

Université Abderrahmane Mira de Bejaia



Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des

Sciences de Gestion

Département de commerce

MEMOIRE DE FIN DE CYCLE

En vue d'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Finance et Commerce International

Thème :

***La gestion de la chaine logistique internationale
Cas du transport de marchandises par voie maritime
(port de Bejaia)***

Réalisé par :

- CHEKRI Sabrina
- BACHIR Hind

Encadrant :

Mr MERIDJA Azzedine

2024/2025

REMERCEMENT

Ce mémoire marque la fin d'un parcours riche en apprentissages, en défis et en rencontres. Avant de présenter mes remerciements plus spécifiques, je tiens à exprimer toute ma reconnaissance envers ceux qui m'ont accompagné et soutenu tout au long de cette aventure

Tout d'abord, nos sincères remerciements s'adressent À notre encadrant Mr. Meridja Azzedine , nous exprimons toute notre gratitude pour son écoute, ses conseils éclairés et son accompagnement précieux. Son regard exigeant et bienveillant nous a guidés à chaque étape, nous poussant toujours à aller plus loin dans notre réflexion.

À l'entreprise LEBP, nous adressons nos sincères remerciements pour nous avoir ouvert ses portes et offert un cadre d'apprentissage enrichissant. Grâce à elle, nous avons pu affiner nos connaissances et donner corps à nos recherches.

Un hommage particulier à Madame Lahlah, dont la disponibilité et les recommandations ont été une lumière précieuse dans la structuration de ce travail. Son soutien nous a aidés à mettre en valeur nos idées avec clarté et justesse.

Enfin, avec une profonde humilité et reconnaissance, nous remercions Dieu, qui nous a accompagnés à chaque instant, nous offrant la force et la persévérance nécessaires pour mener à bien cette étude. Que Son inspiration continue de nous guider vers l'excellence et la sagesse.

À toutes ces personnes qui ont contribué, par leurs gestes et leurs paroles, à rendre ce projet possible, nous renouvelons nos plus sincères et chaleureux remerciements

DÉDICACE

À mes cher parents, qui ont été ma lumière, ma force et mon plus grand soutien.

Votre amour, vos sacrifices et vos prières m'ont portée jusqu'ici. Cette réussite est aussi la vôtre.

À mes frères Aziz et Aimad, votre soutien, vos rires et votre amour ont été ma force et mon refuge.

Merci d'avoir toujours été là

À mon bien-aimé, Merci d'avoir été là dans chaque étape, ton soutien discret mais profond. ont illuminé mes jours d'espoir et renforcé ma foi en moi. Tu es une bénédiction dans ma vie, et je te dédie une part précieuse de ce rêve devenu réalité.

À mon cher oncle Djamel , pilier silencieux de mon parcours, Celui qui n'a jamais attendu de reconnaissance pour offrir son soutien, si je célèbre cette réussite, C'est aussi la tienne.

Merci Tonton

À tous mes proches, ma famille et mes amies(dalida, lynda,katia ,hind) ,

Je vous dédie ce succès, ce fruit tant attendu que j'ai rêvé d'atteindre depuis longtemps.

Sabrina

Je dédie ce modeste travail à mes très chers parents qui m'ont toujours encouragé et soutenue durant toute ma carrière d'étude.

A mon cher grands- père et ma très chère grande mère que Dieu vous garde auprès de nous, en bonne santé et entourés d'amour.

A mes deux chers frères Messipsa et Tahar, que je trouve toujours à mes côtés.

A mon cher oncle Kamal qui a été toujours là pour me soutenir et m'aider.

À tous mes proches, ma famille et mes amies radia, Thimouzgha , sabrina pour leurs soutiens tout au long de mon parcours universitaire.

Hind

REMERCIEMENTS

DEDICACES

LISTE DES ABREVIATIONS

CHAPITRE I..... 3

Généralités sur la logistique et la chaîne logistique3

Section 1: Cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale.....4

1. La logistique.....4

2. Logistique internationale6

3. Les contraintes de la logistique internationale8

4. Les professionnels de la logistique internationale.....9

5. Les missions du logisticien international11

Section 2 les indicateurs de la chaîne logistique.....11

1. Définition de la chaîne logistique12

2. la composition de la chaîne logistique13

3. Les flux d'une chaîne logistique13

4. Les étapes de la chaîne logistique15

CONCLUSION 17

CHAPITRE II..... 18

Le transport maritime des marchandises.....18

Introduction.....19

Section 1 : Les félicitations liées à transaction.....20

1. Incoterms20

2. le transport maritime internationale des marchandises22

Section 2 : les differentes modalites de dedouanement	28
1. La presentation des douanes	28
2. les droits et taxes douaniere.	29
3. La declaration en douane	30
4. depot de la declaration en detail.....	30
5. recevabilite de la declaration en detail.....	30
6. Enregistrement de la declaration	31
7. La verification de la declaration	32
 CONCLUSION	 33
 Chapitre 03 : Etude de cas d'une opération d'importation maritime : cas de l'entreprise PORTUAIRE de BEJAIA.....	 34
Section 01 : présentation de l'organisme d'accueil.....	35
1. Présentation de l'entreprise Portuaire de Bejaia.....	35
2. Activités et description des services de l'EPB	36
3. Mission strategique du port	38
4. services specialiser et digitalisation	38
 Section 02 : Etude de cas Analyse d'une operation d'importation maritime via le port de bejaia	 39
1. presentation des entreprises	39
2. presentation generaale de l`operation.....	40
3. La chaine logistique et les etapes operationnelles de cas pratique	40
 CONCLUSION	 49
 CONCLUSION GENERALE	 52
BIBLIOGRAPHIE	
LES ANNEXES	
LISTE DES ILLUSTRATIONS	
RÉSUMÉ	

Abréviation	Signification
FMI	Fond Monétaire International
CNUCED	La Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement.
CNAN	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.
CACI	Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie
MED	Méditerranée
OMC	Organisation Mondiale du Commerce.
HOS	Hechscher-Ohlin-Samuelson
CCI	Chambre de Commerce Internationale
EXW	Livraison à l'usine.
FCA	Livraison franco transporteur.
FAS	Livraison sur le quai le long du navire.
FOB	Livraison à bord du navire
CFR	Coût, fret payés jusqu'à.
CIF	Coût, assurance et fret payés jusqu'à.
CPT	Transport payé jusqu'à.
CIP	Transport, assurance payés jusqu'à.
DAP	Livraison au lieu de destination.
DES	La livraison à bord du navire
DEQ	La livraison jusqu'au quai
IDA	Association Internationale de Développement
IFC	Corporation Financière Internationale

Introduction Générale

Introduction Générale

Le commerce international se réfère à l'échange de biens, services et capitaux entre différents pays ou régions économiques à travers le monde. Il implique l'achat, la vente et la distribution de produits et services à travers les frontières nationales. Le commerce international est facilité par divers accords commerciaux, organisations internationales et régionales, ainsi que par des infrastructures telles que les ports, les routes, les voies navigables et les réseaux de communication. Il est considéré comme un moteur essentiel de la croissance économique mondiale, favorisant la spécialisation, l'efficacité et l'innovation, tout en offrant aux pays la possibilité d'accéder à une plus grande variété de biens et services.

Le transport des marchandises représente un maillon essentiel de la chaîne logistique. Il permet d'assurer la continuité entre les différentes étapes du processus la chaîne logistique, allant de l'approvisionnement à la distribution finale, en reliant les fournisseurs aux usines, les usines entre elles, puis aux entrepôts, et enfin aux clients.

En tant que composante clé de la qualité du service logistique, le transport influe directement sur la ponctualité, la fiabilité et la sécurité des livraisons. Il est en effet souvent à l'origine de retards, d'erreurs, de pertes, de casses, de vols, ou d'avaries, autant de risques qui peuvent compromettre l'arrivée des marchandises à destination.

L'assurance des marchandises occupe un rôle central en tant qu'auxiliaire actif du commerce. Elle vise à sécuriser les envois d'un chargeur tout au long de leur transport, en garantissant leur protection contre les divers risques pouvant survenir durant le trajet. Pour cela, il est possible soit de souscrire une police d'assurance, soit de négocier directement une couverture avec le transporteur.

Afin d'assurer l'arrivée des marchandises en bon état, toute opération commerciale, qu'il s'agisse d'importation ou d'exportation, nécessite le recours à des prestataires spécialisés tels que les consignataires, transitaires ou commissionnaires. Leur intervention permet de réduire les pertes de temps, d'éviter les séjours prolongés des marchandises dans les zones de stockage, et de limiter les frais supplémentaires. Leur rôle est donc fondamental pour le bon déroulement de l'opération commerciale.

Introduction Générale

Par ailleurs, que ce soit à l'entrée ou à la sortie du territoire, le commerce extérieur repose sur des mécanismes de contrôle douanier rigoureux, destinés à encadrer les flux d'importation et à prévenir les risques de pénurie.

Dans ce constat et dans le cadre de notre recherche nous tenterons de répondre à la problématique suivante : **quels sont les procédures que l'opérateur économique doit accomplir pour la réalisation d'une opération de la logistique internationale?**

Ce qui nous amène à poser d'autres questions afin de mieux maîtriser cette recherche et de mieux canaliser les efforts vers le vif du sujet :

- Peut-on dire que la logistique est un facteur important dans les opérations d'import- export ?
- Quelles sont les formalités préliminaires à remplir permettant aux opérateurs du commerce extérieur d'affecter le dédouanement des marchandises ?

Afin de répondre à ces questions nous allons adopter une démarche méthodologique, La première est d'ordre théorique, élaborée sur la base d'une revue bibliographique utilisant des ouvrages, articles et documents, et dans la seconde, recours au cadre analytique pour expliquer une opération de la gestion la chaine logistique à l'international des marchandises par voie maritime par l'accomplissement d'un stage pratique au sein de L'EPB.

Afin de bien organiser notre travail, nous avons divisé notre étude en trois chapitres. Le premier et le deuxième chapitre est dédié au cadre théorique de notre travail, Le premier chapitre porte sur la logistique et la chaine logistique, Le deuxième chapitre porte sur le transport maritime international des marchandises, dans le troisième chapitre fera l'objet d'une étude d'un cas pratique au sein l'entreprises portière Bejaia.

CHAPITRE I

Généralités sur la logistique et la chaine logistique

Introduction

La logistique est une fonction stratégique qui englobe l'ensemble des activités nécessaires pour assurer la disponibilité des biens et des services, en garantissant une gestion optimale des flux en termes de quantité, délai et coût. Son évolution a conduit à l'émergence du concept de chaîne logistique (Supply Chain), qui représente un maillon fondamental dans la compétitivité des entreprises.

La chaîne logistique intègre toutes les étapes depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à la livraison au client final, en passant par la fabrication et le stockage. Face à une concurrence accrue, les entreprises cherchent à maîtriser ce processus afin d'optimiser leur politique commerciale, suivre les évolutions du marché et préserver leur compétitivité.

Dans ce chapitre nous allons d'abord définir les notions de bases de notre sujet de recherche ainsi que les méthodes de gestion et d'évaluation de la chaîne logistique et pour cela nous avons opté pour les présenter en deux sections comme suit;

La première section est consacrée à la présentation des différents concepts de base de la logistique internationale

La deuxième section traite les indicateurs la chaîne logistique (supply Chain).

Section 1 : Cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale

Dans cette section nous allons présenter d'abord le cadre conceptuel de la logistique puis nous nous focaliserons sur la logistique internationale

1. La logistique

1.1. Définition de la logistique

Définition selon l'Américain Marketing Association en 1948 : « mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation »

TEXIER COLIN MATHE propose la définition suivante en 1980 « la fonction de la logistique dans l'entreprise a pour objectif d'assurer au moindre coût coordination de l'offre et de la demande au plan stratégique et tactique ainsi que l'entretien à long terme de la qualité des rapports clients- fournisseurs. ».

ASLOG (Association française des logistiques d'entreprise) définit la logistique comme

« L'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnement, gestion physiques des encours de fabrication, emballage, stockage, et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et les tournées dès la livraison

Une bonne logistique est en outre, un outil de trois types à savoir :

- Un outil de management : elle conduit à la maîtrise des flux et notamment à la réduction des stocks et la capacité à respecter les délais ;
- Un argument commercial : elle permet de rassurer le client sur la bonne qualité de service au sein de l'entreprise et notamment celle liée au délai de livraison. En effet, le client cherche toujours à acheter un bon produit bien conçu et aussi livré à temps ;
- Une source de productivité : on estime que les coûts de la logistique à l'exportation représentent près de 30% des coûts totaux des ventes internationales, ce qui reflète l'importance du coût de la logistique dans le coût de commercialisation du produit. L'entreprise a donc intérêt à agir sur ce coût pour améliorer sa productivité sur le plan commercial en particulier

1.2. Objectifs de la logistique

L'objectif de la logistique en entreprise porte à la fois sur du court terme (optimisation des flux physiques quotidiens) et sur du moyen à long terme (mise en place de plans d'actions pour optimiser les paramètres de production et de stockage).

L'objectif de la fonction logistique de l'entreprise est de coordonner les produits en circulation de manière à ce que les produits circulent en continue (pour diminuer les délais de livraison) et à regrouper les produits (pour diminuer les coûts).

Après avoir donné un aperçu générale fait de la logistique il semble que cette dernière occupe une place de choix au sein de l'entreprise, laquelle s'est vue étendre à l'ensemble des activités économiques y compris celles exercées à l'international c'est pourquoi un type de logistique s'est développé dans le cadre commerce international il s'agit de la logistique internationale que nous développerons dans le 2^e point de ce chapitre.

2. Logistique internationale

2.1. Définition, finalités et caractéristiques de la logistique internationale

Nous allons définir la logistique internationale, en expliquant ses finalités et ses caractéristiques

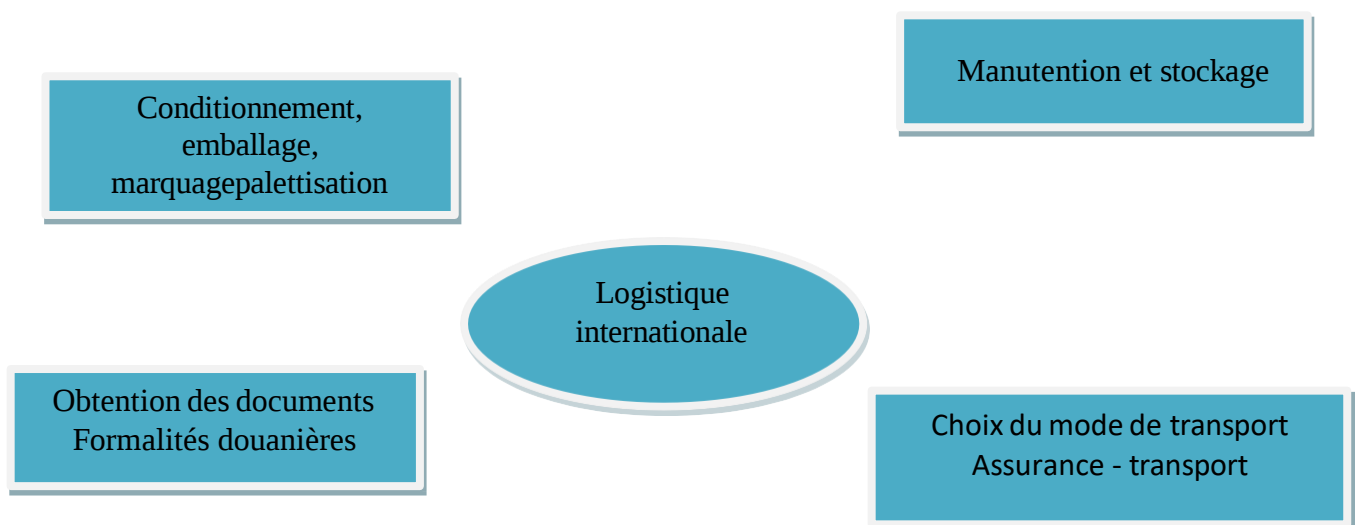
2.1.1. Définition de la logistique internationale

La logistique internationale, c'est la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux de marchandises et de personnes à l'international. Elle intègre les activités d'importation et d'exportation et l'organisation des opérations de transports transfrontaliers.

On ne peut pas simplement limiter la logistique internationale au transport de la marchandise. Il faut inclure les éléments qui l'accompagne : l'emballage de la marchandise, le choix et le chargement des moyens de transport (transport, routier, maritime, aérien, ferroviaire) en fonction des destinations et de la nature du contrat de vente, le stockage sous douane, les opérations de dédouanement tant au départ qu'à l'arrivée, la livraison à l'acheteur étranger ainsi que les assurances sur marchandises transportées et les systèmes de paiement

La logistique internationale est composé par le conditionnement, emballage, marquage, puis on obtient les documents pour les formalités douanières, après viendra la manutention, stockage, puis on fera le choix du mode de transport c'est ce qu'on va expliquer dans le schéma

Figure N01 : les composantes de la logistique internationale



Sources : Corinne Pasco, « commerce international », DUNOD, 4^e édition, Paris, 2002, P66

2.1.2. Finalités de la logistique internationale

La finalité de la logistique internationale est d'accomplir l'acheminement des produits depuis le lieu de livraison dans le pays d'exportation (entrepôt du fournisseur ; entrepôts du transitaire, transporteur....) jusqu'à l'entrepôt de l'importateur dans le pays d'importation.

