



## Nouveau siège d'Oran

Les préparatifs vont bon train pour le transfert du personnel au nouveau siège d'Oran. Le transfert des structures sera programmé au terme des travaux d'aménagement qui tirent à leur fin.

Il est à noter que les structures opérationnelles pour leurs parts demeureront installées à Arzew, près des terminaux gaziers et pétroliers pour la bonne marche de la flotte.



## 2004, Année des nouvelles règles

L'Organisation Maritime Internationale a adopté plusieurs exigences ces dernières années dont une bonne partie a pour échéance le 1<sup>er</sup> juillet 2004. Le Code ISPS, l'AIS, le SSAS sont en effet de nouvelles exigences auxquelles les opérateurs de navires concernés doivent s'y conformer avant cette date.

ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) : D'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2004, tous les navires assujettis à la Convention SOLAS ainsi que les installations portuaires qui les desservent devront répondre aux exigences du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Les principales exigences du code sont résumées ci après :

- évaluation de la compagnie par un organisme spécialisé dans la sûreté,
- élaboration de plans de sûreté pour chaque navire
- Formation d'officiers de sûreté de la compagnie (CSO) et d'officiers de sûreté des navires (SSO)
- Formation d'auditeurs
- Elaboration de procédures de sûreté...

AIS: *Automatic Identification System* : l'organisation maritime internationale (OMI) a adopté des règlements obligatoires concernant l'installation de systèmes automatiques d'identification (AIS) capables de fournir des informations d'un navire à

un autre et aux autorités côtières. Ce règlement fait partie du chap. V de la nouvelle SOLAS.

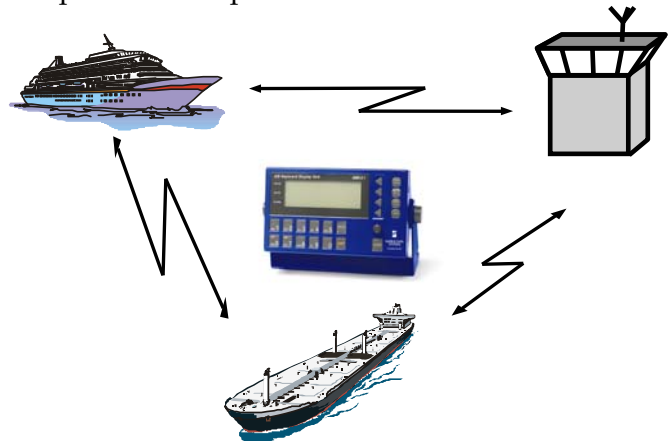


Schéma de transmission de données

L'équipement AIS est constitué d'un transpondeur embarqué pouvant émettre sur les ondes métriques des bandes marines divers renseignements qui proviennent des équipements avec lequel il est l'interface (GPS, gyro, speedlog...)

SSAS (Ship Security Alarm System) : est une exigence de la SOLAS chapitre XI-2, règle 6. Tous les navires doivent être équipés d'un système d'alerte de sûreté du navire (SSAS). Ce système doit avoir deux points de déclenchement (dont un au niveau de la passerelle), transmettre en cas d'attaque terroriste un message à l'autorité compétente désignée par l'Administration.

## Construction d'un GPLier de 22000 m<sup>3</sup>



Le projet d'acquisition du GPLier de 22000 m<sup>3</sup> progresse conformément au planning prévisionnel. Trois chantiers ont

répondu favorablement à l'appel d'offre :

- 1- Chantier Allemand MEYER WERFT
- 2- Chantier Japonais NAMURA
- 3- Chantier Espagnol IZAR

A l'issue de l'ouverture des plis, Le chantier espagnol IZAR a été retenu pour la construction de ce navire. Le chantier s'est engagé à livrer le navire dans un délai de 26 mois.

Un deuxième navire en option est prévu dans le contrat de construction.

La préparation des spécifications techniques a été réalisée en totalité par des ingénieurs et architectes navals de la compagnie.

Ces deux navires seront destinés pour transport de GPL dans le marché méditerranéen et en Europe du nord.

## LNG Lalla Fatma N'Soumer sera livré en Octobre 2004

La construction du méthanier de 145 000 m<sup>3</sup> a été confiée au chantier de construction Japonais dénommé « KAWASAKI SHIPBUILDING CORPORATION ».

La date de livraison du navire est prévue fin Octobre 2004, le navire portera le nom de « LALLA FATMA N' SOUMER ».



Navire en construction au chantier KAWASAKI - SAKAIDE -

avec l'assistance de son partenaire MOL.

