidus et mélanges contenant des hydrocarbures et des substances liquides nocives. **Chaque pays signataire est appelé à constater les éventuelles insuffisances des capacités de réception, à en faire part au secrétariat de l'OMI et à mettre à jour chaque année l'inventaire des capacités portuaires de réception des résidus d'exploitation. La compilation des informations recueillies est disponible sur le site internet de l'OMI <http://www.imo.org/> en rubrique quick links / circulars / reception facilities.**

Le Nigeria, le Ghana, le Togo et la Côte d'Ivoire n'apparaissent pas dans cette liste. Pour l'Estonie aucune capacité n'est mentionnée dans le port de Paldiski. Pour les Pays-Bas, Amsterdam est cité comme ayant des capacités de réception des résidus d'hydrocarbures et n'ayant pas les capacités de recevoir des mélanges résidus d'hydrocarbures / résidus chimiques tandis que Rotterdam est déclaré comme étant capable de recevoir tous types de déchets d'exploitation. Le Marine Environment Protection Committee de l'OMI dit que cette liste est établie sur la base des informations données par les gouvernements et que des installations peuvent être disponibles même si elles n'y apparaissent pas. **Les pays signataires peuvent intégrer dans cette liste des informations dissuasives et protectrices en cas de litiges avec des armateurs ou affréteurs malhonnêtes. C'est ainsi que le Bénin signataire des annexes I et II précise dans l'inventaire de l'OMI disponible sur internet que « le port de Cotonou n'a pas de capacités de réception des résidus liquides toxiques » et que « les navires entrant dans le port de Cotonou ne sont pas autorisés à décharger leurs déchets liquides ».**

L'Union Européenne et les déchets d'exploitation des navires.

La directive européenne du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison consolide la convention MARPOL et se concentre sur le transit des navires dans les ports de l'Union Européenne.

Les déchets d'exploitation des navires se définissent comme tous les déchets et résidus qui sont produits durant l'exploitation d'un navire ainsi que les déchets liés à la cargaison, y compris les eaux résiduaires de lavage.

Les états-membres doivent assurer la disponibilité d'installations de réception. **Celles-ci doivent être adaptées aux catégories de navires qui font escale dans le port.** Le port d'escale doit être notifié 24 h avant l'arrivée du navire avec une description des volumes et catégories des déchets et d'autres informations sur la gestion des déchets d'exploitation (voir annexe). Un navire peut à titre dérogatoire être autorisé à reprendre la mer et à décharger ses déchets dans le port d'escale suivant s'il s'avère que ce port a les capacités appropriées. **Lorsqu'il y a des doutes sur les capacités du port suivant à réceptionner les déchets, l'Etat du port peut obliger le navire à les déposer sans délai.** Les états-membres doivent régulièrement procéder à l'inspection prioritaire des navires qui ne respectent pas les exigences de notifications, et si nécessaire retenir le navire tant que les déchets d'exploitation ne sont pas déposés à terre dans des installations conformes. Les registres de cargaison et d'hydrocarbures dont la tenue et la disponibilité sont prescrites par MARPOL sont des outils utiles dans le cadre de ces inspections. **Les états-membres et la Commission Européenne doivent coopérer dans le cadre de cette directive pour développer un système d'informations mutuelles et de suivi destiné notamment à améliorer l'identification des navires qui n'ont pas déposé leurs déchets d'exploitation.** Les états-membres veillent à ce que le traitement et l'élimination des déchets d'exploitation des navires soient conformes aux actes législatifs communautaires pertinents en matière d'élimination des déchets.

Le Probo Koala

Au regard de ce maillage réglementaire, la procédure qui a été appliquée au *Probo Koala* en Europe et notamment dans les ports d'Amsterdam et de Paldiski est irrégulière et imprudente à plus d'un titre. **Les navires de la famille des OBO comme le *Probo Koala* génèrent des coûts d'exploitations élevés en raison de leur complexité. Ils peuvent transporter simultanément ou successivement des minerais (Ore), du vrac liquide ou solide (Bulk) et des hydrocarbures (Oil). La difficulté de gestion des résidus d'exploitation des OBO est identifiée par l'OMI. Selon les milieux professionnels, la gestion de leurs résidus de lavage est un casse-tête et le cauchemar des opérateurs portuaires : « *personne n'en veut* ».** Compte tenu de la complexité des boues de lavage des compartiments ayant transporté