Il s'agit d'organiser dans les meilleures conditions économiques et les meilleurs délais l'acheminement des marchandises

2.1.3. Les caractéristiques de la logistique internationale

Les caractéristiques contiennent les enjeux et les contraintes

Les enjeux de la logistique internationale

Il y'a plusieurs enjeux dont on expliquera à travers les points suivants

A- Multiplicité des intervenants

Il convient de bien organiser la circulation des informations et des marchandises, bon suivi des flux documentaires, bonne planification des opérations physiques.

B- Multi modalité des opérations de transport

Faire attention à la nature et taille des colis, aux types d'emballages utilisés, favoriser l'utilisation des unités de transport intermodal ;

C- Diversité des textes réglementaires

Des conflits peuvent exister entre les réglementations nationales et internationales.

Il convient de savoir quelle législation ou convention s'applique à chaque étape de l'acheminement international

D- Maîtrise de temps logistiques

Il faut optimiser les temps de traitements des flux (moins de ruptures des charges, gestion anticipée de certaines formalités administratives, inter modalité et accélération des temps de transbordement...)

E- Maîtrise des coûts logistiques

Optimiser les coûts liés aux flux internationaux (coûts des prestataires, meilleure

combinaison de moyens, déploiement des stratégies logistiques collaboratives, choix des régimes douaniers les mieux adaptés à chaque situation.

F- Maîtrise des risques

Protection des marchandises, moins de manipulations, assurance, respect des conditions de transport pour les denrées périssables.¹

3. Les contraintes de la logistique internationale

Il existe plusieurs contraintes auxquelles le logisticien est confronté, nous les présenterons dans le point suivant :

3.1. Contraintes liées aux marchandises

Selon la nature des produits, denrées alimentaires, marchandises périssables, marchandises dangereuses, il convient de prendre des dispositions et mesures adéquates afin d'éviter toute forme d'avarie pouvant découler des propriétés même des marchandises (recommandations réglementaires, respect des conditions de transport...).

3.2. Contraintes réglementaires

Obligations documentaires liées à la nature des produits importés (licences, certificats d'origine, certificat de circulation, contingents) ; obligations documentaires liées au type d'expédition (documents à produire suivant le transport) ; obligation de déclaration en douane (connaissance obligatoire de la nomenclature douanière des produits, du tarif des douanes et des régimes douaniers), horaires de travail dans les pays d'escale, réglementation applicable en cas de litiges

3.3. Contraintes géographiques

Le climat, l'environnement socioculturel, et tout simplement la météo peuvent amener à reconsidérer certains choix du logisticien

3.4. Contraintes techniques

(Absences des moyens de manutention adéquats dans les points de transport d'un bord à un autre, et au lieu de déchargement final, planning des transports internationaux qui peut être influencé par de nombreux facteurs...).

En égard aux différentes contraintes auxquelles les opérateurs économiques dans le cadre

¹ Disponible sur www.logistiqueconseil.org. Consulté le 02/04/2025

des échanges internationaux il semble que la chaîne logistique internationale doit être optimisée à l'effet de réduire les coûts et acheminer la marchandise dans les délais requis. C'est ainsi que des métiers ont vu le jour pour prendre en charge la logistique à l'international. C'est ce que nous traiterons dans le point suivant

4. Les professionnels de la logistique internationale

4.1. Transitaire

Prestataire de service qui se charge pour le compte de ses clients, là où il est installé, l'ensemble des opérations relatives à leurs marchandises : rupture de charge, manutention, stockage, formalités commerciales et administratives diverses.²

Le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur. Il intervient dans la chaîne du transport soit comme mandataire, soit comme commissionnaire de transport

- En tant que mandataire

Il agit soit pour le compte du chargeur à l'embarquement, soit pour le compte du réceptionnaire au débarquement. Il a pour rôle de suppléer le chargeur ou le réceptionnaire desquels il a reçu une mission bien précise. En tant que mandataire il est assujéti au régime juridique du mandat et à ce titre sa responsabilité ne peut être recherchée que s'il a commis une faute dans l'exercice de sa mission. Il a une obligation de moyens.

- En tant que commissionnaire de transport

La mission du transitaire est d'organiser le transport de bout en bout il a la maîtrise totale des opérations et peut prendre dès lors les initiatives les plus larges. En tant que commissionnaire de transport une obligation de résultat pèse sur lui. Il en résulte que sa responsabilité pourra être recherchée même en cas d'absence de faute de sa part.

4.2. Acconier

Entrepreneur de manutention qui assure le chargement ou le déchargement des navires.

4.3. Consignataire

Intermédiaire (banque, transitaire...) qui reçoit la marchandise dans le cadre de certaines opérations d'exportation sans en devenir propriétaire, soit pour la remettre à son destinataire final en échange du règlement soit pour la revendre dans les conditions fixées par le fournisseur.

² Disponible sur www.logistiqueconseil.org consulté le 10/04/2025

4.4. Courtier

Intermédiaire mettant en rapport deux personnes qui désirent passer un contrat. Spécialiste achetant ou vendant des marchandises, négociant des taux de fret, des assurances, des titres et valeurs ou d'autres affaires pour le compte d'un commettant moyennant une commission convenue ; les ventes ou transactions ne sont pas négociées en son nom propre mais au nom du commettant.

Il y'a plusieurs catégories de courtiers, les principaux sont les suivants :

- Courtier maritime, courtier interprète et conducteur de navires (assermenté) ³
- Courtier d'affrètement (agissant pour le compte de la marchandise : exportateur, il recherche le navire) ;
- Courtier d'affrètement (agissant pour le compte de l'armateur, il recherche la cargaison) ;
- Courtier d'achats et ventes de navires ;
- Courtier juré d'assurances.

4.5. Commissionnaire

Personne physique ou morale qui se charge de toutes les formalités propres aux opérations de commerce extérieur pour le compte de ses clients. Le commissionnaire peut intervenir à la vente ou à l'achat. A la vente il se charge de promouvoir la vente des articles de son client dans les pays où il entretient des relations et effectue à ce titre toutes les formalités douanières, de financement et de transport. A l'achat il agit en tant que mandataire des acheteurs étrangers, il place les commandes, reçoit les marchandises, les vérifie, procède aux expéditions. Il est la plupart du temps ducroire.

4.6. Courtier international

Intermédiaire du commerce qui met en rapport des acheteurs avec vendeurs et qui est rémunéré sous forme de commissions

Au regard de cette présentation des professionnels chargé d'assurer la chaîne logistique internationale nous retenons pour chacun un certain nombre de missions lesquelles sont bien précisés dans le contrat de vente à l'international. C'est l'objet du point quatre de cette section

³ Disponible sur www.logistiqueconseil.org consulté le 12/04/2025

5. Les missions du logisticien international

il organise l'acheminement des marchandises et planifie les déroulements des opérations au niveau de chaque maillon de la chaîne de transport .le logisticien international est chargé :

- De l'organisation des acheminements internationaux de porte à porte (door to door)
- Du choix des emballages utilisés pour protéger les marchandises au cours du transport
- Du choix du type d'expédition (mode de transport) à utiliser et peut, pour des raisons économiques, ou des contraintes, opter pour un acheminement multimodal
- Du choix des prestataires logistiques (transitaires, transporteurs). En général il conclut un accord commercial avec ces prestataires qui alors agissant en qualité de mandataire ou de commissionnaire prennent à leur charge la réalisation de certaines opérations (emballage, transport, manutention, entreposage, déclaration en douane ...)
- De la planification, la validation et du déclenchement des opérations auprès des prestataires logistiques par transmission d'un ordre de travail (ordre d'expédition, ordre de transport, ordre de transit.....)
- Du suivi des flux de transport (dates de départ, date d'arrivée, escales) et de la traçabilité des marchandises. Il doit par conséquent pouvoir à tout moment produire un rapport sur la situation des acheminements et la position des marchandises ;
- De la validation des couts logistiques (contrôles des postes facturés par les prestataires et validation des couts avant le paiement des factures par la finance).
- Le logisticien international doit disposer de bonnes connaissances sur la nature des produits traités, les emballages des produits, la gestion des emballages vides, la législation des transports internationaux, les opérations de paiement à l'international, les procédures locales d'importation et d'exportation, les procédures douanières, les véhicules de transport, les intervenants de la chaîne logistique internationale et leurs missions, la législation du commerce et les accords préférentiels ou de libre -échange.

Section 2 : les indicateurs de la chaîne logistique

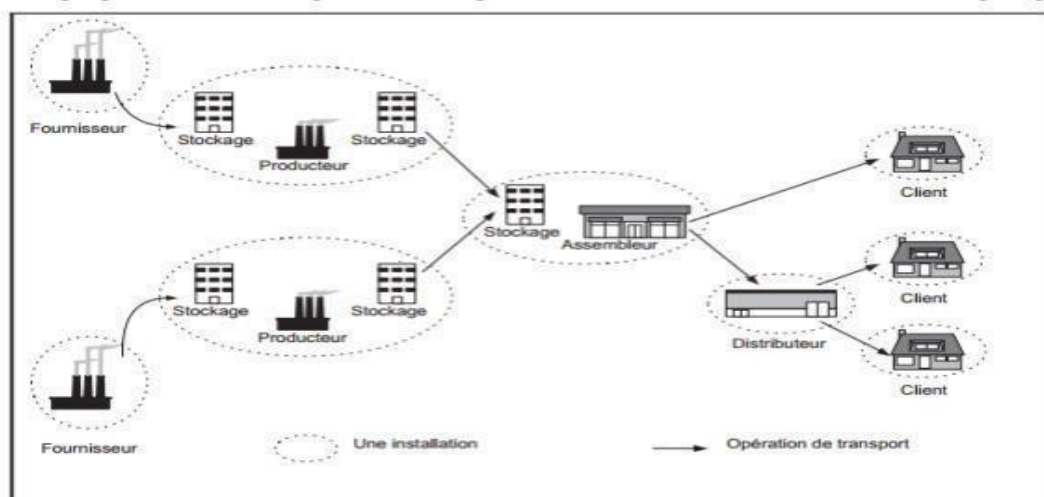
Cette explore les bases théoriques de la chaîne logistique internationale, mettant en lumière ses concepts clés et sa gestion. Il analyse les différentes étapes du processus de la chaîne logistique pour mieux comprendre leur impact sur l'efficacité des échanges mondiaux.

1. Définition de la chaîne logistique

Le terme "chaîne logistique" provient de l'anglais Supply Chain, qui signifie littéralement "chaîne d'approvisionnement".

La chaîne logistique est un réseau d'entreprises impliquées dans l'ensemble du processus de création de valeur, de l'approvisionnement en matières premières à la livraison du produit final. Elle dépasse le cadre d'un site de production en intégrant tous les acteurs, favorisant ainsi une optimisation des coûts, des délais et de la qualité du service, tout en renforçant la résilience du système face aux fluctuations de la demande. La figure (1) illustre clairement ce concept de chaîne logistique.

Figure N02: Le concept de la chaîne logistique.



Source : www.techniques-ingenieur.fr

D'après Institute of logistics, la chaîne logistique est définie comme : « Une séquence d'événements pour satisfaire les clients. Elle peut contenir les activités d'approvisionnement, production, distribution et gestion des déchets, avec le transport associé, stockage et technologie informatique »⁴

D'après Rémy le moigne : « l'ensemble des fonctions de management qui supportent le cycle des flux de produits de bout en bout, d'approvisionnement et de contrôle interne des matières premières à la planification et au contrôle de l'en-cours de fabrication et à l'entreposage, l'expédition et la distribution des produits finis »⁵

D'après Yves Pimor : « la suite des étapes de production et distribution d'un produit

⁴ Khalid Chafik, Omar Boubker, « Revue Marocaine de management logistique et transport », N°1, 2016, P 45

⁵ Rémy Le Moigne, op.cit, P 8

depuis les fournisseurs des fournisseurs du producteur jusqu'aux clients de ses clients»⁶

À travers les différentes, nous pouvons conclure que la chaîne logistique est un système complexe et intégré qui couvre l'ensemble des étapes nécessaires pour faire parvenir un produit au client final. Elle englobe non seulement les activités d'approvisionnement, de production et de distribution, mais aussi la gestion des flux d'informations, de stocks et de déchets.

2. la composition de la chaîne logistique

La chaîne logistique comprend trois niveaux

2.1. Le niveau stratégique

Il permet de définir l'offre de produits et services, le dimensionnement de l'outil industriel et logistique et la négociation de contrats de partenariat avec les fournisseurs et les clients

2.2. Le niveau tactique

Il met ⁴au point les prévisions de vente, de planification, la programmation et le calcul des besoins, l'établissement des règles d'approvisionnement et des règles de gestion des stocks.

2.3. Le niveau opérationnel

Il consiste à gérer les commandes des clients, l'exécution des commandes : production, distribution et facturation.

La clé de la réussite réside dans la mise en cohérence des outils, des processus et des pratiques quotidiennes avec la stratégie Supply Chain définie par l'entreprise.

3. Les flux d'une chaîne logistique⁷

La gestion d'une chaîne logistique est marquée par les flux informationnels, financier, et physiques, ces flux engendrent des coûts et des délais logistiques. C'est en analysant le transfert des différents flux et la structure des coûts, délais, et de sécurité qu'il est possible d'évaluer la performance d'une chaîne logistique

3.1. Les flux informationnels

Avant l'apparition des chaînes logistiques, l'échange informationnel était quasi

⁶ 1 Yves Pimor, Mechel Fender, « Logistique : production, distribution, soutien », 5^{ème} édition, Dunod, Paris, 2008, P5

⁷ Joël Sohier, « la logistique », Vuibert, 2^e édition, Paris, P 42

inexistant entre les entreprises participait à un même réseau de fabrication d'un produit ou d'un service. Le concept de chaîne logistique implique une collaboration étroite entre les acteurs d'un même réseau d'entreprises. Cette collaboration ne se manifeste pas uniquement par l'échange de produits ou d'argent, mais également par l'échange d'informations telles que : le niveau de stocks, la demande, le délai d'approvisionnement, la variance du délai, les délais de livraison etc... Cet échange permet aux divers acteurs de la chaîne d'optimiser leur processus de travail en termes de temps, coût et qualité. Par exemple une connaissance même prévisionnelle sur la demande permet de réduire certains coûts de stocks et de gagner en délai de livraison. Le flux d'information est de plus en plus rapide grâce aux progrès des technologies de l'information et de communication (TIC). Par contre le besoin de confidentialité et le sentiment d'insécurité quant à l'échange même des informations (divulgaration ou utilisation frauduleuse) et aux informations échangées (erronées ou périmées) est une contrainte quant au développement des flux informationnels entre les acteurs de la chaîne logistique

3.2. Les flux physiques

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis en passant par les divers stades de produits semi-finis. Il justifie l'organisation d'un réseau logistique, c'est-à-dire les différents sites avec leurs ressources de production, les moyens de transport pour relier ces sites et les espaces de stockage nécessaires pour pallier les aléas. En bref l'écoulement du flux physique résulte de la mise en œuvre des diverses activités de manutention et de transformation des produits, quel que soit leur état.

Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux

3.3. Les flux financiers

Le flux financier concerne toute la gestion budgétaire des entreprises : ventes des produits, achats de composants ou de matières premières mais aussi des outils de production, de divers équipements, de la location d'entrepôts du salaire des employés etc... le flux financier est généralement géré de façon centralisée dans l'entreprise dans le service financier ou comptabilité, en liaison toute fois avec la fonction production par les services achats et le service commercial. Sur le long terme il correspond aussi aux investissements lourds tels que la construction de nouveaux bâtiments et de lignes de fabrication.

4. Les étapes de la chaîne logistique

L'organisation de la chaîne logistique regroupe un ensemble d'étapes logistique, représenté sous forme de flux en amont et en aval, qui englobe respectivement le stockage, l'approvisionnement, production, la distribution et vente.

4.1.L'approvisionnement

Il constitue la fonction la plus en amont de la chaîne logistique. Les matières et les composants approvisionnés constituent 60% à 70% des coûts des produits fabriqués dans une majorité d'entreprises. Réduire les coûts d'approvisionnement contribue à réduire les coûts des produits finis, et ainsi à avoir plus de marges financières.

Les délais de livraison des fournisseurs et la fiabilité de la distribution influent plus que le temps de production sur le niveau de stock ainsi que la qualité de service de chaque fabricant. La tendance générale des relations clients / fournisseurs va vers plus de coopération via un partage d'informations plus rapide en utilisant les systèmes d'informations basés sur les technologies de l'information et de communication qui ont révolutionné les pratiques du passé ou on était plutôt dans une configuration de face à face plutôt qu'une collaboration bénéfique pour l'ensemble des participants.⁸

4.2.La production

La fonction production est au cœur de la chaîne logistique, il s'agit là des compétences que détient l'entreprise pour fabriquer, développer, ou transformer les matières premières en produits ou services. Elle donne la capacité à la chaîne logistique pour produire et donne ainsi un indice sur sa réactivité aux demandes fluctuantes du marché.

