***AVANT-PROPOS***

*Ayant compris la nécessité d’un perfectionnement professionnel qui doit faire suite aux études supérieures en vue d’une meilleure insertion dans le monde professionnel, nous avons jugé bon d’effectuer notre stage à l’office de gestion du fret multimodal, « OGEFREM » en sigle.*

*Selon les autorisations que nous avons reçues de la direction provinciale, nous avons dû effectuer notre stage pour une période d’un mois, allant du 10 octobre au 10 novembre 2020.*

*Nous reconnaissons avoir bénéficié de l’expérience et connaissances pratiques de ceux qui nous ont précédés dans ce milieu professionnel et nous étions émus de la franche collaboration ainsi que de la courtoisie de l’ensemble du personnel de l’OGEFREM.*

*Nous serions ingrats si nous ne remercions pas le Directeur provincial ouest de l’OGEFREM, en la personne de Monsieur KAYUMBA WA KAYUMBA qui a accepté notre demande de stage.*

*Nos remerciements s’adressent aussi aux autorités et agent de l’OGEFREM, plus particulièrement, à Monsieur MUKONKOLE MBO sous- directeur chargé des activités techniques, à Monsieur, MBUIBU MAKOSO sous- directeur chargé de l’administration et finances pour avoir accepté notre requête.*

*Nous adressons encore nos remerciement à Monsieur JOHN YANGALA, MARC WUTEDJI, BLAISE MAFULU, et à la Demoiselle MERVIELLES KANKU pour leur collaboration sincère, leur courtoisie, ainsi que leur soutient morale que nous avons apprécié.*

*Nous tenons également à remercier notre encadreur Monsieur RAPHAELLE KELENDA, chef de service FERI / FERE pour L’amour qu’il nous a témoigné et les sacrifices consentis tout au long de notre stage qui nous a ajouté un plus dans notre savoir.*

*Que tout celui qui, de près ou de loin a participé à notre formation*

*Trouve l’expression de notre profonde gratitude.*

***INTRODUCTION***

*Comme il est coutume pour concilier la théorie à la pratique, l’université du CEPROMAD Matadi en sigle, oblige chaque étudiant de passer un stage académique dans une entreprise de son choix, afin de palper du doigt les réalités professionnelles.*

*Il en est de même pour les anciens étudiants qui, à l’issue de leurs études supérieures, ressentent le besoin de se perfectionner par rapport à la pratique professionnelle, reviennent toujours dans les entreprises pour forger leurs connaissances professionnelles sur le domaine de leurs études.*

*C’est précisément dans cette optique que nous avons porté notre regard à l’office de gestion du fret multimodal « OGEFREM » en sigle, particulièrement dans le service FERI/FERE.*

*Ainsi, le rapport que nous élaborons ici est structuré en deux parties, à savoir :*

***1 .Présentation de l’entreprise***

*Cette première partie portera sur la présentation de l’OGEFREM à travers sa création, son historique, ses activités et son fonctionnement structuro-fonctionnelle.*

***2. Déroulement de stage.***

*La deuxième partie sera consacrée aux activités du stage proprement dit, tel qu’il s’est déroulé dans le service FERI/FERE, au sein de la direction provinciale ouest (DPO).*

*A la fin, une conclusion nous permet de clôturer ce rapport.*

***PREMIERE PARTIE***

1. ***Présentation de l’office de gestion de fret multimodal***

*Cette partie est consacrée à l’aperçu historique, aux missions à l’assise financière, aux structures organiques et fonctionnelles et enfin, sur la description des activités.*

***Section 1 : QUELQUES VOCABULAIRES LIES AUX NOTIONS DE FRET MARITIME***

*Pour mieux comprendre l’entreprise OGEFREM qui est l’objet de notre étude, il nous parait utile de définir certains concepts liés aux notions de fret.*

* *Trafic maritime congolais : c’est la ligne d’exploitation aux extrémités de laquelle se situent le Congo et le pays partenaire*
* *Fret national : c’est l’ensemble de la charge générée par l’économie congolaise et qui fait l’objet des opérations d’importation et d’exportation du Congo*
* *Réservation du fret : c’est le fait de couvrir d’un visa OGEFREM une cargaison pour embarquement éventuel sur navire déterminé*
* *Avis de réservation (A.R) : c’est un document par lequel un agent maritime soumet à l’OGEFREM une prévision d’embarquement à l’exportation, la marchandise décrite sur l’avis de réservation.*