des matières différentes et éventuellement incompatibles, il aurait été plus judicieux que le *Probo Koala* se dirige vers Rotterdam plutôt qu'Amsterdam. Mais APS, l'opérateur agréé par le port d'Amsterdam dans le cadre des prescriptions de MARPOL et de la directive européenne a accepté les déchets en les surclassant, ce qui est tout à fait conforme aux modalités réglementaires et tarifaires en vigueur dans l'Union Européenne. **Les déchets ont été tuyautés et pompés dans une barge, puis dans un 2^{ème} temps et sur l'insistance de Trafigura, l'affréteur du navire, retransférés à bord, ce qui constitue à notre sens une démarche exceptionnelle et à la marge de la légalité.** Cela témoigne d'une influence forte de Trafigura dans le périmètre du port d'Amsterdam et au-delà. En application de la directive européenne évoquée dans le paragraphe précédent, les autorités environnementales hollandaises auraient dû contraindre le navire à décharger les déchets ou mettre en demeure l'affréteur et l'armateur de les décharger après Amsterdam dans un port approprié et préalablement informé. Le port suivant dans la trajectoire du *Probo Koala* est Paldiski en Estonie, qui apparaît dépourvu d'installations de réception des déchets d'exploitation des navires, qu'ils soient banals ou complexes. Une visite de sécurité par les inspecteurs estoniens a eu lieu le 11 juillet à Paldiski avant le départ du *Probo Koala* pour l'Afrique. Elle a relevé 2 déficiences techniques sans rapport avec la gestion des résidus. Amsterdam a-t-il prévenu Paldiski ? Un projet d'escale ou une escale non confirmée à Algesiras au sud de l'Espagne, avant de rejoindre l'Afrique ne pouvait pas non plus aboutir au déchargement des déchets d'hydrocarbures, de soude caustique et de chlorés mélangés. Le seul port espagnol susceptible de recevoir ces déchets, et pas de les traiter, est Tarragone, en Catalogne. **La voie préférentielle d'élimination de ces boues est l'incinération dans des sites spécialisés. Il n'y en a aucun aux Pays-Bas, ni en Estonie, ni en Espagne et le dépôt de ces déchets dans un de ces 3 pays aurait dû faire l'objet d'une demande de transfert transfrontalier puisque déchargés du *Probo Koala* les déchets d'exploitation redevables de la convention MARPOL deviennent juridiquement des déchets dangereux redevables de la convention de Bâle comme ils le sont devenus à Abidjan. Les seuls pays en Europe capables d'éliminer les boues du *Probo Koala* ou de l'envisager sont la Finlande, l'Allemagne, la France.**

Le choix de la Côte d'Ivoire

Vue la chronologie des événements et la description qui en est faite par quelques collaborateurs de Trafigura, l'acteur principal de l'affaire, le choix d'Abidjan comme port de débarquement apparaît comme délibéré, réfléchi, et favorisé par l'agrément accordé à un nouvel opérateur portuaire, la société Tommy spécialisée dans la vidange, l'entretien et le soutage des navires.

Le choix d'Abidjan est d'autant plus aberrant et inconséquent que la composition des 528 t de déchets épanchés dans au moins 15 sites d'une ville de 4 millions d'habitants est au moment de la malversation relativement bien connue par Trafigura, le producteur des déchets. C'est sans aucun doute grâce à des analyses fines réalisées à partir d'échantillons prélevés à Amsterdam ou dans un autre port européen que, en plus de la présence d'hydrogène sulfuré, de mercaptan et de soude caustique, des teneurs mesurables en micropolluants organiques chlorés sont connues de Trafigura qui qualifie les déchets de « slops chimiques ». En fait, la présence simultanée de phénols et de chlorés dans la mixture débarquée pourrait révéler la présence résiduelle de pentachlorophénols (PCP) ou d'une molécule voisine. Les chlorophénols sont employés en tant qu'herbicides, insecticides, produits de protection du bois, agents de blanchiment du papier. Le rôle cancérigène des PCP est suspecté mais non confirmé. Les PCP sont persistants et ont des effets préjudiciables sur le foie, les reins, la peau, le sang, les poumons et le système nerveux central. Leur utilisation est interdite ou restreinte dans plusieurs pays. **L'explication la plus simple à ce mélange des risques dans les déchets – inflammables, corrosifs, toxiques – est le mélange dans une seule citerne dédiée de**

résidus de lavage de cargaisons différentes, incompatibles et successives. Il s'agirait d'une erreur opérationnelle de gestion des résidus de lavage du *Probo Koala* et de la volonté des affréteurs de se débarrasser aux moindres coûts financier et administratif d'un « mouton à cinq pattes ».