Ce Superméthanier, de type MOSS (Cuves Sphériques), a une longueur hors tout égale à 289,50 mètres et une largeur de 49 mètres. Il est enregistré sous le pavillon Bahamas.

Les futurs gestionnaires techniques et membres d'équipage se sont déplacés à plusieurs reprises au chantier Kawasaki de SAKAIDE pour suivre la construction de ce navire et assister aux essais des équipements

LALLA FATMA N'SOUMER est une femme qui a incarné au plus haut point les vertus à la fois de courage héroïque et de savoir-faire dans la conduite de la résistance. Elle est née au village de Ouardja en 1830 où elle a reçu une éducation religieuse.

*Depuis son jeune âge, elle fût animée du sentiment de révolte face à la colonisation et par le désir ardent de la combattre, alors même qu'elle menait une vie mystique consacrée à la pratique religieuse et à l'étude de la théologie.*



*Lalla Fatma N'Soumer démontra par les actes que la direction de la résistance n'était pas l'apanage des seuls hommes.*

*Dès la colonisation de l'Algérie, Lalla Fatma N'Soumer opposa une farouche résistance et fit preuve d'un courage et d'un héroïsme sans égale. Elle mourut en septembre 1863 à l'âge de 33 ans.*

HYPROC SC se chargera de la gestion du navire en exploitation

## Boîte noire obligatoire pour les navires



Voyage Data Recorder = Boite noire adopté par IMO par la résolution A.861.20 & EC Directive 1999/35/EC.

Les investigations sur les incidents marins nécessitent des informations (Data) sur l'historique de la navigation.

Pour cela, l'implantation d'une "boite noire" Black Box" de sécurité s'est avérée indispensable pour les navires.

Ce système permet :

- Enregistrement du son vocal
  - Enregistrement Vidéo
- Cette installation est reliée à plusieurs équipements (Echo

Sondeur / radar / GPS / Speed log...).

Ce système d'enregistrement de données permet de conserver toutes les informations concernant la vitesse, l'angle de barre, le cap, la position, les images radar, les alarmes et les conversations échangées.

Il est obligatoire pour les nouvelles constructions de navires, et avant 01/01/04 pour les navires à passagers existants.

## Automated Manifest System

L'AMS (Automated Manifest System) est une nouvelle exigence qui vient s'ajouter aux multiples réglementations maritimes actuelles.

Promulguée subséquemment aux événements du 11 Septembre, elle est désormais imposée à tous les navires opérant au départ ou à destination des ports américains.

Devant entrer en vigueur le 04 Mars 2004, une extension de 30 jours supplémentaires a été concédée par le CBP (Customs & Borders Protection) pour

permettre aux armateurs de mieux s'imprégner des démarches à suivre.

Mais qu'est ce que L'AMS ? c'est la transmission automatisée par le bord du cargo manifest aux services des douanes américains (CPB). Pour ce faire, les armateurs concernés doivent préalablement acquérir le Standard Carrier Alpha Code (SCAC) ainsi qu'un international Carriers' Bond (ICB).

Cette loi qui a été votée en 2002 pour améliorer la sécurité des

enlèvements de cargaisons entrant ou sortant des USA, requiert de soumettre obligatoirement les informations du cargo manifest par voie électronique avant l'arrivée du navire dans les eaux américaines.

Pour sa part, HYPROC S.C. a pris toutes les mesures qui s'imposaient pour se conformer à cette loi afin d'assurer la continuité du programme d'enlèvement de GNL de son client SONATRACH sans risque d'interruption.

## VETTING

Face à la promulgation de nouvelles réglementations et de nouvelles exigences qui traitent du domaine maritime, les armateurs se voient obliger de s'y conformer pour se maintenir et garder leur part de marché dans le transport maritime international.

Les inspections Vetting, imposées par les grandes compagnies pétrolières, appelées les Majors, visent en premier lieu à éliminer les navires sous-normes et en second lieu à rehausser le niveau de sécurité des navires afin de limiter les accidents en mer et dans les différentes installations portuaires.

Mais il est inévitablement une contrainte forte pour l'armateur et les responsables du navire puisque toutes les compagnies pétrolières en ont adopté le principe.

La principal objectif du vetting est de s'assurer que le navire inspecté ne présente aucun danger et pour la cargaison transportée et pour le terminal où il est censé opérer.



Depuis quelques années, les navires de l'entreprise ont subi des inspections de différents majors et ces navires ont été souvent acceptés à opérer dans leurs terminaux.

Pour répondre aux exigences de ce marché et aux attentes de ses clients, Hyproc Shipping Company a œuvré dans ce sens en mettant en place les moyens humains et matériels pour réussir ce processus, condition indispensable à sa survie.