Si les usines ont été construites avec une grande capacité de production, parfois excessive, alors on peut être réactif à la demande en présence de quantités supplémentaires à faire, cet environnement à l'avantage d'être disponible pour les ⁷clients en cas de demandes urgentes, mais d'un autre côté une partie de la capacité de production peut rester inactive ce qui engendre des coûts et dépenses en plus.⁹

D'un autre côté si la capacité de production est limitée, la chaîne logistique a du mal à être très réactive et donc peut perdre des parts du marché vu qu'elle n'est pas capable de

⁸ Naji JAMMAL « commerce international, mondialisation, enjeux et applications » Edition du renouveau pédagogique INC, 2^e édition, Canada, 2009, P 340

⁹ LE MOIGNE Rémy, supplychain management, DUNOD, Paris, 2013, P 120

répondre favorablement à certaines demandes. Il faut donc trouver un équilibre entre réactivité et coûts

4.3.Le stockage¹⁰

Le stockage inclut toutes les quantités stockées tout au long du processus en commençant par le stock de matières premières, le stock des composants, le stock des produits finis. Les stocks sont donc partagés entre les différents

acteurs : les fournisseurs, producteurs et distributeurs. Ici aussi se pose la question de l'équilibre à trouver entre une meilleure réactivité et la réduction des coûts. Il est évident que plus on a de stocks, plus la chaîne logistique est réactive aux fluctuations des demandes sur le marché.

Cependant avoir des stocks engendre des coûts et des risques surtout dans le cas de produits périssables ou bien des produits dont la rapidité d'innovation est telle qu'une nouvelle gamme du même produit mise sur le marché par un concurrent puisse rendre obsolètes les quantités de ce produit en stock et ainsi une perte importante. La gestion des stocks est l'une des clés de la réussite et l'optimisation de toute la chaîne logistique.

Une meilleure gestion de cette fonction peut engendrer des économies importantes

4.4.Distribution et transport

La fonction de transport intervient tout au long de la chaîne, le transport des matières premières, le transport des composants entre les usines, le transport des composants vers les centres d'entreposage ou vers les centres de distribution, ainsi que la livraison des produits finis aux clients. Le rapport entre la réactivité de la chaîne et son efficacité peut être aussi vu par le choix du mode de transport. Les modes de transport sont rapides comme les avions par exemple, mais sont très coûteux, mais permettent de réagir très vite et ainsi de satisfaire les demandes non prévisibles. Les modes de transport par voies ferrées ou par camions sont efficaces du point

de vue des coûts engendrés mais moins rapides. L'ensemble des partenaires peut choisir de combiner ces modes de transport et de les adapter à certaines situations selon l'importance de la demande et le gain total engendré.

Les problèmes liés à la distribution et au transport peuvent être vus sous plusieurs angles. On peut chercher les meilleures modes de transports ou bien les quantités des

¹⁰ <https://agicap.com/fr/article/methodes-de-gestion-des-stocks/>

produits qui doivent être transportées aux clients tout en minimisant le coût global des transports et des stocks. En effet selon les études (Hugos, 2003) les coûts de transport et de distributions constituent le tiers des coûts opérationnels globaux d'une chaîne logistique, ce qui rend leur optimisation un défi majeur pour les entreprises.¹¹

4.5. La vente

La fonction de vente est la fonction ultime dans une chaîne logistique, son efficacité dépend des performances des fonctions en amont. Si on a bien optimisé pendant les étapes précédentes, alors on facilite la tâche du personnel chargé de la vente, car ils pourront offrir des prix plus compétitifs, sinon les marges seront très étroites et les bénéfices pas très importants, voire même engendrer des pertes¹²

C'est ainsi qu'on peut retenir les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique internationale suivant

CONCLUSION

Pour conclure la logistique, une fonction et une démarche essentielle à l'entreprise, c'est l'art de livrer le produit au bon moment, bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité. Elle est devenue la préoccupation majeure des entreprises, non seulement pour l'aspect financier mais aussi pour l'amélioration des partenariats avec l'ensemble des acteurs de la chaîne d'approvisionnement

Une bonne gestion logistique permet de valoriser d'avantage vos ressources, qu'il s'agisse du temps, de l'argent.

La SUPPLY Chain dont l'objectif est d'optimiser la gestion des flux, l'entreprise doit les identifier et les gérer afin d'améliorer les prévisions et de permettre la synchronisation des activités.

C'est ce que nous avons pu développer dans le premier chapitre de ce présent travail.

¹¹ YVES(Pimor) et MICHEL(Fender), « logistique, production, distribution, soutien », édition DUNOD, Paris, 2008, P 44

¹² Charles C. Poirier et Stephen E. Reiter, la supplychain, DUNOD, Paris, 2001, P 30

CHAPITRE II

Le transport maritime des marchandises

Introduction

Le transport international est un secteur d'activité qui implique une séquence complexe d'actions et de nombreux intervenants, surtout en ce qui concerne le transport maritime, des coutumes ont donné le ton des réglementations et des normes se sont établies. Transport de marchandises dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés dans des Etats différents.

Le transport maritime constitue aujourd'hui le principal mode de transport utilisé dans le commerce international. Il assure environ 90 % du trafic mondial de marchandises, ce qui en fait un pilier incontournable de l'économie mondiale. D'après les données de la CNUCED, plus de 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % en valeur transitent par les ports maritimes.

Ce mode de transport joue un rôle clé dans l'acheminement des matières premières telles que le pétrole, les produits pétroliers, le charbon, le minerai de fer, les céréales, la bauxite, l'alumine ou encore les phosphates. À côté de ce transport en vrac, le transport maritime prend aussi en charge des produits conditionnés, transportés sous forme de conteneurs, caisses, palettes ou fûts un ensemble que l'on désigne communément sous le terme de marchandises diverses ou conventionnelles.

Ce second chapitre sera divisé en deux sections :

- La première section, sera consacrée aux Incoterms. Nous y aborderons leur rôle, ainsi que la répartition des frais et responsabilités entre acheteurs et vendeurs selon chaque Incoterm. Puis nous allons présenter le transport maritime internationale , en mettant l'accent sur les intervenants du transport maritime et les principes généraux du contrat de transport.
- La deuxième section aborde les différentes modalités de dédouanement, en commençant par une définition générale de ce processus essentiel au commerce international. Une attention particulière est portée à la déclaration en douane, depuis son dépôt jusqu'à sa vérification, en passant par sa recevabilité et son enregistrement. Cette section vise à présenter de manière claire et structurée les étapes fondamentales qui encadrent l'entrée ou la sortie des marchandises du territoire douanier.

Section 01 : Les facilitations liées à la transaction

Dans le cadre d'une opération d'importation, plusieurs éléments viennent faciliter la transaction entre l'acheteur et le vendeur, en réduisant les risques, en clarifiant les obligations de chaque partie et en simplifiant le déroulement global de l'échange. Cette section met en lumière les différents dispositifs, accords et pratiques qui contribuent à fluidifier la relation commerciale internationale. Avant d'aborder les spécificités du transport maritime et les instruments de paiement, il est essentiel de comprendre ces mécanismes de facilitation, qui constituent le socle d'une transaction commerciale sécurisée et efficace.

1. Les incoterms**1.1 Définition des incoterms**

Les Incoterms, contraction de l'expression anglaise International Commercial Terms (en français, termes du commerce international), désignent des clauses standardisées utilisées dans le commerce international. Elles sont reconnues à l'échelle mondiale et visent à définir clairement la répartition des coûts, des responsabilités et des risques entre le vendeur et l'acheteur dans le cadre d'un contrat de vente international.

Ces règles ont été mises en place il y a une trentaine d'années à l'initiative de la Chambre de Commerce Internationale (CCI), en réponse à la multiplication des litiges et malentendus entre partenaires commerciaux liés à l'ambiguïté des obligations contractuelles.¹³

1.2 Le rôle des incoterms

Les Incoterms ont pour objectif de résoudre de nombreux problèmes liés aux opérations d'achat et de vente à l'international, notamment en ce qui concerne le lieu de livraison, le transfert des risques, la répartition des frais de transport, ainsi que la responsabilité de la fourniture des documents douaniers et de transport. Afin de s'adapter à l'évolution des pratiques du commerce international, les Incoterms ont fait l'objet de plusieurs révisions importantes au fil du temps : en 1953, 1967, 1980, 1990, 2000, puis 2020.¹⁴

¹³ Guide de l'exportateur - CCI International Champagne-Ardenne – 2015, p 12

¹⁴ Legrand, G., & Martini, H. (2008). Gestion des opérations import-export : cours, applications (1re et 2e années BTS CI). Dunod. P10

1.3 Les répartitions des frais selon l'incoterms

Répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur selon l'incoterm négocié dans le contrat :

- Assurance « Tous risques » au profit de l'acheteur
- Assurance « Minimum » au profit de l'acheteur
- Selon le lieu convenu. Connaissance à bord optionnel
- V : Frais à la charge du vendeur
- A : Frais à la charge de l'acheteur

Tableau N01 : La répartition des frais entre vendeur et acheteur selon l'incoterm négocié dans le contrat.

	Incoterms tout mode de transport							Incoterms transport maritime et fluvial			
	EXW	FCA	CPT	CIP	DAP	DPU	DDP	FAS	FOB	CFR	CIF
Emballage	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V* *
Chargement à l'usin	A	V	V	V*	V	V	V	V	V	V	V* *
Pré-acheminement	A	V* *	V	V*	V	V	V	V	V	V	V* *
Douane export	A	V	V	V*	V	V	V	V	V	V	V* *
Manutention au départ	A	A	V	V*	V	V	V	A	V	V	V* *
Transport principal	A	A	V	V*	V	V	V	A	A	V	V* *
Manutention à l'arrivée	A	A	A	A	A	V	V	A	A	A	A
Douane import	A	A	A	A	A	A	V	A	A	A	A
Post-acheminement	A	A	A	A	A	A	V	A	A	A	A
Déchargement usine	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Source : Disponible sur <https://www.OBJECTIFS-import-export.fr>

2. Le transport maritime international des marchandises

Le transport maritime consiste à déplacer des cargos par voie maritime, même si occasionnellement le transport maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou post acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants).

2.1 Les principaux intervenants dans le transport maritime

Le transport maritime distingue plusieurs intervenants qui participent au contrat de transport, Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées. Reprenons les pour clarification :

➤ le transitaire

Un transitaire est une personne ou une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives connexes s'y rapportant, réglementation douanière, gestion administrative, et financière, du personnel, commerciale, des assurances, des litiges, des crédits documentaires, et de la représentation fiscale.

➤ le consignataire

Personne morale ou physique chargée, soit à titre occasionnel, soit à titre permanent, d'effectuer pour le compte et au nom et de son mandant, qui est un armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte. Son rôle consiste à :

- préparer l'escale du navire selon l'état (expected ou estimatrice time of arrival), date prévue d'arriver du navire au port ;
- aviser les réceptionnaires de la date d'arriver des marchandises ; • introduire le manifeste en douane.

➤ le manutentionnaire

Son rôle consiste à charger et à décharger les marchandises, des cales de navire à quai, en employant une main d'œuvre appelée « dockers » désigné sous le nom d'acconier, pour les diverses fonctions qu'il accomplit en même temps (recevoir,

garder et livrer les marchandises...).

➤ **le courtier maritime**

Le courtier est la personne agréée qui met en rapport les offreurs et les demandeurs de services. Il lui incombe, également de rédiger les contrats et de tenir la mercuriale des prix. Il existe principalement deux types de courtier maritimes :

- Le courtier -interprète chargé de traduire les documents des navires étrangers et leur mise en douane, la législation des documents,...
- Le courtier de vente et d'affrètement des navires, connu comme étant l'intermédiaire entre le fréteur et l'affréteur et intervient dans les opérations de ventes et d'achats de navire

➤ **la douane**

Outre qu'elle contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et assujetties.

➤ **le transporteur**

Le transporteur prend en charge le transport de marchandises par mer d'un lieu à l'autre, qu'il soit propriétaire ou non propriétaire, (affréteur) du navire. On distingue trois types d'affrètements :

- l'affrètement au voyage (trip charter) ; il consiste à la location d'un navire pour transporter les marchandises d'un point à un autre sur des lignes de tramping (demande)
- l'affrètement à temps (time charter) : il s'agit d'une location du navire avec l'équipage, ou l'affréteur ne prend en charge que la gestion commerciale, alors que la conduite et les questions techniques du navire sont prises en charge par le fréteur
- l'affrètement coque nue (bare boat) : dans ce type d'affrètement, l'affréteur prend en charge la gestion commerciale et technique du navire.

➤ **le chargeur**

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissance. Son rôle consiste à :

- préparer la marchandise ;
- prospecter un navire ;
- déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement

Les banques et les compagnies de l'assurance sont aussi des intervenants qui ont le rôle de promouvoir le commerce maritime de marchandises. Le service des banques consiste à identifier la transaction et son suivi physique et financier. Quant aux compagnies d'assurances, elles assurent et indemnisent leur client ou l'assure sur les risques liés au navire et à la cargaison.

➤ **Le contrat de transport**

Le contrat de transport maritime est un contrat conclu entre le chargeur et le transporteur, par lequel ce dernier s'engage à livrer une marchandise d'un port à l'autre moyennant le paiement d'un prix, appelé fret. Le chargeur doit présenter sa marchandise en temps et lieu fixé, L'armateur prend en charge la marchandise pour la transporter, et le transporteur délivre le document de transport maritime appelé le Connaissance Maritime ou « Bill of Lading »

Le connaissance maritime qui est le document matérialisant le contrat de transport maritime conclu entre le chargeur et le transporteur maritime est considéré comme la preuve du contrat passé entre le chargeur et le transporteur

Sur ce document sont consignés la nature, le poids et les marques des marchandises embarquées. Cette pièce est signée par le capitaine après réception des marchandises, avec l'engagement de les remettre dans l'état où il les a reçues, au lieu de destination, sauf périls et accidents en mer

2.2 Contrat du transport : principes généraux

Le transport de marchandises d'un port à un autre expose celles-ci à divers risques, tels que la perte, le vol ou encore les avaries. Face à ces aléas, il est devenu essentiel d'établir des contrats clairs entre les parties prenantes, afin de définir les droits, obligations et responsabilités de chacun.

Le contrat de transport est un accord par lequel une partie, le transporteur, s'engage à acheminer une marchandise d'un port à un autre, en échange du paiement d'un fret par le chargeur ou, dans certains cas, le destinataire.

Il repose sur plusieurs principes fondamentaux

- **Obligation de résultat du transporteur** : le transporteur est tenu de livrer la marchandise à destination dans les délais convenus et dans l'état dans lequel elle lui a été confiée. En cas de perte, de dommage ou de retard, sa responsabilité peut être engagée sauf s'il prouve un cas de force majeure ou une cause d'exonération prévue par la loi.

- **Caractère consensuel** : le contrat est généralement formé par l'échange des volontés des parties, sans qu'un écrit soit obligatoirement exigé. Cependant, un document écrit (lettre de transport, connaissance, etc.) est souvent utilisé pour formaliser l'accord et servir de preuve.
- **Intervention de plusieurs parties** : au minimum, trois acteurs sont concernés :
 - L'**expéditeur** ou chargeur, qui remet la marchandise.
 - Le **transporteur**, qui assure le déplacement.
 - Le **destinataire**, qui reçoit les biens à l'arrivée
- **Preuve du contrat** : selon les modes de transport, le contrat est matérialisé par différents documents (lettre de voiture, connaissance maritime, lettre de transport aérien...). Ces documents peuvent aussi jouer un rôle dans le transfert de propriété ou le règlement des transactions commerciales.
- **Prise en charge et livraison** : la responsabilité du transporteur ne débute qu'à la prise en charge effective des marchandises et s'arrête à la livraison au destinataire. Ainsi, il est important de distinguer la date de signature du contrat de celle du début de l'exécution.

2.3 Le document de transport maritime

➤ Le connaissance maritime ou bill of lading B/L

Bill of lading est un document de transport le plus utilisé, établi par le transporteur maritime ou sans représentant et délivrer au chargeur. Il porte les inscriptions propres à identifier les parties de la transaction internationale, les marchandises à transporter, les éléments de voyage à effectuer et le fret à payer.

Les fonctions de connaissance

Le connaissance remplit trois fonctions :

- ✓ Il est la preuve écrite de contrat de transport maritime.
- ✓ C'est un reçu sur les marchandises.
- ✓ Il permet le transfert de la propriété des marchandises par le mécanisme de l'endossement.

Les formes de connaissance

- Connaissance « à personne dénommée » : ce connaissance précise le nom et l'adresse de réceptionnaire de la marchandise et par conséquence seule la personne ou l'entreprise désignée comme destinataire peut prendre livraison de la marchandise. L'inconvénient est que si la personne a un empêchement, la marchandise va bloquée, c'est pour ça cette forme de connaissance est peu utilisée.
- Connaissance « au porteur » : la personne qui présente le connaissance au capitaine du navire prend livraison de la marchandise. Cette formule est dangereuse, en cas de perte, du vol, la marchandise va bloquée donc aussi est rarement utilisé (c'est un connaissance risqué)
- Connaissance « à ordre » : c'est la formule la plus utilisé surtout dans la procédure de paiement documentaire.