Enfin, il ressort du Lloyd's Register qui retrace tous les mouvements de navires commerciaux que le *Probo Koala* est resté de la mi avril à la mi juin 2006 à Gibraltar où il est présumé avoir servi de stockage flottant. Grâce au procédé Merox (cf annexe) et à l'utilisation de catalyseur, le *Probo Koala* pourrait avoir servi de raffinerie flottante panaméenne ayant vocation à transformer le naphta en essence de mauvaise qualité. La mixture déversée à Abidjan pourrait aussi amalgamer des résidus de ce raffinage clandestin. L'appellation de déchets d'exploitation de navires aurait servi à dissimuler la fraude et à s'affranchir de la réglementation européenne sur les déchets dangereux et des prescriptions de la Convention de Bâle qui exclut de son périmètre les déchets d'exploitation normale des navires. Mais cette hypothèse citée par la presse hollandaise est improbable. « Il faudrait être dingue pour faire ça » et cette opération ne peut pas être menée par le seul équipage.

Le traitement des déchets épanchés à Abidjan devra faire l'objet en Europe de précautions et d'informations préalables du public même si leur composition est conforme aux cahiers des charges et aux contraintes administratives de quelques sites d'incinération. En tout état de cause, l'association Robin des Bois comme elle le demande depuis le 12 septembre 2006 par son communiqué « Pour un charter des déchets », oeuvrera pour que l'ensemble des déchets, quel que soit le tonnage des sédiments maintenant contaminés, soit rapatrié en Europe dans les meilleurs délais.

Annexe à la directive européenne (cf paragraphe « *l'Union Européenne et les déchets d'exploitation des navires* », p. 4)

Relative à la déclaration préalable et obligatoire sur les déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison à bord de tous les navires.



ANNEXE II

RENSEIGNEMENTS À NOTIFIER AVANT D'ENTRER DANS LE PORT DE

(port de destination, tel que visé à l'article 6 de la directive 2000/59/CE)

1. Nom, code d'appel et, le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire:
2. État du pavillon:
3. Heure probable d'arrivée au port:
4. Heure probable d'appareillage:
5. Port d'escale précédent:
6. Port d'escale suivant:
7. Dernier port où les déchets d'exploitation des navires ont été déposés et date à laquelle ce dépôt a eu lieu:
8. Déposez-vous
la totalité une partie aucun (*)
de vos déchets dans les installations de réception portuaires?
9. Type et quantité de déchets et de résidus à déposer et/ou restant à bord, et pourcentage de la capacité de stockage maximale que ces déchets et résidus représentent:

*Si vous déposez la totalité de vos déchets, complétez la deuxième colonne comme il convient.**Si vous ne déposez qu'une partie ou aucun de vos déchets, complétez toutes les colonnes.*

Type	Quantité de déchets à déposer (en m ³)	Capacité de stockage maximale (en m ³)	Quantité de déchets demeurant à bord (en m ³)	Port dans lequel les déchets restants seront déposés	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre le moment de la notification et le port d'escale suivant (en m ³)
1. Huiles usées					
boues					
eau de cale					
autres (préciser)					
2. Détritus					
déchets alimentaires					
plastiques					
autres					
3. Déchets liés à la cargaison ⁽¹⁾ (préciser)					
4. Résidus de cargaison ⁽¹⁾ (préciser)					

⁽¹⁾ Il peut s'agir d'estimation.

(*) Cocher la case appropriée.

▼B

Notes:

1. Ces renseignements peuvent être utilisés à des fins de contrôle par l'État du port ainsi qu'à d'autres fins d'inspection.
2. Les États membres désignent les organismes qui recevront des copies de cette notification.
3. Le présent formulaire doit être complété sauf si le navire fait l'objet d'une exemption conformément à l'article 9 de la directive 2000/59/CE.