*Quinze jours au moins avant l’embarquement, l’agent maritime ou le consignataire déclare sur l’avis de réservation auprès de l’office la nature et la quantité de la marchandise à exporter, l’omission des renseignements requis dans l’A.R. donne lieu au refus du visa*

* *-Autorisation de chargement(AC) : le chargement du fret maritime congolais est subordonné à l’obtention préalable d’une autorisation de chargement*
* *Attestation de réservation de cale (A.R.C) c’est un document par lequel l’OGEFREM (siège, agence ou mandataire à l’étranger) autorise à l’importation le chargement d’une marchandise à destination du Congo à bord du navire ou d’un armement agréé.*
* *Il faut noter que ce document a été remplacé par la FERI*
* *Mandataire : toute personne physique ou morale qui conclut avec l’OGEFREM un contrat pour agir en son nom et pour son compte dans un port étranger*
* *Agence : c’est une représentation de l’OGEFREM fonctionnant sous directives et instructions de la direction générale dans les zones d’actions qui lui sont définies.*
* *Liste des armements(LDA) : c’est la liste des armements agrées pour le transport du fret maritime congolais .cette liste est régulièrement actualisée par rapport à un trafic maritime congolais à l’intention des intervenants pour servir d’élément de référence.*

***Section 2: PRESENTATION DE L’OGEFREM***

*L’office de gestion du fret multimodal, OGEFREM en sigle, est un établissement public à caractère administratif et technique qui a pour mission de promouvoir la productivité nationale par des mécanismes de régulation appropriés et par des actions spécifiques, vue de la recherche de l’efficacité et de la rentabilité de toute opération du fret maritime depuis le producteur jusqu’au consommateur.*

***2.1 Historique***

*L’office de gestion du fret multimodal est un conseil des chargeurs comme il en existe dans plusieurs pays à travers tous les continents, c’est-à-dire un organisme chargé des défendre les intérêts des importateurs et des exportateurs empruntant la voie maritime et des prestataires des services associés (transitaires, agences maritime, etc.).*

*Créé par l’ordonnance présidentiel n°80-256 du 12 novembre 1980, l’OGEFREM est devenu opérationnel en janvier 1983, à la suite de la mise en place de son conseil d’administration par l’ordonnance n°32-191 du 04 décembre1982.*

*Des textes réglementaires pris en conformité et dans l’esprit des résolutions emmenant des organismes internationaux ou africains, traitant du secteur maritime dont la CNUCED, la conférence ministérielle des états d’Afrique de l’ouest et du centre (CMEAOC) sur le transport maritime, explicitent les compétences et les moyens dont l’office est nanti pour l’accomplissement de ses missions.*

*Les arrêtés Départementaux n°001/83, 409/002/83 et 003/83 du 17 janvier 1983 fixent respectivement les modalités de gestion du fret maritime et de contrôle de l’application des taux de fret négociés, les conditions d’abonnement à l’OGEFREM et le taux de la commission sur le chargement du fret maritime au profit de l’OGEFREM et organisent les modalités de sa perception et le pouvoir, pour l’office, de requérir les indications nécessaires concernant la marchandise, le chargeur, le navire transporteur ,les pays et les ports concernés, les dates d’arrivée et de départ du navire, les manifestes d’import-export et enfin le cautionnement dû à l’office par les armements participant au trafic maritime avec la République Démocratique du Congo.°1*

*Instrument de gestion du fret maritime national, l’OGEFREM se voit équipé pour assurer le rôle qui est le sien, à savoir :*

* *Rentabiliser l’armement national qu’est la compagnie maritime du Congo (ex. C.M.Z.) suivant la clé de répartition 40-40-20 ;*
* *Assurer la défense des intérêts des chargeurs ;*
* *Définir pour l’Etat une politique rationnelle d’exploitation du port national et du secteur maritime.*

*A ce sujet, il est important de souligner que le cadre du nouvel «Ordre Maritime International », le conseil Exécutif avait déposé, en date du 25 juillet 1977 auprès du secrétariat général de l’organisation des nations unies, l’instrument d’adhésion de la république démocratique du Congo, alors zaïre, à la convention relative conclue à Genève le 06 avril 1974. °2*