Le connaissance a plusieurs originaux : la premier → importateur

Le deuxième → la banque

La troisième → la douane

C'est l'importateur qui exige ces originaux. Le capitaine, il a un autre connaissance qui s'appelle « connaissance chef », et avec la technologie on a la formule électronique DFR « Data Freight Receipt » envoyer par E-mail.

2.4 Les catégories de contrat maritime

En transport maritime, il existe deux catégories de contrats :

- **Le contrat de transport sur les lignes régulières**

Le contrat de transport sur les lignes régulières, selon lequel le chargeur s'engage à payer un tarif déterminé et le transporteur s'engage à acheminer la marchandise du point de départ au point d'arrivée.

- **Le contrat d'affrètement**

Le contrat d'affrètement porte sur la location d'un navire qui lie deux parties : le fréteur et un affréteur¹⁵. Le fréteur c'est celui qui fournit ou exploite le

¹⁵ Jean Belotti, « transport international de marchandises » 5^{ème} édition Vuibert, Paris, 2002, p.280.

navire (le propriétaire du navire), l'affrèteur est l'utilisateur du navire. Le contrat d'affrètement concerne surtout les produits de base et les matières premières.

On distingue trois types de contrat d'affrètement :

- ✓ L'affrètement au voyage : le frèteur fournit à l'affrèteur un navire pour un seul cargaison (marchandise), un seul voyage et une seule destination.
- ✓ L'affrètement à temps : le frèteur fournit à l'affrèteur un navire équipé en matériel et en personnel pour une période déterminée. Cet affrètement est considéré comme le plus souple.
- ✓ L'affrètement à coque nue : c'est l'affrèteur qui se charge de tous et gère complètement le navire pendant une durée déterminée (il va chercher des personnel naviguant).

Le document relatif au contrat d'affrètement porte le nom de charte-partie est rédigé sous une formule libre dont il existe plusieurs modèles établis pour des organismes professionnels selon les types de marchandises et en fonction des usages de profession liés à la marchandise (ce qui transporte le pétrole a son propre usage et aussi pour ce qui transporte le blé).

2.5 Les instruments de paiement

2.5.1 Les moyens de paiement en commerce international

➤ Le chèque

Le chèque est un ordre écrit et inconditionnel de paiement à vue, en faveur d'un bénéficiaire. Ce moyen de paiement peut être utilisé tant à l'importation qu'à l'exportation, libellé en monnaie nationale ou en devises étrangères. Peu coûteux et très répandu dans le monde, le chèque se caractérise par de nombreux inconvénients

➤ Lettre de change ou traite

Selon le livre « Traité de la lettre de change », La lettre de change peut être définie comme : «un acte solennel, en forme de lettre, par lequel le souscripteur (qu'on appelle tireur) mande à une personne résidant dans un autre lieu (qu'on appelle tiré), de payer une certaine somme à celui au profit de qui la lettre est souscrite et qui en a fourni le montant (qu'on appelle preneur ou donneur de valeur), ou au cessionnaire de ce dernier (qu'on appelle porteur) »¹⁶

¹⁶ YECHE.J.B : «Traité de la lettre de change », PARIS, 1846, P 278

➤ Le virement

Le virement bancaire, principalement via le système SWIFT, est le moyen de paiement le plus courant dans le commerce international. Il est peu coûteux, rapide et sûr, car il rend impossible l'impayé si le transfert est effectué avant l'expédition. Cependant, s'il est réalisé après l'expédition, il ne garantit pas le paiement pour le vendeur. Le transfert est toujours prouvé par un acquit SWIFT. Les conditions de vente peuvent exiger un paiement par virement SWIFT à 30 jours, mais sans assurance ou garantie bancaire, le paiement à l'échéance n'est pas assuré

Section 02 : Les différentes modalités de dédouanement

Le dédouanement est une étape essentielle dans le processus d'importation, car il conditionne l'entrée légale des marchandises sur le territoire national. Cette procédure regroupe plusieurs formalités administratives et techniques, encadrées par la législation douanière, qui permettent

aux autorités de contrôler la conformité des produits, d'appliquer les droits et taxes, et d'assurer la sécurité économique du pays. Cette section se propose d'expliquer les différentes démarches à

suivre, depuis la prise de contact avec l'administration douanière jusqu'à la validation finale de la déclaration. Comprendre ces étapes est indispensable pour garantir un dédouanement efficace, rapide et conforme à la réglementation en vigueur

1. La présentation des douanes

La douane : « est une institution fiscale et de sécurité chargé notamment de la perception des droits et taxes dû à l'entrée de la marchandise sur le territoire ; mais aussi de la surveillance du territoire et de nombreuses missions sécuritaires, son activité est réglementaire par le droit national mais aussi par les accords internationaux (OMC, traité de libre échange) ».¹⁷

La douane est un élément essentiel du fonctionnement du marché, ce dernier ne fonctionne efficacement que s'il existe des règles applicables d'une manière harmonisée à ses frontières. La douane constitue un élément essentiel au bon fonctionnement d'un marché organisé.

¹⁷ «Saada TAGUEN », Mémoire d'analyse administratif appliquée, thème « procédures de

Ce système ne peut être efficace que si les frontières sont régies par des règles homogènes. Pour mieux comprendre ce qu'implique le terme « douane », il convient d'en présenter brièvement l'administration. Il s'agit d'un service administratif chargé de l'application de la législation douanière ainsi que de la perception des droits et taxes. Elle a également pour mission de faire respecter d'autres lois et règlements relatifs à l'importation, à l'exportation, au transit et au stockage des marchandises.¹⁸

Les douanes jouent un rôle important dans le commerce international et ont un impact significatif sur la circulation transfrontalière des marchandises. Les actions des autorités douanières nationales s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre des politiques gouvernementales en matière commerciale, financière, douanière, etc., pour remplir leurs mandats et faire face à un environnement de plus en plus mondialisé. Compétitif et sélectif. Il protège la production nationale et joue un rôle dans la lutte contre l'évasion fiscale.¹⁹

2. Les droits et taxes douanier²⁰

Les droits et taxes représentent une source essentielle de financement pour l'État moderne. Ils permettent de couvrir les dépenses publiques et de soutenir les projets de développement. Contrairement aux régimes monarchiques d'autrefois, l'État actuel repose sur une fiscalité organisée et légitime, indispensable pour répondre aux besoins de la société et garantir son bon fonctionnement.

- Les différents textes du droit douanier sont les suivants :

A. Le code des douanes : le code des douanes rassemble les règles, régimes, procédures applicables aux marchandises faisant l'objet d'échange.

B. Le tarif des douanes : le tarif des douanes constitue l'instrument de base de toute la

technique douanière, il indique à chaque marchandise la place qui convient le mieux, les droits à percevoir et les mesures de prohibitions applicables.

C. Les lois non codifier et actes réglementaires : ce sont des textes qui ont le caractère d'une

¹⁸ Ksouri,(Idir): les régimes douaniers (intitules, bases légales, bénéficiaires et procedures),Grand-Alger-Livres Editions,2007

¹⁹ Aliche (D), Akli (O), (les procédures de dédouanement des marchandises à l'importation), mémoire de fin de cycle 2021/2022

²⁰ Cours de technique douanière et fiscalité BTS CI 14 promotion 2010 INSIM

loi ou qui renforce la loi, mais qui ne figurent pas dans le code des douanes.

D. Les traites internationales : ce sont des actes concluent entre deux ou plusieurs Etats en vue de produire des effets juridiques régis par le droit international et contient des obligations.

3. La déclaration en douane

La déclaration en douane est un document officiel dans lequel sont décrites de manière précise les marchandises destinées à l'importation ou à l'exportation. Sur le plan juridique, elle constitue l'acte par lequel une personne, physique ou morale, exprime sa volonté de soumettre ces marchandises à un régime douanier spécifique, conformément à la législation en vigueur

4. Dépôt de la déclaration en détail

La déclaration en détail est une formalité obligatoire, même lorsque l'opération concernée bénéficie d'une exemption des droits et taxes, comme c'est notamment le cas pour les exportations. Elle doit impérativement être rédigée par écrit et signée par le déclarant, qui peut être le propriétaire des marchandises un commissionnaire en douane agréé ou encore le transporteur. Cette déclaration doit être déposée auprès du bureau de douane territorialement compétent, dans un délai maximum de 21 jours à compter de la date d'enregistrement du document ayant autorisé le déchargement des marchandises.

L'objectif principal de la déclaration en détail est d'attribuer un régime douanier précis aux marchandises concernées. Elle constitue ainsi un acte juridique fondamental qui permet à l'administration douanière de contrôler la nature des biens, d'évaluer les droits et taxes éventuellement dus, et d'assurer le respect de la réglementation applicable aux échanges commerciaux.²¹

5. Recevabilité de la déclaration en détail

5.1 Le contrôle de la recevabilité

Le contrôle de la recevabilité est un contrôle purement formel, qui doit se réaliser immédiatement après le dépôt de la déclaration. Il consiste à vérifier (dans la forme) si tous les documents dont la production est obligatoire sont annexés à la déclaration en détail, et si cette dernière contient toutes les indications essentielles.

²¹ <https://www.douane.gov.dz/spip.php?article66>

5.2 Les principes généraux du contrôle de la recevabilité de déclaration en détail

- **Le contrôle dans la forme²²**

Il consiste à assurer de :

- L'utilisation du code adéquat au régime choisi
- Libellé relatif à la désignation des marchandises dans les cases prévues
- L'existence de la date et de la conformité de la signature manuscrites

- **Le contrôle dans le fond Il consiste à :**

- L'habilitation du déclarant (propriétaire ou transitaire) ;
- La validité des signatures, au spécimen déposé pour ce qui concerne les commissionnaires en douane ;
- L'indication des noms, professions et adresse du destinataire et de l'expéditeur.

- **Le contrôle des mentions obligatoires Il porte essentiellement sur :**

- Les éléments de taxation (l'espèce tarifaire, provenance, quantités, valeur, régime des emballages) ;
 - Le contrôle du commerce extérieur et des changes ;
 - Les prohibitions tarifaires, sanitaires, etc.

6. Enregistrement de la déclaration

Une fois déposée, la déclaration en détail est examinée par les services douaniers afin d'en vérifier la recevabilité formelle. Si elle est jugée conforme aux conditions définies par la réglementation en vigueur, notamment celles fixées par décision du Directeur Général des Douanes, elle est immédiatement enregistrée dans le système informatique douanier.²³

Cet enregistrement atteste que la déclaration est recevable d'un point de vue strictement formel, c'est-à-dire qu'elle comporte toutes les informations et les pièces requises. Il ne préjuge cependant pas de la véracité des données déclarées. L'enregistrement lie juridiquement le déclarant à l'administration des douanes. À partir de ce moment, ce dernier est tenu de respecter ses engagements, notamment en ce qui concerne le paiement des droits et taxes exigibles, calculés selon les règles en vigueur à la date de l'enregistrement.

²² Manuel des procédures de dédouanement, DGD, CNID

²³ Article 87 de la loi n°89-10

La phase de vérification suit l'enregistrement. Elle correspond à l'ensemble des contrôles légaux et réglementaires mis en œuvre par l'administration douanière pour s'assurer que la déclaration est correctement remplie, que les documents justificatifs sont valides, et que les marchandises correspondent bien à celles mentionnées sur la déclaration et les pièces annexées.

Une fois cette vérification achevée et si la conformité est confirmée, la déclaration est transmise au receveur des douanes, qui procède alors à la liquidation et à l'acquittement des droits et taxes dus.

7. La vérification de la déclaration

Dans le cadre du traitement informatisé des opérations de dédouanement, la gestion des déclarations en détail est assurée par le nouveau Système [ALCES] (Algerian Customs Electronic System) est une version modernisée du SIGAD, conçu pour gérer de manière électronique les procédures douanières et le contrôle des flux de marchandises à l'import et à l'export, conformément à la réglementation nationale et aux standards internationaux. Il facilite les opérations des opérateurs économiques en offrant une plateforme connectée en temps réel, accessible aux différents acteurs du commerce national et international.²⁴

Avec le nouveau système ALCES, les opérations de dédouanement s'effectuent de manière entièrement informatisée, permettant aux déclarants d'accéder à la plateforme à distance après création d'un compte sécurisé. Ils saisissent les informations exigées sur les marchandises, puis peuvent soit valider, annuler ou conserver temporairement la déclaration. Une fois validée, celle-ci est transmise à un vérificateur. Le système ALCES améliore l'efficacité par son interconnexion avec d'autres plateformes logistiques, assurant un traitement plus rapide et collaboratif des formalités douanières. Lors de chaque opération, le déclarant doit saisir dans le système (comme SIGAD ou ALCES) l'ensemble des informations exigées par l'administration des douanes. Cela comprend

- les données sur les marchandises (nature, quantité, etc.),
- le régime douanier souhaité,
- la valeur,
- l'origine des marchandises,
- et toute autre information requise.

²⁴ <https://www.transitairealgerie.com/alces-systeme-douanier-algerien>

Une fois cette saisie terminée, trois options s'offrent à lui :

1. Valider la déclaration, ce qui entraîne son enregistrement dans le système ;
2. Annuler les données saisies
3. Conserver temporairement la déclaration pour une durée maximale de 24 heures afin d'y apporter des modifications si nécessaire. Si la déclaration n'est pas validée dans ce délai, elle est automatiquement annulée par le système.

Conclusion

À travers ce chapitre, nous avons exploré deux aspects essentiels du processus d'importation. D'abord, les facilitations liées à la transaction nous ont permis de mieux comprendre les outils qui encadrent les échanges internationaux, qui sécurisent et simplifient les relations entre l'acheteur et le vendeur.

Ensuite, nous avons vu que le dédouanement est une étape incontournable pour faire entrer légalement des marchandises sur le territoire national. De la présentation des services douaniers à l'enregistrement de la déclaration, chaque étape joue un rôle clé pour assurer la conformité, la transparence et la perception des droits en douane.

CHAPITRE III

Etude de cas d'une opération d'importation maritime

Cas de EPB

Introduction

Ce chapitre est consacré à l'étude détaillée d'une opération d'importation maritime, le cas de l'entreprise PORTUAIRE de BEJAIA.

Ce chapitre se décompose en deux sections principales :

La première section présentera de manière générale l'organisme d'accueil, de l'entreprise PORTUAIRE de BEJAIA, en abordant ses activités et ses missions.

La deuxième section sera consacrée à une analyse pratique de notre stage effectué au sein de l'entreprise, où nous avons observé les processus réels de gestion des importations et les défis associés à l'opération d'importation maritime par conteneur.

Cette étude de cas vise à fournir une vision complète, tout en mettant en lumière l'importance stratégique du transport maritime dans le cadre des opérations d'importation.

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil

1. Présentation de l'entreprise Portuaire de Bejaia

Le port de Bejaïa, à vocation mixte, traite à la fois les hydrocarbures et les marchandises générales. Sa transformation remonte à 1834, date à laquelle ont débuté les travaux de réalisation de ses principales infrastructures, achevés en 1987. Depuis, le port n'a cessé de se moderniser grâce à l'aménagement de superstructures performantes, au développement constant de ses infrastructures, à l'intégration d'équipements de manutention adaptés aux évolutions technologiques des navires, ainsi qu'à l'adoption d'outils de gestion innovants.

Ces efforts de modernisation, engagés dès le début des années 1990, ont permis au port de Béjaïa de se distinguer à l'échelle nationale et régionale. Il est devenu :

- Le premier port du bassin méditerranéen à obtenir la certification ISO 9001 pour l'ensemble de ses activités.
- Le deuxième port algérien en termes d'importation de marchandises générales à la fin de l'année 2004.
- Le troisième port pétrolier du pays.
- Le premier port algérien à avoir mis en service un centre de transit pour les marchandises dangereuses.
- Le premier port national équipé d'un terminal à conteneurs.

- Le premier port algérien à jouer un rôle industriel actif en attirant des industries génératrices de valeur ajoutée.
- Le premier port du pays à se doter d'un réseau informatique local.
- Le premier port algérien à mettre en place une comptabilité analytique, permettant une meilleure maîtrise des coûts.

Enfin, un port pilote dans le cadre du projet de mise en œuvre d'un système d'échange de données informatisées (EDI).

2. Activités et description des services de l'EPB

L'Entreprise Portuaire de Béjaïa est responsable de plusieurs Activités et services essentiels à l'importation et l'exportation des marchandises :

2.1 Activités

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'aconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.

2.2 Description des services

2.2.1 Acheminement des navires de la rade vers les quais

En cas d'affluence exceptionnelle dans la rade, les navires peuvent être amenés à patienter dans la zone de mouillage jusqu'à l'obtention d'une autorisation d'accostage. Celle-ci est délivrée à l'issue d'une conférence de placement qui se tient chaque jour au sein de la Direction de la Capitainerie.

Le transfert des navires vers leur poste à quai s'effectue à l'aide de différentes opérations d'assistance à la navigation, notamment le remorquage, le pilotage et le lamanage.

2.2.2 Le remorquage

Cette opération consiste à tirer ou pousser un navire pour faciliter ses manœuvres d'accostage, de déplacement le long du quai (déhalage) ou de départ (appareillage). Le remorquage inclut également les services de convoyage et d'assistance lors de manœuvres particulières.