Je confirme que:

les renseignements ci-dessus sont exacts et corrects et

la capacité à bord est suffisante pour stocker tous les déchets produits entre le moment de la notification et le port suivant où les déchets seront déposés.

Date

Heure

Signature

Annexe sur le procédé Merox (cf paragraphe « *le choix de la Côte d'Ivoire*», p. 6)

Relative au procédé Merox capable dans des raffineries d'extraire le mercaptan et le soufre..



Process Technology and Equipment

Caustic-Free Merox™ Process for Fixed-Bed Naphtha Sweetening

INTRODUCTION

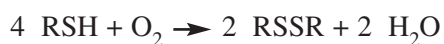
The Caustic-Free Merox process for naphtha sweetening is one of the family of Merox process applications developed for control of mercaptans (thiols) in naphtha and gasoline. The Caustic-Free Merox process was developed specifically to eliminate the use of caustic for mercaptan sweetening. This was accomplished by the development of special high activity catalysts and activators that allow the mercaptan sweetening reaction to take place in the presence of a weak base, ammonia.

Caustic-Free Merox naphtha sweetening can be applied to light and heavy FCC gasolines, natural gas liquids, and light straight-run naphthas. In addition to eliminating the use of NaOH, Caustic-Free Merox gasoline sweetening offers simplicity of design (one major vessel), ease of operation, and minimal effluent disposal concerns. A refiner's existing Minalk™ Caustic Merox units can easily be converted to Caustic-Free technology.

CHEMISTRY

Caustic-Free Merox naphtha sweetening involves the catalytic oxidation of mercaptans to disulfides in the presence of ammonia. The disulfides formed remain in the treated hydrocarbon stream.

The sweetening reaction is shown below:

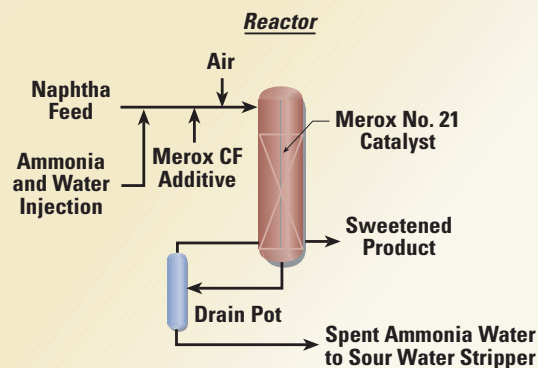


R represents a hydrocarbon radical that may be aliphatic, aromatic, or cyclic; and saturated or unsaturated. A special pre-impregnated catalyst developed specifically for Caustic-Free sweetening accelerates the reaction rate to permit economical treating at normal refinery product rundown temperatures without the need for the presence of a strong base (NaOH). Instead, a weak base, ammonia (NH₃) is employed. A catalyst activator is also used in this application.

PROCESS FLOW DESCRIPTION

A small quantity of anhydrous or aqueous ammonia solution, is continuously injected into the gasoline feed, along with a small amount of Merox CF™ activator prior to the addition of air. The combined stream passes through a fixed bed of Merox No. 21™ catalyst where the mercaptans are oxidized to disulfides and the dilute caustic is coalesced. The sweetened product requires no further filtration or separation. The small amount of coalesced dilute ammoniated water effluent is collected in a drain pot and sent to the refinery's sour water stripper.

Caustic-Free Merox Process for Fixed-Bed Naphtha Sweetening



BENEFITS

LOW CAPITAL INVESTMENT

The non-corrosive environment, near ambient operating temperature and low design pressure allow for carbon steel construction throughout. The simple process flow lends itself well to modular fabrication.

LOW OPERATING COSTS

Although operating costs are higher than a Minalk Caustic Merox unit, the operating costs of a Caustic-Free Merox unit are still low. Catalyst, chemical, and utility costs are only a few U.S. cents per barrel of treated product.

ELIMINATION OF CAUSTIC

- This technology has been developed by UOP specifically for refiners that require complete elimination of caustic for sweetening applications due to environmental concerns or high caustic disposal costs.
- Replacing existing liquid-liquid sweetening units that generate large quantities of high concentration spent phenolic caustic effluents can be a very economic solution for refiners with high caustic disposal costs.
- Existing sweetening units can easily be converted to Caustic-Free Merox technology.