*Ainsi, pour une exploitation de ce code, environs 25 Etats de l’Afrique de l’ouest et du centre (CMEAOC) ont adopté en mai 1975 la « charte d’Abidjan”. Cette charte définira un programme de développement maritime intégré de la sous-région, recommandant aux Etats membres de créer des conseils des chargeurs ou de systèmes équivalents dans le pays qui en sont dépourvus. °3*

*C’est dans ce cadre qu’il faut situer la création de l’office de gestion du fret multimodal par la république démocratique du Congo, signataire du code de la conférence des nations unies pour le commerce Extérieur et de développement (CNUCED) et de la charte d’Abidjan.*

*Il sied de signaler que le siège social de l’office de gestion du fret multimodal est établi à Kinshasa. Il peut être transfère en tout autres lieu de la république démocratique du Congo par décret du premier ministre sur proposition du ministre de tutelle, à la demande du conseil d’administration.*

***2.2. MISSIONS ET STRUCTURES ORGANIQUES ET FONCTIONNELLES***

***2.2.1. MISSIONS***

*L’office a pour missions :*

* *De promouvoir la productivité nationale dans le secteur du transport multimodal par des mécanismes de régulation appropriés ou par des actions spécifiques en ayant constamment en vue, la recherche de l’efficacité et de la rentabilité de toute opération du*

*Fret multimodal depuis le producteur jusqu’au consommateur ;*

* *D’assurer l’assistance aux chargeurs et de promouvoir le commerce extérieur de la république démocratique du Congo ;*

*De fournir les supports techniques au gouvernement dans l’élaboration d’une politique nationale efficiente des transports et de veiller à son exécution.*

*Pour parvenir, en exécution de sa mission, l’office est chargée notamment :*

* *D’assurer la régulation de l’accès au fret national sur toute l’étendue de la république démocratique du Congo ;*
* *D’engager de consultations et de négociation avec les transporteurs, les organismes impliqués dans les opérations d’import-export ou tout autre intervenant dans le secteur du transport de multimodal en vue notamment, de la détermination des prix de transport intéressant toutes les catégories de marchandises à l’entrée et à la sortie des frontières congolaises et d’établir la balance annuelle du fret ;*
* *D’entretenir de liaisons régulières avec les organismes similaires étrangers en vue de rechercher les voies et moyens pour améliorer la desserte sous-région ale ;*
* *De rechercher avec les organismes nationaux ou étrangers et les autres intervenants dans le secteur du transport en général, des voies et moyens en vue de l’harmonisation et de la simplification des formalités administratives et juridiques inhérentes au secteur du transport ;*
* *De mettre enlace les mécanismes de suivi des marchandises de bout en bout ;*
* *D’informer et de former les chargeurs ; les opérateurs et les auxiliaires des transports ;*
* *De promouvoir par des études et avis, le développement des infrastructures portuaires le long de la chaine de transport multimodal ;*
* *De créer et de gérer une banque des données sur les transports nationaux et internationaux, notamment l’observatoire des transports, les cahiers statistiques ;*
* *De créer et de gérer les infrastructures d’appui aux activités des chargeurs notamment les ports secs, les parcs à bois, les parcs à véhicules, les centres de groupages, les terminaux a containers ;*
* *D’entretenir de relations avec les intervenants dans la chaine des transports*

*Ainsi, le décret n°09/63 du 03/12/2009 reconnaît l’OGEFREM comme l’unique office qui a compétence pour gérer, sur le territoire national et dans les corridors de désenclavement, l’ensemble de la charge qui constitue le fret national à l’importation et à l’exportation.*

# ***2.2.2. STRUCTURES ORGANIQUES ET FONCTIONNELLES***

# *2 .2.2.1. Structures organiques*

*Les structures organiques de l’office sont :*

* *Le conseil d’administration ;*
* *La direction générale ;*
* *le collège des commissaires aux comptes.*

*En exécution de sa mission et en raison de ses spécificités, l’office peut créer en son sein des comités nationaux de facilitation et/ou de transport.*

*Il désigne les membres desdits comités et en détermine les modalités de fonctionnement, les missions ainsi que le règlement intérieur.*

***2.2.2.2. Structures fonctionnelles***

*Hormis la direction générale qui exécute les décisions du conseil d’administration et assure la gestion journalière de l’entreprise, l’office de gestion du fret multimodal comprend en son sein neuf(9) directions savoir :*