2.2.3 Le pilotage

Assuré 24h/24 par la Direction de la Capitainerie, le pilotage est obligatoire à l'entrée comme à la sortie du port. Il vise à accompagner le commandant dans la navigation au sein des eaux portuaires, afin de garantir sécurité et précision dans les manœuvres.

2.2.4 Le lamanage

Il s'agit de l'opération d'amarrage et de désamarrage des navires à leur poste d'accostage, assurant ainsi leur bonne fixation ou leur libération du quai.

2.2.5 Les opérations de manutention et d'aconage

Ces opérations, essentielles au traitement des marchandises, comprennent :

- L'embarquement et le débarquement des cargaisons,
- La réception des marchandises,
- Le transfert vers les zones de stockage (hangars, terre-pleins, ports secs),
- La conservation et la surveillance des marchandises en entrepôt ou à l'extérieur,
- Le pointage (enregistrement et suivi),
- La livraison finale aux clients.

Ces tâches sont assurées par un personnel qualifié, opérant jour et nuit selon une organisation en deux vacations (de 6h à 19h), avec un troisième shift optionnel (de 19h à 1h), prolongeable jusqu'à 7h du matin en cas de besoin exceptionnel.

Le port de Béjaïa propose également divers services complémentaires, notamment :

- L'enlèvement des déchets des navires et l'assainissement des postes à quai,
- Le pesage des marchandises à l'aide de ponts bascules,
- La location de remorqueurs ou vedettes pour des missions d'avitaillement, de transport médical, d'assistance technique ou de sauvetage en mer.

3. Missions stratégiques du port

Le port de Béjaïa assume plusieurs missions fondamentales, réparties entre missions de puissance publique et activités commerciales.

3.1 Missions de service public

- Sécurité et sûreté portuaire.
- Entretien des infrastructures et assainissement.
- Fourniture d'énergie aux navires.
- Pilotage et remorquage.
- Gestion des passagers et assistance aux armateurs.

3.2 Activités commerciales

- Exploitation des infrastructures portuaires.
- Remorquage et assistance technique.
- Manutention des conteneurs et marchandises générales.

Le traitement des conteneurs est assuré via Béjaïa Mediterranean Terminal (BMT), une joint-venture entre EPB (51%) et PORTEK (49%).

4. Services spécialisés et digitalisation

L'EPB intègre des services numériques avancés, permettant aux clients d'accéder à des données en temps réel via une plateforme en ligne. Ce système favorise une meilleure transparence et une optimisation des délais de traitement.

En outre, le port publie régulièrement des bulletins d'information et met à disposition des outils analytiques pour anticiper les flux de marchandises.

Section 2 : Étude de cas – Analyse d'une opération réelle d'importation maritime via le port de Béjaïa

1. Présentation des entreprises

Al Gawhara for Import and Export (Égypte)

L'entreprise Al Gawhara for Import and Export, située à Ibshaway, Abuguinshow, dans la région de Fayoum en Égypte, est spécialisée dans l'importation et l'exportation de produits agricoles. Elle exerce ses activités dans le respect des normes commerciales en vigueur. Parmi les produits qu'elle exporte, les fèves occupent une place centrale. Ces dernières sont cultivées localement dans des conditions favorables, puis soigneusement sélectionnées et préparées pour l'exportation.

Figure N03 : Le logo de l'entreprise AL-GAWHARA FOR IMP et EXP



SARL DARNA (Algérie)

L'entreprise SARL DARNA, située au village Tala Markha, Béjaïa, est spécialisée dans l'importation et la transformation de produits agricoles. Elle entretient des relations commerciales avec plusieurs partenaires étrangers, notamment l'entreprise égyptienne Al Gawhara for Import and Export. Dans le cadre de cette coopération, Al Gawhara exporte des fèves de qualité, soigneusement cultivées et préparées en Égypte, vers SARL Darna, qui les importe pour les besoins du marché algérien. Cette collaboration illustre une dynamique commerciale sud-sud dans le secteur agroalimentaire, fondée sur la complémentarité et la qualité des produits échangés.

Figure N04 : Le logo de l'entreprise "Darna"



2. Présentation générale de cas de l'opération

Cette étude de cas porte sur une opération d'importation de fèves cassées en provenance d'Égypte, réalisée par la société SARL DARNA, une entreprise algérienne spécialisée dans l'importation de produits agroalimentaires. Le fournisseur étranger, ALJAWHARA FOR IMPORT & EXPORT, situé au Caire, a expédié la cargaison via le navire MSC KATALIN II, qui a accosté au port de Béjaïa le 12 avril 2025.

L'Entreprise Portuaire de Béjaïa (EPB), intervenant clé dans cette opération, a pris en charge le déchargement et la manutention des marchandises. L'arrivée du navire marque une étape cruciale de la chaîne logistique, nécessitant le respect de diverses procédures administratives et réglementaires pour garantir la conformité du produit.

Avant l'expédition, une fumigation obligatoire a été effectuée le 18 février 2025 au port d'Alexandrie El Dekheila, conformément aux exigences phytosanitaires internationales. Un fumigant à base de phosphore d'aluminium a été utilisé à raison de 2 g/m³, permettant d'éliminer les risques liés à la présence d'organismes nuisibles. Le certificat de fumigation, émis le 22 février 2025, accompagne les documents de transport et de conformité nécessaires pour l'importation en Algérie.

Cette étude met en lumière les différentes étapes de l'importation maritime, depuis la négociation commerciale jusqu'à la levée de la marchandise, en soulignant les documents requis, les obligations réglementaires et le rôle des acteurs impliqués.

3. La chaîne logistique et les étapes opérationnelles de cas pratique

Avant l'embarquement des fèves, plusieurs procédures essentielles ont été mises en œuvre afin d'assurer leur conformité aux normes phytosanitaires et commerciales internationales.

3.1. Phase pré-expédition

Cette étape regroupe les démarches faites par l'entreprise exportatrice ELGAWHARA, pour préparer l'envoi de la marchandise (fèves) via le port de Bejaïa.

- **Négociation commerciale et domiciliation bancaire**

La transaction entre **SARL DARNA** et **ALJAWHARA** a été initiée par la signature d'un contrat commercial et l'émission d'une facture pro forma, servant de base à la domiciliation bancaire. Ce document contient les principales informations sur la marchandise, les conditions de vente et le mode de paiement.

En conformité avec la réglementation algérienne, l'opération est domiciliée auprès de la Société Générale – Agence de Béjaïa, et le paiement est effectué sous le mode CAD (Cash Against Documents) à 100%. Ce mode de règlement implique que les fonds sont transférés uniquement après présentation des documents confirmant l'expédition des marchandises.

- **Autorisation d'importation du produit (voir annexe 01)**

Ce document est délivré par les autorités douanières, permettant l'entrée légale de marchandises étrangères sur le territoire national. Elle confirme que le produit importé est conforme aux normes réglementaires et techniques en vigueur, et qu'il peut être dédouané au port d'arrivée.

Dans le cadre de cette étude de cas, l'autorisation d'importation a été délivrée en date du 17 avril 2025 au profit de la société algérienne SARL Darna agissant en tant qu'importatrice. Le fournisseur étranger est la société égyptienne ALGAWHARA, tandis que le représentant fournisseur local est DARNA. La marchandise importée, d'un poids net de 1120 kg et d'une valeur déclarée de 3.213.000 DZD, a été transportée à bord du navire MSC KATALIN II, identifié par le connaissance MEDUFFE394129.

Ce document constitue une étape essentielle dans la chaîne logistique, en particulier dans le contexte du transport maritime international via l'Entreprise Portuaire de Béjaïa (EPB), qui joue un rôle central dans la réception, l'entreposage temporaire et le contrôle douanier des produits importés.

3.2. Préparation à l'expédition depuis le pays d'origine (Égypte)

Avant l'embarquement des fèves, plusieurs procédures essentielles ont été mises en œuvre afin d'assurer leur conformité aux normes phytosanitaires et commerciales internationales.

- **Certificat de fumigation (voir annexe 02)**

Ce document est délivré par une société spécialisée qui atteste que les marchandises expédiées ont été traitées avec des produits chimiques pour éliminer tout risque lié à la présence d'insectes, parasites ou autres nuisibles. Il est souvent exigé par les autorités douanières du pays importateur pour prévenir toute contamination ou infestation biologique durant le transport international.

Dans le cas présenté, il s'agit d'un certificat de fumigation émis le 22 février 2025 par la société

PROTECT – Technical Experience Center.

Ce document certifie que l'opération de fumigation a été effectuée le 18 février 2025 sur un envoi de fèves fendues égyptiennes.

La cargaison, contenue dans un conteneur 40 pieds (MSDU8640025), a été traitée au phosphore d'aluminium avec un dosage de 2 grammes de gaz par mètre cube.

Ce certificat garantit que la marchandise a été désinfectée et est conforme aux exigences sanitaires en matière de transport international.

Ces documents accompagnent la marchandise et sont indispensables pour la suite de l'opération.

- **Certificat de poids et de qualité (voir annexe 03)**

Le certificat de poids et de qualité est délivré par l'exportateur, attestant du poids exact des marchandises expédiées ainsi que de leur qualité conforme aux normes en vigueur. Ce certificat est particulièrement important dans le commerce international, car il garantit à l'acheteur que les produits livrés correspondent aux spécifications convenues, tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

Dans le cas présenté, il s'agit d'un certificat de poids et de qualité émis le 10 février 2025 par l'entreprise égyptienne ALGAWHARA, concernant une cargaison de fèves fendues.

Cette marchandise est destinée à l'importateur algérien SARL DARNA. L'expédition, composée de 1120 sacs de 25 kg regroupés dans un conteneur de 40 pieds, affiche un poids net total de 28 tonnes et un poids brut de 28,112 tonnes. Le document précise que les fèves ont été analysées et déclarées propres à la consommation humaine, exemptes de résidus de pesticides et de présence d'insectes vivants ou morts.

Ce certificat rassure ainsi l'importateur sur la conformité et la salubrité des produits reçus.

- **Certificat phytosanitaire(voir annexe04)**

Ce certificat délivré par l'autorité compétente d'un pays exportateur, attestant que les plantes, produits végétaux ou autres objets réglementés ont été inspectés et sont exempts de maladies, parasites ou organismes nuisibles. Ce document est requis pour garantir la conformité aux exigences phytosanitaires du pays importateur.

Dans le cadre de notre cas, ce document émis par la République Arabe d'Égypte, à travers l'Administration Centrale de la Quarantaine Agricole (CAPQ).

Il concerne une exportation de fèves casse à destination de l'Algérie, plus précisément via le port de Bejaïa.

Tableau N02 : Présentation du Certificat Phytosanitaire : Contrôle Sanitaire et Conformité de l'Importation des Fèves d'Égypte vers Béjaïa

Catégorie	Détail
Pays exportateur	Égypte
Autorité émettrice	Administration Centrale de la Quarantaine Agricole (CAPQ)
Pays importateur	Algérie
Port de sortie	Port d'Alexandrie
Port d'arrivée	Port de Bejaïa (Algérie)
Produit	Vicia Faba (fève)
Quantité	1000 sacs
Poids net	48 000 kg
Poids brut	50 000 kg
Nom du navire	MSC DARIEN
Conteneur	MSDU6840025
Plomb de scellement	MEDUFE394129
Date d'inspection	13/05/2024
Date d'émission du certificat	15/05/2024
Observation	La marchandise a été jugée conforme après inspection. Le certificat porte les signatures officielles et les cachets de l'autorité phytosanitaire algérienne. L'autorisation de circulation a été validée avec cachet officiel et signature par les services phytosanitaires de la wilaya de Béjaïa, notamment par l'agente Mme Reziene N.

Source : Élaboré par moi-même

- **Facture commerciale (voir annexe05)**

La facture commerciale émise par l'exportateur et adressée à l'importateur. Elle représente la base contractuelle de la transaction commerciale internationale. Ce document mentionne les détails de la marchandise, le prix unitaire et total, les conditions de vente (Incoterms), le mode de paiement, ainsi que les coordonnées bancaires pour le transfert des fonds. Il est indispensable pour les formalités de dédouanement à l'importation et pour le contrôle bancaire dans le cadre de la domiciliation de l'import.

Dans cette opération, la facture commerciale N° 03/2025 a été émise le 26 janvier 2025 par l'entreprise ALGAWHARA, au profit de SARL Darna.

La marchandise objet de la transaction est constituée de fèves cassées égyptiennes, emballées dans 1 120 sacs en polypropylène (PP bags) de 25 kg chacun, pour un poids net total de 28 000 kg et un poids brut de 28 112 kg.

L'incoterm choisi dans ce cas est CFR Béjaïa, Algérie, ce qui signifie que le vendeur assume les frais jusqu'au port de destination (bejaia) . Le prix FOB est de 800 USD/tonne, pour une valeur de marchandise s'élevant à 22 400 USD, à laquelle s'ajoutent des frais de transport maritime de 1 400 USD, portant le total de la facture à 23 800 USD. Le paiement est prévu à 100% CAD (Cash Against Documents) via banque à banque, domiciliée auprès de la Société Générale Algérie, agence de Béjaïa.

Cette facture constitue donc la base documentaire pour l'ouverture de la domiciliation bancaire, la déclaration en douane, et la validation du transfert de devises pour l'importation.

- **Certificat d'origine (voir annexe06)**

Le certificat d'origine est un document officiel essentiel dans le commerce international, Permettant d'attester le pays d'origine des marchandises exportées afin de bénéficier d'avantages douaniers et de respecter les exigences des autorités du pays importateur.

Dans le cas présente , la certificat d'Origine délivré par les autorités égyptienne dans le cadre d'une opération d'exportation vers L'Algerie . La marchandise est d'origine égyptienne expédiés via le navire MSC DARIEN depuis le port de Damiette à destination du port de Béjaïa.

Ce certificat, est revêtu de plusieurs cachets officiels, confirmant sa validité auprès des autorités compétentes.

Ce document constitue une étape indispensable dans la chaîne d'importation, précédant le passage en douane.

- **Liste de colisage (voir annexe 07)**

Elle est rédigée par l'expéditeur, ce document permet au destinataire, à la douane et au transporteur de connaître d'une manière très précise le contenu de chaque colis.

Dans le cas présenté, il s'agit d'une liste de colisage N 03/2025 datée du 26 janvier 2025, émise par la société égyptienne ALGAWHARA. Ce document accompagne l'expédition de fèves fendues à destination de la société algérienne SARL DARNA, Béjaïa.

L'envoi comprend 1120 sacs en polypropylène de 25 kg chacun, soit un poids net total de 28 000 kg et un poids brut de 28 112 kg. La marchandise est expédiée dans un conteneur de 40 pieds.

Cette liste, tamponnée officiellement, permet d'identifier précisément la marchandise et facilite les procédures logistiques, douanières et commerciales liées à l'importation.

- **Certificat de conformité (annexe 08)**

Ce certificat est souvent exigé dans le cadre des opérations d'importation, pour les produits destinés à la consommation humaine ou à un usage spécifique.

Dans le cas présenté, certificat de conformité délivré le 10 février 2025 par l'entreprise égyptienne ALGAWHARA.

Le certificat précise également les seuils de tolérance, à savoir un taux d'humidité pouvant aller jusqu'à 14 % et une présence de corps étrangers limitée à 1 %.

Le document affirme que les marchandises sont propres à la consommation humaine, ce qui est une mention essentielle pour le passage en douane et la distribution dans le pays importateur..

Ces documents sont préparés par l'exportateur et accompagnent la marchandise

3.3. Expédition maritime

Le transport est assuré par le navire MSC KATALIN II, au départ du port d'Alexandrie El Dekheila, à destination du port de Béjaïa.

- **Le connaissance maritime (Bill of Lading) (voir annexe 09)**

Ce document émis par la compagnie MSC Mediterranean Shipping Company S.A., attestant du transport d'une cargaison de fèves égyptiennes de l'exportateur ALGAWHARA, à destination de l'importateur algérien DARNA.

La cargaison est constituée de 1120 sacs pour un poids brut total de 28 112 kg, transportée dans un conteneur 40' HIGH CUBE. Le fret a été prépayé et le connaissance mentionne 14 jours de franchise pour les surestaries (demurrage).

Ce document constitue une preuve essentielle pour le dédouanement auprès de l'EPB (Entreprise Portuaire de Béjaïa), qui joue un rôle d'intermédiaire logistique et administratif lors de la réception de la marchandise.

Le connaissance, daté du 25 février 2025, confirme que la cargaison a été expédiée en bonne et due forme, conformément aux exigences du commerce international.

3.4.Procédures à l'arrivée au port de Béjaïa

À l'arrivée des fèves au port de Béjaïa, une série de formalités administratives et douanières doit être réalisée afin d'assurer leur conformité et permettre leur intégration dans le marché national.

- **Avis d'arrivée et réception (voir annexe 10)**

Ce document émis par l'agent maritime pour informer le destinataire (importateur) de l'arrivée prochaine de la marchandise au port de destination. Il sert de point de départ aux formalités de dédouanement et à la récupération des marchandises.