EASE OF OPERATION

A naphtha sweetening Caustic-Free Merox unit requires minimal operator attention. Air, ammonia and activator injection rates are the only adjustments necessary to accommodate a wide range of feed rates and mercaptan concentrations.

HIGH EFFICIENCY DESIGN

The fixed-bed reactor in a naphtha sweetening Caustic-Free Merox unit uses the same effective distribution / collector internals used in a Minalk Caustic Merox unit. Sweetening takes place in the presence of ammonia and a high surface area pre-impregnated catalyst designed specifically for naphtha and gasoline sweetening.

PRODUCT QUALITY

- The Caustic-Free Merox process reliably produces a sweetened product containing less than 5 wt-ppm mercaptan sulfur.
- Since the naphtha sweetening Caustic-Free Merox process utilizes a weak base, only very minimal amounts of phenols (“acid oils”) are removed from the feed. Phenols are natural oxidation inhibitors that have high octane blending value.

EXPERIENCE

The first gasoline sweetening Caustic-Free Merox was placed into commercial operation in 1990. To date, a total design capacity of 98,200 barrels per stream day have been placed on stream.

CATALYST

To ensure that catalyst of the highest quality is available, UOP manufactures a family of highly active and selective catalysts and activators for the Caustic-Free Merox process. Merox No. 21 catalyst has been developed specifically for gasoline sweetening applications. Merox No. 21, which is supplied as a pre-impregnated catalyst, is used with Merox CF activator.

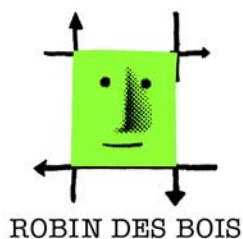
FOR MORE INFORMATION

For more information, contact your UOP representative or UOP at:

Phone: +1-847-391-2000

Fax: +1-847-391-2253





Monsieur Dimas

Commission Européenne
200, rue de la Loi
B-1049 Bruxelles / Brussel

Le 25 septembre 2006

A l'attention de Monsieur Dimas, commissaire européen à l'environnement

Monsieur,

Les déchets d'exploitation des navires de commerce relèvent de la convention internationale MARPOL et de la directive européenne sur « les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison » qui prévoit que ces déchets doivent être éliminés en conformité avec les réglementations européennes. Or, le scandale du *Probo Koala*, armateur grec et affréteur européen, démontre que les déchets d'exploitation normale ou anormale des navires échappent aux prescriptions réglementaires en vigueur en Europe et polluent la Côte d'Ivoire.

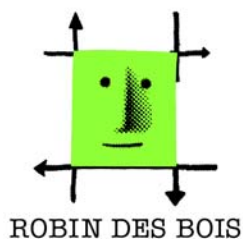
D'autre part nous constatons dans le cadre de cette affaire que la fonction de stockage flottant de produits pétroliers n'est pas assujettie aux contraintes réglementaires et de suivi imposées aux stockages terrestres. Nous pensons donc que cette fonction doit faire l'objet d'une réévaluation par vos services et d'un contrôle mutuel avec la commission aux transports et la commission à la pêche et aux affaires maritimes.

Nous vous serions donc reconnaissants de nous faire part de vos intentions et initiatives dans ce domaine. Dans l'attente de votre réponse nous vous prions d'agréer Monsieur le Commissaire l'expression de nos meilleurs sentiments.

Jacky Bonnemains
Président de l'association Robin des Bois

Pièce jointe : dossier Robin des Bois sur le *Probo Koala*.

Copie à Monsieur Jose Manuel Barroso, président de la Commission Européenne.



Monsieur Barrot
Monsieur Borg

Commission Européenne
200, rue de la Loi
B-1049 Bruxelles / Brussel

Le 25 septembre 2006

A l'attention de Monsieur Barrot, commissaire européen aux transports et de Monsieur Borg, commissaire à la pêche et aux affaires maritimes.