1. *La direction financière(D.F) ;*
2. *La direction de néo.*

***DEUXIEME PARTIE***

1. ***DEROULEMENT DE STAGE***

***Lieu d’affectation pour le stage***

*Concernant le déroulement de stage, nous étions affecté au service FERI-FERE pour la période allant du 10 octobre au 10 novembre 2020.Le service FERI-FERE est un service en staff de la DPO. Il est placé  sous l’autorité du directeur.*

*Le service FERI-FERE d’après l’organigramme devrait comporter 3 bureaux, à savoir :*

* *Bureau FERI*
* *Bureau FERE*
* *Bureau observatoire.*

*Mais par rapport au besoin immédiat le service ne fonctionne qu’avec le bureau FERI et le bureau FERE» .Quant au troisième bureau, il sera installé au fur et à mesure que les besoins se feront sentir.*

1. ***Fiche électronique de renseignement à l’importation***

*La fiche électronique de renseignement à l’importation (FERI) est un support d’information conçu par l’OGEFREM pour assurer la traçabilité et le suivi des cargaisons à destination de la République Démocratique du Congo.*

*Elle permet l’identification de l’origine de la marchandise en donnant sa valeur indicative.*

*A ce titre, la FERI c’est un document de couverture de la cargaison sous support informatique, indispensable pour l’entrée de toute marchandise en RDC et exigible dans le processus de dédouanement.*

*Les informations qu’elle contient permettent à l’OGEFREM de jouer pleinement son rôle d’établissement public chargé de la gestion du fret multimodal.*

*La FERI est à la marchandise ce qu’est le passeport aux voyageurs.*

***Attributions***

*Le service est chargé de :*

* *Exploiter le fiche électronique de renseignement à l’exportation et à l’importation ;*
* *Donner aux chargeurs l’information nécessaire sur la traçabilité de la marchandise depuis le port d’embarquement jusqu’au port de déchargement ;*
* *Participer à l’évaluation des contrats et des mandats spéciaux ;*

*Fournir les statistiques relatives à la fréquentation de centre FERI/FERE par les chargeurs et autres.*

* *Intégrer et exploiter des informations en provenance du guichet unique et service informatique ;*
* *mettre à la disposition de chargeurs les informations relatives à la FERI.*
  1. ***Objectifs de la FERI***
* *permet la traçabilité des marchandises ;*
* *constitue un outil d’aide à la certification des informations :*
* *Valeurs, fret, poids, volume, quantité, dénomination du fret,*
* *Apporte des facilités aux chargeurs pour mieux planifier les processus de dédouanement ;*
* *Prévenir l’entrée au pays des articles ou produits dangereux (produits avariés ou contaminés, armes ; etc.)*
* *Aide les administrations (douane, OCC, DGI, etc.) à réduire la fraude ;*
* *permettre l’obtention des statistiques fiables et en temps pour les décideurs.*
  1. ***Organisation et fonctionnement du service FERI***

*Des agents portuaires sont placés dans tous les ports du monde pour saisir les informations sur marchandises à destination de la RDC.*

*Les informations en provenance de tous les ports de chargement sont stockées à travers l’internet dans un serveur. A travers l’internet, on peut accéder à ces informations pour localiser une marchandise.*

*Les FERI sont validées après contrôle pour pouvoir être utilisées dans le processus de dédouanement. Après contrôle à l’arriver, l’OC mandaté par l’OGEFREM accepte les FERI. Le cas échéant, l’OCC rejette pour les informations incomplètes ou erronées et demande à l’OGEFREM d’apporter les modifications. Le contrôle documentaire permet à l’OCC d’établir la véracité des informations.*

* 1. ***Le contrôle de la FERI***

*La FERI comprend principalement les éléments ci-dessous :*

* *Les informations en tête ;*
* *Les références de l’expéditeur ;*
* *Les références de transitaire ;*
* *Les références de transporteur ;*
* *Les transbordements ;*
* *la description de conteneur ;*
* *La description des véhicules ;*
* *Les différents frais ;*
* *Autres factures, etc.*

*N.B : Il existe deux sortes de FERI à savoir :*

* + *La FERI de départ*
  + *La FERI de la régularisation.*

*Une FERI est dite de départ, lorsqu’elle a été souscrite à partir du port d’embarquement par l’importateur, tandis qu’une FERI est dite de régularisation lorsqu’elle est délivrée par O.C.C.*

* 1. ***Le contrôle de la FERI***

*Le contrôle FERI s’inscrit dans le cadre du contrat de mandat spécial OGEFREM-OCC.*