Dans le cadre de l'opération d'importation, l'avis d'arrivée a été émis par SARL MSCA Mediterranean Shipping Company, agent maritime basé à Béjaïa. Il concerne la marchandise transportée à bord du navire MSC Katalin II, voyage YB515R, en provenance du port d'Alexandrie El Dekheila (Égypte), avec une arrivée prévue au port de Béjaïa le 12/04/2025. Le connaissance maritime associé est le MEDUBF4291286, couvrant un conteneur de type 40'HC contenant des haricots (beans) d'un poids brut de 28112000kg. Les frais signalés dans cet avis incluent les prestations d'agence à hauteur de 44800,00 DZD, la TVA de 8 512,00 DZD, et des débours s'élevant à 1 794,64 DZD, portant le total TTC à 55 106,64 DZD.

3.5. Formalités douanières

Cette étape permet à SARL Darna de déclarer, taxer et autoriser l'entrée des fèves égyptiennes au port de Béjaïa, garantissant leur conformité avant distribution sur le marché algérien.

- **Déclaration en douane (voir annexe 11)**

La déclaration en douane est un document officiel par lequel l'importateur informe l'administration douanière de l'entrée de marchandises sur le territoire national. Elle permet de déterminer les droits et taxes applicables, d'assurer la traçabilité de l'opération, et de garantir la conformité réglementaire à l'importation.

Dans cette opération la déclaration en douane, enregistrée le 16 AVRIL 2025 au bureau de douane de Béjaïa, vient officialiser l'introduction des marchandises sur le marché algérien. La valeur totale de l'opération a été évaluée à 25 400 USD, dont 23 800 USD pour la marchandise et 1 600 USD de frais accessoires. Cette déclaration, préparée avec l'assistance de SNC Transit-Idres, a permis de régler les droits et taxes nécessaires pour la libération de la cargaison.

- **Autorisation d'entrée du produit (voir annexe 12)**

Après l'obtention de l'autorisation d'importation, l'étape suivante dans la chaîne logistique est l'autorisation d'entrée du produit, qui permet le passage effectif de la marchandise au sein du territoire national. Ce document, délivré par les services douaniers au niveau du port de bejaia, atteste que la marchandise a été vérifiée à son arrivée et qu'elle peut être admise en Algérie conformément aux normes réglementaires.

Le document présenté , daté du 17 avril 2025, concerne une cargaison importée par la société SARL Darna, en provenance d'Égypte, à travers le fournisseur ALGAWHARA . Le produit a été expédié à bord du navire MSC KATALIN II, avec une date d'arrivée enregistrée au 25 février 2025.

Ce document est essentiel car il valide la conformité des produits à l'entrée du territoire, conditionnant le dédouanement et la livraison finale. Il marque donc l'aboutissement du processus administratif et douanier au sein du port de Béjaïa, et permet à la marchandise d'être libérée vers sa destination finale.

- **Autorisation de libre circulation(voir annexe 13)**

L'autorisation de libre circulation est délivré par les services phytosanitaires d'un pays, qui

atteste qu'une marchandise d'origine végétale importée est conforme aux normes sanitaires locales et peut circuler librement sur le territoire.

Dans le cas présenté, L'autorisation de libre circulation émise par la Direction de la Production des Végétaux (Ministère de l'Agriculture algérien), concernant une cargaison de fèves cassées importées d'Égypte. Cette importation est couverte par un certificat phytosanitaire égyptien n° ADD5202, délivré le 15 février 2025.

- **Avis de versement (voir annexe14)**

Ce document est délivré par la Direction Générale des Impôts (DGI), qui atteste qu'une entreprise a réglé une redevance ou taxe obligatoire liée à une activité spécifique.

Dans ce cas, il s'agit de la redevance de financement des Chambres d'Agriculture, applicable à l'importation de produits agricoles comme les céréales et légumes secs.

Le document présenté est un avis de versement émis par la Direction des impôts de la Wilaya de Béjaïa, dans le cadre de l'importation de produits agricoles.

Il concerne l'entreprise importatrice SARL DARNA, qui a importé 280 quintaux de céréales et légumes secs depuis l'étranger via le port de Béjaïa (EPB).

Pour cette quantité, une redevance agricole de 3 DA par quintal a été appliquée, soit un montant total de 840 DA.

Ce montant a été réglé le 23 avril 2025. Ce paiement permet de financer les Chambres d'Agriculture et constitue une obligation fiscale pour l'entrée de certains produits agricoles sur le territoire national. Ce cas représente la dernière étape de la chaîne logistique avant que la marchandise ne soit distribuée ou commercialisée sur le marché algérien.

Ces documents validés permettent la poursuite de l'opération.

3.6. Levée de la marchandise

La levée de la marchandise constitue l'ultime phase du processus d'importation maritime et marque la transition entre l'environnement portuaire et la mise en circulation du produit sur le marché intérieur. Cette étape est soumise à des exigences administratives, logistiques et réglementaires qui conditionnent la fluidité du déchargement, la conformité des marchandises et l'optimisation des coûts liés à la chaîne d'approvisionnement.

3.6.1. Obtention du Bon à Enlever

Dans le cas présenter le bon à enlever est délivré par l'Entreprise Portuaire de Béjaïa (EPB), autorisant l'importateur à procéder au retrait de sa cargaison après validation de l'ensemble

des formalités douanières et fiscales. Son obtention est subordonnée à plusieurs conditions :

- Validation de la déclaration en douane (enregistrée le 16 avril 2025), officialisant l'entrée des fèves cassées sur le territoire national.
- Paiement des droits et taxes exigés par l'administration douanière, incluant la TVA et les redevances applicables à l'importation des produits agricoles.
- Obtention des autorisations sanitaires et réglementaires, notamment le certificat phytosanitaire et le certificat de conformité, garantissant l'aptitude du produit à être distribué et consommé.
- Règlement des frais portuaires et de manutention, englobant les services d'entreposage temporaire, la gestion des conteneurs et les prestations de déchargement effectuées par les opérateurs portuaires.

La délivrance du bon à enlever représente donc l'aboutissement du processus administratif et permet à SARL DARNA d'accéder aux marchandises pour les intégrer dans son circuit logistique.

3.6.2 Organisation du Transport Terrestre et Acheminement de la Marchandise

Une fois le bon à enlever en possession de l'importateur, il devient impératif de coordonner le transport terrestre afin de garantir la livraison de la cargaison dans des conditions optimales.

Conclusion

A travers ce dernier chapitre nous avons pu répondre à la problématique et arriver à comprendre les procédures du premier contact commercial jusqu'à la levée de la marchandise au port. Ce cas a mis en lumière l'importance de la rigueur administrative, du respect des réglementations internationales, et de la coordination entre les différents acteurs impliqués.

Par ailleurs, cette étude s'inscrit pleinement dans la continuité de notre parcours académique. Elle a constitué une application concrète des enseignements reçus durant notre formation, en particulier ceux liés au commerce international, à la logistique et à la réglementation douanière. Elle a également été enrichie par notre expérience de terrain durant la période de stage, qui nous a permis d'observer et de participer directement aux processus d'importation, d'en comprendre les enjeux pratiques, et d'acquérir des compétences opérationnelles précieuses pour notre avenir professionnel.

Conclusion Générale

Conclusion Générale

Le transport maritime représente aujourd'hui un levier stratégique essentiel pour optimiser les opérations d'importation, surtout dans un contexte de mondialisation croissante des échanges. Dans le cadre de cette étude, nous nous sommes intéressés aux différentes procédures qui permettent de réaliser efficacement une opération de logistique internationale.

À cet effet, l'analyse d'un cas concret d'importation nous a semblé pertinente. En effet, les opérations d'importation jouent un rôle fondamental : elles offrent une diversité de produits bénéfique aux consommateurs tout en renforçant la compétitivité des entreprises grâce à l'accès à des biens de qualité.

Il est important de souligner que l'importation implique une série de démarches réglementaires et commerciales, parmi lesquelles la domiciliation bancaire et le respect des procédures douanières. L'importateur doit également maîtriser les différents moyens et techniques de paiement disponibles afin de garantir une relation commerciale fluide et fiable avec ses fournisseurs.

Par ailleurs, pour garantir la réussite d'une opération d'importation, il est vivement recommandé de faire appel à un transitaire ou à un commissionnaire en douane. Ce professionnel joue un rôle d'intermédiaire entre l'exportateur et l'importateur, assurant la liaison entre les différentes parties prenantes et veillant au bon déroulement des formalités logistiques et administratives.

L'étude de cas menée au sein de l'entreprise portuaire de Béjaïa nous a permis d'observer les mécanismes concrets de l'importation maritime conteneurisée. Elle a mis en lumière à la fois des pratiques opérationnelles bien établies, mais aussi des dysfonctionnements persistants, notamment en matière de coordination, de documentation et d'organisation logistique.

L'action de l'administration douanière, en tant qu'autorité souveraine, demeure essentielle pour assurer le contrôle, la surveillance et la validation des opérations commerciales, notamment dans le cadre de la lutte contre la fraude. Toutefois, l'analyse menée dans ce mémoire met en lumière plusieurs obstacles majeurs auxquels la logistique internationale en Algérie est confrontée

Contraintes techniques : Le port souffre d'un manque d'infrastructures modernes et adaptées aux exigences du commerce international. L'absence d'équipements spécialisés sur les quais limite la capacité d'accueil des navires et ralentit les opérations de manutention.

Conclusion Générale

Problèmes administratifs : Les procédures douanières restent longues et complexes, avec des délais de dédouanement bien supérieurs à ceux observés dans d'autres pays. Cette lenteur impacte négativement la fluidité des échanges et augmente les coûts logistiques.

Dysfonctionnements portuaires : La gestion des quais et des engins de manutention est souvent inefficace, entraînant des encombrements et des retards dans le traitement des marchandises. De plus, certains navires doivent utiliser leur propre matériel de levage, faute d'équipements adaptés sur place.

Faiblesses commerciales et stratégiques : Le port manque d'une approche commerciale proactive et d'études de marché approfondies. Cette lacune limite sa capacité à s'adapter aux évolutions du commerce maritime et à optimiser ses opérations.

Pour améliorer la performance du port de Bejaïa et renforcer son rôle stratégique dans le commerce maritime, il est essentiel de moderniser ses infrastructures en investissant dans des équipements portuaires spécialisés, garantissant ainsi une meilleure fluidité des opérations et l'accueil de navires dans des conditions optimales. La numérisation et la simplification des procédures administratives et douanières contribueraient à accélérer les délais de traitement et à renforcer l'efficacité des échanges.

Par ailleurs, une meilleure organisation des quais, des équipements de manutention et des flux de marchandises permettrait de réduire les encombrements et d'optimiser les opérations portuaires.

Enfin, le développement d'une stratégie commerciale structurée, fondée sur des études de marché et une compréhension approfondie des besoins des acteurs du commerce maritime, renforcerait l'attractivité du port et améliorerait ses performances à l'échelle internationale.

Pendant Notre stage pratique chez l'entreprise portuaire Bejaia, nous avons l'opportunité de découvrir le monde passionnant de la logistique et du transport. Nous avons pu participer à différentes tâches telles que la gestion des documents douaniers, la coordination des expéditions, également appris à utiliser des outils informatiques spécifiques à ce domaine tels que les logiciels de suivi des expéditions. Cette expérience nous a permis de développer nos compétences professionnelles et de mieux comprendre le fonctionnement d'une entreprise de transport et de logistique. Nous sommes reconnaissant envers l'entreprise portuaire Bejaia pour cette opportunité de stage enrichissante.

Conclusion Générale

.

Annexes

Annexe 01

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التجارة
مديرية التجارة الخارجية
مفتشية الحدود

تصريح باستيراد المنتج

رقم 1050 / مؤرخ في 17 AVR. 2025

(المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 05-467 المؤرخ في 8 ذي القعدة 1426 الموافق لـ 10 ديسمبر 2005)

(1) المستورد	المستورد (1): شركة دات المسؤولية المحدودة دارنا اولفكي.	(1) لقب و الاسم أو اسم شركة المتعامل	(1) لقب و الاسم أو اسم شركة المتعامل
رقم و تاريخ ست :	رقم و تاريخ ست : 06/00-0190833ب22 في: 2023/08/20	(2) عنوان الحقيقي للمتعامل المعني	(2) عنوان الحقيقي للمتعامل المعني
المنوان (2) :	المنوان (2) : قرية تالة مرخة بلدية بجاية ولاية بجاية.	(3) بين الطبيعة الحقيقية للمنتج	(3) بين الطبيعة الحقيقية للمنتج
تعيين المنتج (3):	تعيين المنتج (3): فول مكسر .	(4) بين كيفية عرض المنتج	(4) بين كيفية عرض المنتج
معروض في (4):	معروض في (4): أكياس	(5) بين عدد الطرود	(5) بين عدد الطرود
الكمية (6):	الكمية (6): 28,00 طن	(6) الكمية بالأطنان	(6) الكمية بالأطنان
فاتورة الشراء (8):	فاتورة الشراء (8): 2025/03	(7) التعريفية الجمركية بـ 10 أرقام	(7) التعريفية الجمركية بـ 10 أرقام
الصانع (10):	الصانع (10): ALGAWHARA FOR IMPORT & EXPORT EGYPT	(8) بين الرقم و التاريخ	(8) بين الرقم و التاريخ
مكان المصدر (11):	مكان المصدر (11): جمهورية مصر العربية.	(9) القيمة بالدينار الجزائري	(9) القيمة بالدينار الجزائري
رقم الحصة (12):	رقم الحصة (12): //	(10) لقب و الاسم أو اسم شركة المنتج	(10) لقب و الاسم أو اسم شركة المنتج
إشهاد المنتج (13):	إشهاد المنتج (13): شهادة المطابقة في 2025-02-10.	(11) بين البلد الأصلي للمنتج أو مكان التصنيع	(11) بين البلد الأصلي للمنتج أو مكان التصنيع
المراقبات التي تعرض لها الفخفخ:	المراقبات التي تعرض لها الفخفخ: فزيانية كيميائية ومكروبيولوجية. وميكروبيولوجية.	(12) علامات التعريف و المعلومات المتعلقة بشفرة المنتج	(12) علامات التعريف و المعلومات المتعلقة بشفرة المنتج
مراجع النقل (14):	مراجع النقل (14): على متن الباخرة " MSC KATALIN II "	(13) مرجع الإشهاد المستعمل للمنتج	(13) مرجع الإشهاد المستعمل للمنتج
وثائق النقل (15):	وثائق النقل (15): BL N° MEDUFE394129	(14) مرجع وسائل النقل	(14) مرجع وسائل النقل
الانطلاق (16):	الانطلاق (16): مصر في: 2025-02-25	(15) مرجع الوثائق المرفقة بالمنتج	(15) مرجع الوثائق المرفقة بالمنتج
العبور (16):	العبور (16): الوصول (16): بجاية في: 2025-04-12	(16) بين المكان و التاريخ	(16) بين المكان و التاريخ

إمضاء و ختم المستورد

التاريخ

17 AVR. 2025

SARL DARNÀ OULEFKI
Vige Tala Markha w. BEJAIA
RCN°: 22 B 3100333-00006

Annexe 02



TECHINACAL EXPERIENCE CENTER

Date of issuance: 22-02-2025

Fumigation certificateThis is to certify that we have performed fumigation to:

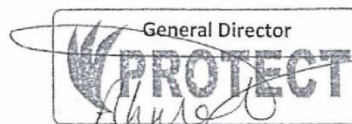
Shipper: ALGAWHARA FOR IMPORT AND EXPORT
IBSHAWAY, ABUGINSHOW-FAYOUM, EGYPT
Commercial Register: 1993
Export Register: 600008774

Consignee: SARL DARNA OULEFKI
VILLAGE TALA MARKHA – BEJAIA, ALGERIA
NIF : 002206019083395

Notify party: same consignee.
Delivery terms: CFR BEJAIA, ALGERIA
Payment terms: 100% CAD THROUGH BANK TO BANK.
Goods description: EGYPTIAN SPLIT BROAD BEANS / 1120 BAGS / NET WEIGHT 28000.00 KGS
GROSS WEIGHT 28112.00 KGS / HS CODE: 0713500090

Treatment: FUMIGATION
Fumigant: ALUMINUM PHOSPHIDE Dosage: 2GM OF GAS / CUPIC METER
Fumigation date: FEBRUARY.18.2025
Origin of goods: Egypt
Shipment per 1x40ft container
Loading port: ALEXANDRIA EL DEKHILA, EGYPT
Destination: BEJAIA / ALGERIA
Container no: MSDU8640025
B/L No.: MEDUFE394129

We also confirm that the above fumigation process has been carried out on 18/02/2025.



Office: 9 Orabi square, Manshia, Alexandria
Stores: Om Zegeuw_Ameria_Alex_Egypt

Tel: 203-4845111_20101000141
Fax: 203-4378701_2034814468

Annexe 03



WEIGHT & QUALITY CERTIFICATE

Date: 10 February 2025

Description: EGYPTIAN SPLIT BROAD BEANS

Exporter:

ALGAWHARA FOR IMPORT AND EXPORT
IBSHAWAY, ABUGUINSHOW, FAYOUM, EGYPT
Commercial Register: 1993
Exporter Register: 600008774

Importer:

SARL DARNA OULEFKI
VILLAGE TALA MARKHA - BEJAIA, ALGERIA
NIF: 002206019083395

Cargo details: 1 Containers 40 FT / 28 MT / EGYPTIAN SPLIT BROAD BEANS

Packing: 1120 Bags of 25 kg Each in 1 containers 40 FT.