Messieurs,

Le scandale du *Probo Koala* intéresse au plus haut point votre Commission et en même temps nous constatons à ce jour de la part de l'Union Européenne un silence profond à ce sujet. Peut être n'en avez-vous pas entendu parler. Dans ce cas nous vous conseillons, ainsi qu'à vos collaborateurs, de bien vouloir lire le dossier *Probo Koala* de Robin des Bois qui rassemble beaucoup d'informations sur ce sujet.

Vous y découvrirez en particulier que la directive européenne sur « les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison » n'a pas été respectée dans les ports d'Amsterdam et de Paldiski. La fonction temporaire de stockage flottant du *Probo Koala* pose aussi des problèmes en termes de sécurité et nous ne comprenons pas que des stockages flottants de 30.000 t ou plus échappent aux contrôles et aux règles de sécurité industrielles et de gestion des déchets imposés en Europe aux stockages terrestres.

Nous vous prions donc de nous faire savoir ce que vous envisagez de faire et de recommander pour forcer les armateurs européens qui rassemblent une part majeure de la flotte mondiale et les affréteurs à décharger dans des ports spécifiquement équipés les déchets d'exploitation des navires, qu'ils soient composés de résidus d'hydrocarbures ou de résidus chimiques, ou des 2 mélangés et de nous faire savoir ce que vous envisagez de faire pour contrôler les stockages flottants de matières dangereuses, sachant que cette fonction temporaire est souvent attribuée à des bateaux douteux comme le *Probo Koala*, mais aussi le *Prestige* qui par sa marée noire a endeuillé en 2002 une bonne partie de l'océan Atlantique et du littoral du Portugal, de l'Espagne et de la France. Nous pensons que autant pour les stockages flottants que pour l'application de la directive européenne précédemment citée une passerelle doit être ouverte entre votre commission et la commission à l'environnement.

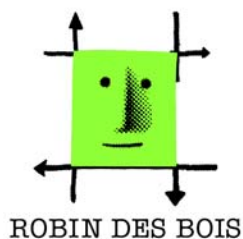
Dans l'attente de votre réponse nous vous prions d'agréer, Messieurs les Commissaires, l'expression de nos sentiments respectueux.

Jacky Bonnemains
Président de l'association Robin des Bois

Pièce jointe : dossier Robin des Bois sur le *Probo Koala*.

Copie à Monsieur Jose Manuel Barroso, président de la Commission Européenne.

Association de protection de l'Homme et de l'environnement
14 rue de l'Atlas 75019 PARIS – Tel : 01.48.04.09.36 / Fax : 01.48.04.56.41
www.robindesbois.org



Le 25 septembre 2006

A l'attention de Messieurs les Ambassadeurs en France d'Angola, du Congo, de Côte d'Ivoire, du Gabon, de Gambie, du Ghana, de Guinée, de Guinée Bissau, du Liberia, de Namibie, du Nigeria, du Sénégal, de Sierra Léone, du Togo.

Messieurs,

Après le scandale du *Probo Koala*, ce navire battant pavillon panaméen et géré par des intérêts européens ayant déversé des déchets toxiques à Abidjan, nous constatons des lacunes dans le système de défense et de protection des pays africains vis-à-vis de ces pratiques.

Mais nous remarquons aussi que le Bénin en tant que signataire de la principale convention internationale pertinente, la convention MARPOL sur la prévention des pollutions par les navires, a notifié à l'Organisation Maritime Internationale et sur le site internet à l'adresse <http://www.imo.org/> en rubrique quick links / circulars / reception facilities l'absence de capacités appropriées pour recevoir les déchets liquides d'exploitation des navires et par conséquent l'interdiction de déchargement dans le port de Cotonou de ce type de déchets d'exploitation.

Nous nous permettons d'encourager votre pays signataire de la convention MARPOL à adopter une démarche similaire à celle du Bénin, étant donné la complexité et la toxicité de certains de ces déchets comme les « slops chimiques » déchargées du *Probo Koala* à Abidjan. Une telle mention d'interdiction sur le site internet de l'OMI en plus de son effet dissuasif constituerait une protection juridique pour votre pays en cas de litige avec un armateur ou un affréteur malveillant ou négligent.

Nous vous serions reconnaissants de nous faire connaître les initiatives que votre pays envisage de prendre dans ce domaine et nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments respectueux et dévoués.

Jacky Bonnemains
Président de l'association Robin des Bois