*De ce fait l’OCC a été mandaté par l’OGEFREM pour :*

* *Contrôler la FERI à l’entrée du territoire congolais ;*
* *Etablir une FERI de régularisation en cas d’absence de la FERI de départ. Ce contrat spécial fait l’objet d’évaluation selon les différents articles de ce dernier.*

*Ainsi pour permettre un bon suivi, l’OGEFREM a mis des mécanismes de contrôle sous forme de programmes informatiques.*

*Lorsque le BL (Bill of Loading) n’est pas couvert par le FERI, il fait l’objet de la facturation à l’OCC et le déclarant doit aller à la banque pour effectuer le paiement. Ainsi à la fin de la journée l’OCC établit un autre relevé de paiement y relatif.*

***1.5. Facilités offerte par la FERI***

*1.5.1. Pour Les opérateurs économiques-chargeurs (propriétaire des cargaisons)*

* *Accroissement des performances des chargeurs sur les marchés internationaux grâce à la disposition d’une base de données et d’un réseau mondial des partenaires ;*
* *Capacité d’action et de réaction accrue grâce à la disposition en temps utile de toute information (données à portée de main par internet) ;*
* *Sécurisation pendant le transport maritime ;*
* *Maitrise réelle des couts globaux pour l’opération avant et post dédouanement ;*
* *Suivi de la marchandise et visibilité jusqu’au port de déchargement.*

*1.5.2. Pour l’Etat congolais/service public*

* *Identification de l’intervenant et des opérateurs économiques dans le circuit de commerce ;*
* *gage de la traçabilité des marchandises habilité et du suivi de cargaison qui entre au pays via les différents corridors de désenclavement ;*
* *Contrôle de conformité entre le flux physique et le flux informatique (données reçues des fournisseurs-transitaire) ;*
* *Contrôle pour une marchandise donnée, de toutes les étapes à partir du fournisseurs-producteur jusqu’au client-consommateur ;*
* *Instrument pour la sécurité de la santé publique.*

*1.5.3. Pour les instances internationales*

*Répondre aux normes de la sécurité imposée pour le code ISPS sur le plan international dans le cadre de lutte contre le terrorisme.*

* ***Fiche électronique de renseignement à l’exportation FERE***

*La FERE est un support conçu à l’OGEFREM pour assurer la traçabilité et le contrôle de toute cargaison provenance du territoire congolais vers l’extérieur tout comme la FERI, la FERE et pour la marchandise ce qu’est le passe port aux voyageurs.*

***1.6. Attribution du bureau FERE***

*Le service et le charge de :*

* *La création du FERE*
* *Donner aux chargeurs l’information nécessaire sur la*

*Traçabilité de la marchandise en provenance de la RDC.*

* *Valider la FERE*

*Contrairement à la FERI, la FERE est créer et valider à l’OGEFREM*

*2.8****. SUR LE PLAN PRATIQUE DE STAGE***

*Au cours de notre stage dont l’encadrement a été assuré par Monsieur KELENDA, Chef de service de FERI/FERE, nous avons eu le privilège d’effectuer certains cas pratiques notamment :*

* *La consultation et impression de la FERI selon la demande du chargeur ou déclarant ;*
* *Le scannage des dossières FERE et faire le copies coller dans le news dpo ;*
* *L’impression des factures commerciales, de la cargaison, le BL et packing liste selon la demande des chargeurs,*
* *La constitution des données sur les chargeurs récalcitrants qui ne paient pas la FERI de départ au port d’embarquement ;*
* *La création de la FERE*

***CONCLUSION***

*Au terme de notre stage d’un mois, allant du 10 OCTOBRE au 10 novembre 2020, effectué au sein de l’office de gestion du fret multimodal « OGEFREM » à la direction provincial ouest (DPO), au service FERI/FERE, nous avons compris qu’est-ce que l’OGEFREM, ses missions et son importance en tant que syndicat des chargeurs et comme autorité des frets de la république démocratique du Congo.*

*Et par la même occasion, nous avons fait la découverte d’un support d’information conçu par l’office de gestion de fret multimodal « OGEFREM » qui est la FERI pour assurer la traçabilité et le suivi des gargarisons à destination de la république démocratique du Congo.*

*Nous présentons nos souhaits les meilleurs à la Direction Provinciale Ouest et spécialement au service FERI/FERE bonne continuité et avancement des activités.*