Origin: Egypt

Total Gross weight: 28.112 MT

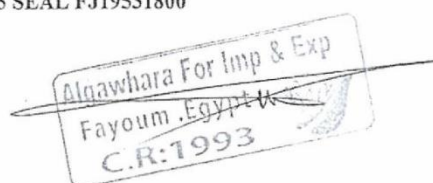
Total Net Weight: 28.00 MT

BL NO.: MEDUFE394129

NOS OF CONTAINERS AND SEAL: MSDU8640025 SEAL FJ19531800

Port of loading: ALEXANDERIA EL DEKHEILA

Port of discharge: BEJAIA / ALGERIA



The sample was analyzed for its health status, and this is to certify that the sample is valid for human consumption and goods are free from pesticide residues and free from any lived or dead insects, also the used material in packing is fit for human consumption.

Abuginshow, Ibsaway - Fayoum, Egypt

Email: export@aljawharaexports.com

Website: www.aljawharaexports.com

Annexe 05

ALGAWHARA
For Import & Export



شركة الجوهرة
للاستيراد والتصدير

COMMERCIAL INVOICE NO.03/2025

Date: 26 January 2025

Exporter:

ALGAWHARA FOR IMPORT AND EXPORT
IBSHAWAY, ABUGUINSHOW, FAYOUM, EGYPT
Commercial Register: 1993
Exporter Register: 600008774

Importer:

SARL DARNA OULEFKI
VILLAGE TALA MARKHA – BEJAIA, ALGERIA
NIF : 002206019083395

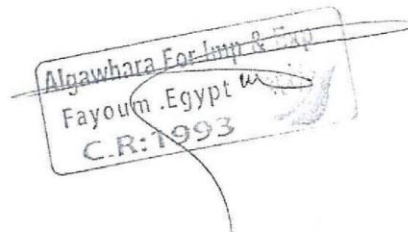
- ✚ COUNTRY OF ORIGIN: EGYPT
- ✚ 1 x 40FCL = 28 TONS
- ✚ SHIPMENT TERMS: CFR BEJAIA, ALGERIA
- ✚ PAYMENT TERMS: 100% CAD THROUGH BANK TO BANK.



Description	Net weight	Gross weight	Quantities		Price FOB (USDS/MT)	Total USDS
EGYPTIAN SPLIT BROAD BEANS	28000.00 KGS	28112.00 KGS	1120 PP bags	25kg / bag	800\$	22400\$
FREIGHT PRICE 50\$/MT					1400\$	
Total Invoice	28000.00 KGS	28112.00 KGS	1120 PP bags		23800 USDS	

Exporter Bank Details:

Bank Name: BANQUE MISR – FAYOUM BRANCH – EGYPT
ACCOUNT NO. #: 3290120000000606
IBAN: EG850002032903290120000000606
ACCOUNT NAME: ALGAWHARA FOR IMP & EXP
SWIFT CODE: BMISEGCTFC
ADDRESS: FAYOUM – EGYPT



Abuginshow, Ibslaway - Fayoum, Egypt

Email: export@algawharaexports.com
Website: www.algawharaexports.com

Annexe 06

٤٨٤٦ رقم الشهادة ٢٥-٢٥-٢٥		١٢٠٢٥ ٤٨٤٦ جمهورية مصر العربية وزارة التجارة والصناعة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات الأسكندرية اسم الفرع : شعار الجامعة شعار الدولة المصدرة	
24 0302094 شهادة منشأ بموجب أحكام اتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري بين الدول العربية			
1 - المصدر وعنوانه كاملاً : الجوهرة للأسستيراد والتصدير شارع الجلاء - أبو جندو - مركز ابشواي القوس - مصر مستودع : ٢٠٠٠٠٨٧٧٤		2 - المنتج وعنوانه كاملاً : الجوهرة للأسستيراد والتصدير شارع الجلاء - أبو جندو - مركز ابشواي القوس - مصر مستودع : ٢٠٠٠٠٨٧٧٤	
3 - المستورد وعنوانه كاملاً : م. ش. د. م. دا رنا ولفقى قرية تالة - مرخه بجاية - الجزائر NIF : 002206019083395		4 - بلد المنشأ : جمهورية مصر العربية	
5 - تم تطبيق التراكم مع دول أخرى ؟ نعم ☐ لا ☒		6 - تفاصيل الشحن : من ميناء : الدخيلة - مصر إلى ميناء : بجاية - الجزائر MSD DARIEN : بوليصه رقم : MEDUFE394129 التاريخ : ٢٠٢٥/٠٢/٢٣	
7 - ملاحظات : استخرجت باشر رجعي			
8 - وصف السلع، العلامة التجارية (إن وجدت)، عدد ونوع وأرقام الطرود : حاويه رقم : MSDU8640025 ١١٢٠ جوال * ٢٥ كجم فول مجروش لحوظ رقم : ٢٠ اجمالي عدد الطرود : ١١٢٠ جوال اجمالي الوزن الصافي : ٢٨٠٠٠ كجم اجمالي الوزن القاتم : ٢٨١١٢ كجم البند الجبركي : ٠٧١٣٥٠ منتج مصري		9 - الوزن القاتم (كجم) أو مقاييس أخرى (لتر، متر، مكعب... إلخ) ٢٨١١٢ كجم	
10 - رقم وقايخ الفاتورة (الفواتير) : ٢٠٢٥/٠٢ ٢٠٢٥/٠١/٢٣		11 - إقرار وتعهد المصدر : أقر بأن جميع البيانات المذكورة أعلاه صحيحة وأن السلع الوارد وصفها أعلاه مستوفاة للشروط والمعايير اللازمة لإكساب صفة المنشأ. المكان : التاريخ : ٢٠٢٥/٠٢/٢٥ التوقيع : Aljohra for Import and Export Economic Register : ٢٤٢٥٢٥٢٥ Commercial Reg. No. ٢٤٢٥٢٥٢٥	
12 - توقيع وخاتم الجهة المصدرة : التوقيع : الخاتم : التاريخ : ٢٠٢٥		13 - تصديق الجهة الحكومية المختصة : التوقيع : الخاتم : التاريخ : ٢٠٢٥	

ALGAWHARA
For Import & Export



شركة الجوهرة
للاستيراد والتصدير

WEIGHT & PACKING LIST NO.03/2025

Date: 26 January 2025

Exporter:

ALGAWHARA FOR IMPORT AND EXPORT
IBSHAWAY, ABUGUINSHOW, FAYOUM, EGYPT
Commercial Register: 1993
Exporter Register: 600008774

Importer:

✓ SARL DARNA OULEFKI
VILLAGE TALA MARKHA - BEJAIA, ALGERIA
NIF : 002206019083395

- ✚ COUNTRY OF ORIGIN: EGYPT
- ✚ 1 × 40FCL = 28 TONS
- ✚ SHIPMENT TERMS: CFR BEJAIA, ALGERIA
- ✚ PAYMENT TERMS: 100% CAD THROUGH BANK TO BANK.

Description	Net weight	Gross weight	Quantities	
EGYPTIAN SPLIT BROAD BEANS	28000.00 KGS	28112.00 KGS	1120 PP bags	25kg / bag
Total Invoice	28000.00 KGS	28112.00 KGS	1120 PP bags	



Abuginshow, Ibshaway - Fayoum, Egypt

Email: export@aljawharaexports.com
Website: www.aljawharaexports.com

Annexe 08

ALGAWHARA
For Import & Export



شركة الجوهرة
للاستيراد والتصدير

CONFORMITY CERTIFICATE

Date: 10 February 2025

Exporter:

ALGAWHARA FOR IMPORT AND EXPORT
IBSHAWAY, ABUGUINSHOW, FAYOUM, EGYPT
Commercial Register: 1993
Exporter Register: 600008774

Importer:

SARL DARNA OULEFKI
VILLAGE TALA MARKHA – BEJAIA, ALGERIA
NIF: 002206019083395

Commodity: EGYPTIAN SPLIT BROAD BEANS

Packing: 1120 Bags of 25 kg Each in 1 containers 40 FT.

Origin: Egypt

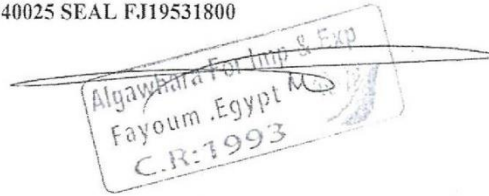
Total Gross weight: 28.112 MT
Total Net Weight: 28.00 MT

BL NO.: MEDUFE394129

NOS OF CONTAINERS AND SEAL: MSDU8640025 SEAL FJ19531800

Moisture content: up to 14%

Foreign Material: 1%



WE HEREBY DECLARE THAT THE ABOVE MENTIONED GOODS ARE SOUND AND FIT
FOR HUMAN CONSUMPTION.

Abuginshow, Ibsaway - Fayoum, Egypt

Email: export@aljawharaexports.com
Website: www.aljawharaexports.com

Annexe 09

See website for large version of the reverse | Ver página Web para términos y condiciones | Смотрите веб-сайт для ознакомления с условиями и положениями | 觀看網站和條件詳情請到網站 | www.msc.com

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 12-14, chemin Rieu - CH - 1208 GENEVA, Switzerland website: www.msc.com		BILL OF LADING No. MEDUFE3941 29 ORIGINAL NO & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's 3 Of Three NO. OF RIDER PAGES 1 One	
SHIPPER ALGAWHARA FOR IMPORT AND EXPORT IBASHAWAY, ABUGUINSHOW, FAYOUM, EGYPT Commercial Register: 1993 Exporter Register: 600006774		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS (Include Agent(s) at POD) SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNTRY/CUSTOMS TO CONTAIN This carriage is subject to the MSC Sea Waybill or Bill of Lading Terms and Conditions found at the back of this endorsement as well as to the MSC Agency Terms and Conditions available at www.msc.com/bill-of-lading-terms-and-conditions which are incorporated by reference. Lloyds/MO Number: 8743394 Demurrage From 16th day until 22nd day: USD 18/ 20'GP - USD 26 / 40'GP - USD 26/ 20' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) - USD 40/ 40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) From 23rd day to 29th day: USD 36/ 20'GP - USD 70 / 40'GP - USD 40/ 20' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) [Continued in the Description section]	
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of ..." here		PORT OF DISCHARGE AGENT SARL MSCA Mediterranean Shipping Company Algeria/CITE DES ERERES MOUHOU PROMOTION ABOU QUARTIER SGHIR Bejaia (ex Bougie), 06000 Phone : +213 34 214 132 Fax : +213 34 214 559 Email : info@bejaia.msc.com.dz	
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) SARL DARNA OULEFKI VILLAGE TALA MARKHA BEJAIA, ALGERIA NIF : 002206019083395		PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXX	
VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 8.1.2): MSC DARIEN - OW507R		PORT OF LOADING: ALEXANDRIA EL DEKHEILA	
BOOKING REF (or) SHIPPER'S REF: EBKG11667228 XXXXXXXXXXXXXXXX		PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXX	
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)			
Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)		Gross Cargo Weight
	continued from Carrier's Agent Endorsements - USD 18/ 40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) From 21st day onwards: USD 64/ 20'GP - USD 114/ 40'GP - USD 60/ 20' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) - USD 110/ 40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) Reaters containers: From 4th day until 15th day: USD 50/ 20'RF - USD 110 / 40'RF From 16th day onwards: USD 110/ 20'RF - USD 220 / 40'RF free days and demurrage clauses without further notice. MSC reserve the right to amend FCL/FCL-FREE OUT All expenses resulting from container discharge from ship's hold/deck up to the reloading of empty/full container on ship's hold/deck are for Receiver's account. Such costs and expenses may include but are not limited to: container shifting, rework on vessel, discharging, transferring, plugging and monitoring for reffer containers, empty containers, unloading when returned to depot, transportation and reloading (empty/full), ISPS, torn tarpaulin, repair of damaged containers, etc. The receiver is fully responsible to return the empty containers clean, in good state, without any label and free of any fees to the empty depot designated by the local agent of the Line. Please see attached RIDER for Container / Cargo Description(s). 1 x 40' HIGH CUBE Total Items : 1120 Total Gross Weight : 28112.000 Kgs. FREIGHT PREPAID		
FREIGHT & CHARGE: Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16)			
AS PER AGREEMENT CONTAINER HANDLING AND SERVICE CHARGES AND DEMURRAGE AS PER LINE'S POLICY TO BE PAID BY MERCHANT. ALL STORAGE CUSTOMS CLEARANCE DUES AND TARIFFS AS PER DISCOMFORT AUTHORITIES TARIFFS AND TOLLS OF THE PORT OF THE MERCHANT. CONTENTS PACKED AND STOWED BY SHIPPER		RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated hereto) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions herein from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFFS (AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT). If this is a negotiable (To Order) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier together with outstanding Freight and Charges in full prior to the Goods of a Delivery Order. If this is a non-negotiable (Straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and Charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable. IN WITNESS WHEREOF the Carrier's Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, along with date, and wherever one original Bill of Lading has been surrendered, the other Bills of Lading shall be void.	
DECLARED VALUE (Only applicable if Ad Valorem spec. paid - see Clause 7.3): XXXXXXXXXXXXXXXX		CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs rcd by Carrier - see Clause 14.1): 1 cntr	
AGE AND DATE OF ISSUE: MSC ALEXANDRIA 16-Mar-2025		SHIPPED ON BOARD DATE: 25-Feb-2025	

(See website for large version of the reverse) / Voir page Web pour termes y conditions / Смотрите веб-сайт для ознакомления с условиями и поправками / 网站的条款和条件请见网站 / www.msc.com

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 12-14, chemin Rieu - CH -1208 GENEVA, Switzerland website: www.msc.com	BILL OF LADING No. MEDUFE394129
	RIDER PAGE
	Page 1 of 1

CONTINUATION PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)

Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider bases), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement
MSDU8640025 40' HIGH CUBE Seal Number: FJ19521800 Tare Weight: 3.840 kgs.	1120 BAG(S) EGYPTIAN SPLIT BROAD BEANS N.W : 28000 KGS G.W : 28112 KGS 14 DAYS FREE OF DEMURRAGES HS CODE : 0713500090 FREIGHT PREPAID	28,112.000 kgs.	
	Total :	28,112.000 kgs.	



ICE AND DATE OF ISSUE
C ALEXANDRIA
-Mar-2025

SHIPPED ON BOARD DATE

25-Feb-2025

SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A.
by MSC EGYPT As Agent

Annexe 10



SARL MSCA MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

Quartier Seghir, Lot N 04, Bejaia 06000, B0Jala
 N.I.F.: 00001600130326506001 RC: 0013032-B-00 Art: 06 016 002773
 Tel : +213 34 12 52 22/24 Fax: +213 34 12 57 19
 Banque.: AGB 032 00107 5074301208 08 Capital: 3 800 000.00 DA

AVIS D'ARRIVEE

Navire: MSC KATALIN II Voy: YB515R Escale: 25/03/019 Du: 12/04/2025 B/L: MEDUFE394129 Nbr Conteneur(s): 1 Nbr Colis: 1120 Poids Brut: 28 112,000 KG, TARE: 4 400,000 KG Port de Chargement: ALEXANDRIA EL DEKHEILA Gros: 0, MRN: 25A0019000019ICS Qual: 22, Poste: Lieu de livraison: DZ BEJAIA CRN: 25A0019000019ICS-0029	Client: SARL DARNA OULEFKI VILLAGE THALA MARKHA06000 06000 DZBJA+21355049006000 DZBJA
--	--

Article Description Marchandise
 29 BEANS

Fret et Debours	Montant (DZD)
Fret	
Peages	794,64
Timbre sur B/L	1 000,00

Produits	Montant (DZD)
Prest. Agence Imp	44 800,00
Avis	0,00
Total Produits	44 800,00
Montant TVA	8 512,00
Total Debours	1 794,64
Total TTC (DZD)	55 106,64

En cas de paiement en especes, montant du timbre: 551,00 DZD

Edite le 15/04/2025 14:50:34

Veillez vous munir du connaissance original endosse au moment de l'echange. Dans le cas d'un connaissance original « a ordre » un endossement lisible et complet est indispensable pour l'operation d'echange. Avant de proceder aux formalites d'echange, vous etes invites de transmettre a nos services vos coordonnees completes et celles de vos clients incluant leur NIF. Tous les reglements de nos factures doivent se faire par cheque, virement ou versement en especes.