A ce titre, l'entreprise a élaboré une procédure où tous les acteurs internes intéressés par les inspections Vetting sont induits.

Cette procédure décrit toutes les dispositions à entreprendre préalablement par les

structures concernées avant la présentation du navire au vetting.

Un planning est élaboré en fonction des opportunités du marché du fret et des demandes de nos affréteurs aux fins d'accréditer nos navires auprès de leurs clients.

Ce planning est mis à jour en fonction des programmes commerciaux et des terminaux où nos navires sont appelés à charger ou décharger des cargaisons.



Sur ce sujet un séminaire, ayant pour thème « Inspection PSC et Vetting », a été organisé au niveau du siège avec la participation de plusieurs officiers et cadres de l'entreprise. A la fin du séminaire un débat a été ouvert et des échanges d'idées ont eu lieu entre les différents participants.

## Elargissement du conseil des commandants aux officiers des Etats Majors C.E.M.A.F

Dans le cadre de l'élargissement de l'espace de concertation et d'exploitation de toutes les compétences pour mieux prendre en charge le développement de la compagnie et l'accompagner dans

son redéploiement, le conseil des commandants de bord créé en 1999 a été étendu à tous les officiers des Etats Majors de la flotte d'HYPROC SC comprenant les divisions de transport GNL produits de pétrole et cargaison sèche, lors de l'assemblée générale constitutive tenue le 28 Mars

2004 au siège de notre société HYPROC SHIPPING COMPANY.

Lors de cette assemblée onze personnes ont été élues sous la présidence du Commandant Mouailia Salah pour un mandat de cinq ans.

## Formation

HYPROC SC a procédé à la formation de ses propres cadres sédentaires et navigants en qualité de CSO, SSO, auditeurs et instructeurs selon les exigences du Code ISPS.

La formation a concerné 24 SSO, 09 auditeurs, 02 instructeurs et 1 CSO.

Elle a en outre permis par la même occasion de faire bénéficier les représentant des différents

organismes tel que (DMM-DGSN-ISM officiers de ports gardes-côtes, douanes compagnies maritimes) de développer leurs connaissance sur cette nouvelle exigence qui concerne toute une chaîne d'intervenants pour une action commune et efficace.

La formation a été assurée par le NMI (Northeast Maritime Institute), un organisme américain spécialisé dans ce domaine.



Séance de formation ISPS

## Activités Sociales

### Saison estivale

Comme d'accoutumé, les œuvres sociales d'HYPROC S.C. ont programmé cette année pour la saison estivale 2004, au profit du personnel, des locations de bungalows et chambres d'hôtels en bord de mer.



Les sites prévus :

- Les sables (Mostaganem)
- Pins d'Or (Aïn Turck)
- Marsat Ben M'hidi

### Sports

L'équipe de football de sport et travail d'HYPROC S.C. a remporté la coupe de la saison 2004 et ce pour la deuxième année consécutive au niveau de la wilaya d'Oran.

## Audit de Certification à la norme ISO 9001 (2000)

La certification d'HYPROC Shipping Company à la norme ISO 9001 (2000) rentre dans sa troisième année. En effet l'audit de confirmation a été réalisé avec succès au mois de juin 2003. Pour l'année 2004, l'entreprise se prépare pour recevoir les auditeurs externes et ainsi démontrer encore une fois la conformité de notre système de management de la qualité QMS à cette norme, au Code ISM et aussi à la nouvelle exigence qui est le Code ISPS.

Le QMS est en cours de développement avec l'intégration de nouvelles procédures exigées par le Code ISPS.

Ce système de management a été initialement élaboré en 1998 dans le cadre de la certification au Code ISM, pour se développer ensuite en 2001 en intégrant des procédures et processus exigés par la norme ISO 9001 (2000).



Cérémonie de remise du Certificat ISO 9001 / 2000

**HYPROC NEWS** est une publication bimestrielle d'**Hyproc Shipping Company** - CICA / Dept Doc/Com

**Siège Social** : HYPROC Shipping Company Spa - Zhun USTO

BP 7200 ES-SEDDIKIA - Oran 31025 - ALGERIE

Tél : 213 41 42.62.62 / 42.62.63 Fax : 213 41 42.32.75 - Site web : [www.hyproc.com](http://www.hyproc.com) - Email : [hyproc@hyproc.com](mailto:hyproc@hyproc.com)

**Divisions Opérationnelles** : BP 60 Zone Industrielle Arzew - Oran 31200 - ALGERIE

Tél : 213 41 47.48.55-59 Fax : 213 41 47.34.45 Telex : 12096 / 12097 / 12933