Tarifs Surestaries pour les chargements apres le 01/01/2024:

Conteneurs Standards/High Cube: Franchise 15 jours, Mont.Depot avance sur Cntr : 250 000.00 DA 20' / 500 000.00 DA 40'

-Du 16eme au 22eme jr 20':24 USD/Jr 40':44 USD/Jr 45':51 USD/Jr, Du 23eme au 60eme 20':44 USD/Jr 40':84 USD/Jr, 45':97 USD/Jr A partir du 61eme jr 20':60'

Equipements Speciaux (Open Top, Flat, Tank, Plateforme): Franchise 15 jours, Mont.Depot avance sur Cntr : 300 000.00 DA 20' / 600 000.00 DA 40'

-Du 16eme au 22eme jr 20':30 USD/Jr 40':60 USD/Jr, Du 23eme au 60eme 20':55USD/Jr 40':100 USD/Jr, A partir du 61eme jr 20':60 USD/Jr 40':120 USD/Jr

Conteneurs Frigos (Reefers): Franchise 3 jours, Mont.Depot avance sur Cntr : 400 000.00 DA 20' / 800 000.00 DA 40'

-Du 4eme au 6eme jours 20':55 USD/Jr 40':110 USD/Jr, A partir du 9eme jour 20':110 USD/Jr 40':240 USD/Jr

Les frais de surestaries des conteneurs doivent etre payes au plus tard 07 jours calendaires apres leur restitution. Les dommages constatés a l'enlevement doivent etre signales et constates de fa on contradictoire a l'Expert Maritime dont les coordonnees figurent sur l'Interchange.

Les conteneurs doivent etre restitues sans dommages, propres, sans aucune trace d'ecoulement de produits et sans residus d'emballage. Dans le cas contraire, tous les frais en decoulant seront a la charge du client. Les etiquettes des produits dangereux doivent etre retirees complètement du conteneur avant la restitution par le client. La SARL MSCA n'est pas tenue par l'obligation d'aviser sa clientele de l'arrivee de ses marchandises.

Annexe 11

DECLARATION 40XX mise à la consommation directe		LIBELLE		FEUILLET 1		TOTAL/ARTICLES		EXEMPLAIRE DECLARANT		CACHET DU BUREAU Ciblage terminé Déclaration agréée (art. 170 du décret n° 2017-1334 du 19 septembre 2017) 	
IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL SARL DARNA OULEFKI VILLAGE THALA MARKHA BEJAIA ✕ ALGAWHARA FOR IMPORT EXPORT ABUGUINSHOW FAOUM EGYPT								ENREGISTREMENT N° 5040200002025DED0067281 DATE-HEURE 16/04/2025 10:04:53 CODE-BUREAU 06.201 Bureau de douane Béjaia			
S1 2		CODE FISCAL 00220601908339500000		CP 0600D		TYPE D'OPERATION PRODUCTION		M/FINANCEMENT 004		COND. LIV CFR	
FOURNISSEUR / DESTINATAIRE REEL ALGAWHARA FOR IMPORT EXPORT ABUGUINSHOW FAOUM EGYPT		SARL DARNA OULEFKI VILLAGE THALA MARKHA BEJAIA ✕		PRIX TOTAL FACTURE NET (P.T.F.N.) MONTANT USD 23 800,00		AUTRES FRAIS MONTANT USD 0,00		FRET MONTANT USD 1 400,00		ASSURANCES MONTANT USD 0,00	
PAYS ACHAT VENTE EG		PAYS DEST. DEF DZ		RELAT. VENTE/ACHAT 0,00		SOLDE AUTRES ELEMENTS ET (P.T.F.N.) 23800.00 USD		TAUX DE CHANGE 132.3923			
DECLARANT SNC TRANSIT-IDRES RUE RAMP DU PORT N°25/27 BEJAIA		N° AGREMENT 09980601825439800000		LIG. REP 000681-E		VALEUR EN DA 3150936		DOMICILIATION BANCAIRE SOCIETE GENERALE ALG (061501202511000046USD)			
ARTICLE 1		DESIGNATION DES MARCHANDISES (NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COUS)		MANIFESTE N° DOCUMENT 10 25A001900000191		LIGNE SOMME DATE 07/04/2025		NBRE TOTAL (Cals Déclarés) 1120			
FEVES CASSEES 0713509200 ---- Fèves et féveroles, cassées				TRANSPORT DE/VERS L'ETRANGER MOD. IDENTIFICATION LR 10 D5JY6		POIDS TOTAL B. FINIT 28112		TRANSPORT INTERIEUR MOD. IDENTIFICATION LR 10 D5JY6		LOCALISATION MOES 50402000001006	
				REGIME FISCAL 400		ORIGINE EG		CODE STATISTIQUE 0713509200		POIDS NET 28000	
				VALEUR EN DA 3150936		TAR. PREF GZALE		QUANT. COMPLE 280 QT			
				CODES PIECES A JOINDRE 610							
				REGIME FISCAL 400		ORIGINE EG		CODE STATISTIQUE 0713509200		POIDS NET 28000	
				VALEUR EN DA 3150936		TAR. PREF GZALE		QUANT. COMPLE 280 QT			
				CODES PIECES A JOINDRE 610							
PIECES JOINTES : 610-				LIEUX D'UTILISATION OU D'ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES ADMISES SOUS LE COUVERT D'UN REGIME SUSPENSE							
REGIME DOUANIER PRECEDENT CODE N° DECL DATE CODE 16/04/2025				DELAI 50		TAUX SUSP 51		MOD. VAL. PLUS 52		MONTANT 53	
INDICATIONS VEHICULES PARTICULIERES MARQUE DENOM. ANNUITE				MONTANT CAUTION : 0,00		MONTANT REMISE : 0,00					
CODE TAXE QUOTITE ASSIETTE MONTANT				CODE TAXE QUOTITE ASSIETTE MONTANT							
C.S. 3 3 150 936 94 928.08				C.S. 3 3 150 936 0.00							
D.D. 15 280 4 200.00				D.D. 15 280 0.00							
T.C.L.S. 0 3 249 664 0.00				T.C.L.S. 0 3 249 664 0.00							
T.V.A. 0 3 249 664 0.00				T.V.A. 0 3 249 664 0.00							
MODE DE PAIEMENT COMPTANT X				TRANSIT/SCHELEMENTS APPOSES NOMBRE N° TC				AUTORISE PAR : No : No : OBSERVATIONS R A ENGAGEMENTS SOUSCRITS A. Je soussigné, sollicite sous les peines de droit mettre sous le présent régime douanier les marchandises décrites dans cette déclaration. Fait A 504020000 Exportation douanière Béjaia le 16/04/2025 Le Déclarant 09980601825439800000			
R.P.S. 2 500				DATE(LIGNE) BUR.FRONT BUR.DEST							
C.S. 94 928				QUITTANCE CONSIGNATION N° : DU : N° : DU : QUITTANCE CONSIGNATION DROITS ET TAXES N° : DU : QUITTANCE PENALITES N° : DU : DATE : SIGNATURE DU CAISSIER							
T.V.A. 0											
D.D. 0											
T.C.L.S. 4 200											
TOTAL 101 228											
CONSIGNATION PENALITES											

Annexe 12

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التجارة وترقية الصادرات

نموذج (ر.د.م)

مديرية التجارة لولاية بجاية

N° 144147 الرقم التسلسلي

مفتشية الحدود

رخصة دخول المنتج

رقم: 1096 / المؤرخ: 17/10/2005

(المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 467-05 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1426 الموافق 10 ديسمبر سنة 2005)

- المستورد (1): شركة م.م. حارثا، مؤلفتي
- رقم وتاريخ س ت: 22، 0190833، 06/100، 24/3/08/08
- العنوان (2): قنينة زجاجية، بديلة بجاية
- تعيين المنتج (3): فواكه مكملة
- معرض في (4): 4 كيا س
- الكمية (6): 28,000 طن
- فاتورة الشراء (8): 325/03 في 24/10/05
- القيمة (9): 3.813.000 ج
- الصانع (10): ALGABRI/HARA FOR IMPORT & EXPORT
- مكان المصدر (11): مصر
- رقم الحصة (12): 1
- رقم وتاريخ ت.م (13): 1050 في 24/10/05
- رقم وتاريخ ت.م.م.م. (14): 1103 في 24/10/05
- المراقبات المنجزة: مراقبة الجودة
- المراقبات المنجزة: المراقبة بالعين الجارية
- نتائج المراقبات: لا شيء يلاحظ

- 1/ اللقب و الاسم و اسم شركة المتعامل.
- 2/ العنوان الحقيقي للمتعامل المعني.
- 3/ بين الطبيعة الحقيقية للمنتج.
- 4/ بين كيفية عرض المنتج.
- 5/ بين عدد الطرود.
- 6/ الكمية بالأطنان.
- 7/ التصريفة الجبركية (8 أرقام).
- 8/ بين الرقم و التاريخ.
- 9/ القيمة بالدينار الجزائري.
- 10/ اللقب و اسم الشركة و عنوان المنتج.
- 11/ بين البلد الأصلي للمنتج أو مكان التصنيع.
- 12/ علامات التعريف و المعلومات المتعلقة بشجرة المنتج.
- 13/ رقم تاريخ التصريح باستيراد المنتج.
- 14/ رقم تاريخ محضر مراقبة نظافة المنتج.

المراقبة المنجزة على المنتج المذكور أعلاه لم تظهر أي عدم مطابقة. يسمح بدخوله لأجل وضعه رهن الإستهلاك.

تاريخ و تأشير و ختم

رئيس مفتشية الحدود
رئيس مفتشية مراقبة الجودة
و قمع الفحص على مستوى الحدود
مؤلفه بجاية
عبد السلام ضيف



Annexe 13


REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
 MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DU DEVELOPPEMENT RURAL
 DIRECTION DE LA PRODUCTION DES VEGETAUX ET DES CONTROLES TECHNIQUES 

AUTORISATION DE LIBRE CIRCULATION

- Marchandise Indemne -

Loi n° 87 - 17 du 1^{er} Aout 1987
Décret Exécutif n° 93 - 286 du 23 Novembre 1993

N° 0079712 /DZ

N° 427/2025

Nom et adresse de l'expéditeur : ALGHANHARA FOR IMP/EXP - EGYPT

Nom et adresse de l'importateur : CARL DARNIA OULEFRI - BEJAIA

Autorisation préalable à l'importation N° : 1 DU : 1

Date d'entrée : 12 04 2025

Moyen de transport : KATALIN II

Nature des produits : FEVES CASSEES

Quantité / ou nombre de colis : 28,00 Tonnes

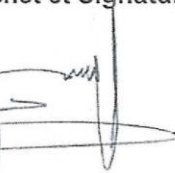
Certificat phytosanitaire N° : 1105202 DU : 15 02 2025

Délivré par : RY D'EGYPTE Lieu de délivrance : EGYPTE

Nom du fonctionnaire autorisé : Mme REZINE N Wilaya de : BEJAIA

27 04 2025

Cachet et Signature

Annexe 14

132 JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 42 29 Cansabine 31 juillet 2015

ANNEXE

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

DIRECTION GENERALE DES IMPOTS

DIRECTION DES IMPOTS DE WLAYA Bejaia

RECETTE DES IMPOTS DE Bejaia

COMMUNE DE Bejaia

REDEVANCE DE FINANCEMENT DES CHAMBRES D'AGRICULTURE
DECLARATION TENANT LIEU DE BORDEREAU - AVIS DE VERSEMENT

NATURE DU PRODUIT	PRODUIT EN QUANTITE PASSIBLE DE LA REDEVANCE A	REDEVANCE PAR QUINTAL B	MONTANT DE LA REDEVANCE A x B
Céréales et légumes secs (blé dur, blé tendre, riz, lentilles, pois chiches, haricots, petits pois et pois cassés).	280	3 DA	840,00
Mais, orge, tournesol et autres résidus solides (IDA n° 23-04 à 23-06).		5 DA	
TOTAL DE LA REDEVANCE			840,00

Fait à Bejaia le 12/04/25

Nom / Prénom / SAL DABO A MUKHIL

Raison sociale : SAL DABO A MUKHIL

Cachet et signature

2025 401 10

Cette déclaration est soumise par les importateurs de céréales et légumes secs (blé dur, blé tendre, riz, lentilles, pois chiches, petits pois, pois cassés), de maïs, orge, tournesol et autres résidus solides (IDA n° 23-04 à 23-06) avant tout dédouane de la marchandise, auprès du receveur des impôts territorialement compétent.

(A) Les quantités sont exprimées en quintaux.

Sarl Darna		قبض من السيد (a) المبلغ	3055
840	2025	طعام Cereales	
840		لغرامات التأخر	
		المجموع	

Bibliographie

Bibliographie

- 1- «Saada TAGUEN », Mémoire d'analyse administratif appliquée, thème « procédures de dédouanement des marchandises.
- 2- 1 Yves Pimor , Mechel Fender, « Logistique : production, distribution, soutien », 5emeédition, Dunod, Paris, 2008, P5
- 3- Aliche (D), Akli (O), (les procédures de dédouanement des marchandises à l'importation), mémoire de fin de cycle 2021/2022
- 4- Article 87 de la loi n°89-10
- 5- Charles C. Poirier et Stephen E. Reiter, la supplychain, DUNOD, Paris, 2001, P 30
- 6- Cours de technique douanière et fiscalité BTS CI 14 promotion 2010 INSIM
- 7- Disponible sur www.logistiqueconseil.org consulté le 10/04/2025
- 8- Disponible sur www.logistiqueconseil.org consulté le 12/04/2025
- 9- Disponible sur www.logistiqueconseil.org. Consulté le 02/04/2025
- 10- Guide de l'exportateur - CCI International Champagne-Ardenne – 2015,p 12
- 11- <https://agicap.com/fr/article/methodes-de-gestion-des-stocks/>
- 12- <https://www.douane.gov.dz/spip.php?article66>
- 13- <https://www.transitairealgerie.com/alces-systeme-douanier-algerien>
- 14- Jean Belotti, « transport international de marchandises »5^{ème} édition Vuibert, paris, 2002, p.280.
- 15- Joël Sohier, « la logistique », vuibert, 2^e édition, Paris, P 42
- 16- Khalid Chafik, Omar Boubker, « Revue Marocaine de management logistique et transport», N°1, 2016, P 45
- 17- Ksouri,(Idir): les régimes douaniers (intitules, bases légales, bénéficiaires et procedures),Grand-Alger-Livres Editions,2007
- 18- LE MOIGNE Rémy, supplychain management, DUNOD, Paris, 2013, P 120
- 19- Legrand, G., & Martini, H. (2008). Gestion des opérations import-export : cours, applications (1re et 2e années BTS CI). Dunod. P10

Bibliographie

- 20- Manuel des procédures de dédouanement, DGD,CNID
- 21- Naji JAMMAL « commerce international, mondialisation, enjeux et applications »Edition du renouveau pédagogique INC, 2^e édition, Canada, 2009, P 340
- 22- Rémy Le Moigne, op.cit, P 8
- 23- YECHE.J.B : «Traité de la lettre de change », PARIS, 1846, P 278
- 24- YVES(Pimor) et MICHEL(Fender), « logistique, production, distribution, soutien », édition DUNOD, Paris, 2008, P 44

Liste des figures

Figure N01 : les composantes de la logistique internationale	06
Figure N02 : Le réseau de la chaîne logistique	12
Figure N03 : Le logo de l'entreprise AL-GAWHARA FOR IMP et EXP.....	39
Figure N04 : Le logo de l'entreprise "Darna"	40

Liste des tableaux

Tableau N01 : La répartition des frais entre vendeur et acheteur selon l'incoterm négocié dans le contrat.....	21
Tableau N02 : Présentation du Certificat Phytosanitaire : Contrôle Sanitaire et Conformité de l'Importation des Fèves d'Égypte vers Béjaia.....	43

Résumé

Le développement du commerce extérieur au fil des années a favorisé l'intensification des échanges internationaux d'import-export, nécessitant des modes de transport à la fois efficaces et fiables. Le transport maritime joue un rôle central dans cette dynamique.

Ce mémoire s'intéresse aux procédures que l'opérateur économique doit accomplir pour réaliser une opération de logistique internationale.

À travers une étude de cas portant sur l'entreprise portuaire de Béjaïa, ce travail analyse un échange commercial entre l'entreprise importatrice algérienne SARL Darna et l'entreprise égyptienne El Gawhara, portant sur l'importation de fèves. Il met en lumière les enjeux logistiques, juridiques et organisationnels liés à l'importation de marchandises.

Abstract

Over the years, the development of foreign trade has contributed to the intensification of international import-export exchanges, requiring transport methods that are both efficient and reliable. Maritime transport plays a central role in this dynamic.

This thesis focuses on the procedures that an economic operator must carry out to complete an international logistics operation.

Through a case study involving the port company of Béjaïa, this work analyzes a commercial exchange between the Algerian importing company SARL Darna and the Egyptian company El Gawhara, concerning the importation of fava beans. It highlights the logistical, legal, and organizational challenges related to the importation of goods.

الملخص

لقد ساهم تطور التجارة الخارجية على مر السنوات في تعزيز التبادلات الدولية في مجال الاستيراد والتصدير، مما استدعى استخدام وسائل نقل فعالة وموثوقة. ويُعد النقل البحري محوراً أساسياً في هذه الديناميكية. يركز هذا البحث على الإجراءات التي يجب أن يقوم بها المتعامل الاقتصادي لإنجاز عملية لوجستية دولية.

ومن خلال دراسة حالة تخص المؤسسة المينائية لبجاية، يحلّل هذا العمل تبادلاً تجارياً بين الشركة الجزائرية "El Gawhara" الشركة المصرية "SARL Darna" المستوردة، كما يسلط الضوء على