République Démocratique Du Congo

**MINISTRE DE L’ENSEIGNEMENT SUPERRIEUR ET UNIVERSITAIRE**

**INSTUTITUT NATIONAL DE PREPARATION PROFESSIONNELLE**



**Faculté De L’informatique Domain : Bureautique**

« Word & Excel Avance »

**Direction Provincial**

**Matadi/KC**

**RAPPORT DE STAGE**

**EFFCTUE A L’OGEFREM**

**DIRECTION PROVINCIALE DU KONGO CENTRAL**

***DU 22 AOUT AU SEPTEMBRE 2022***

**✍** **LE STAGIAIRE GEDEON MISAKA NDONGOS**

PROMOTION : PREPARATION PROFESSIONNELLE DE L’INFORMATIQUE

*AN*NEE ***PROFESSIONNELLE*** 2021-*2022*

# AVANT-PROPOS

Il est de coutume que tout étudiant finaliste effectue un stage au vu de son insertion dans le monde professionnel et de présenter un rapport de stage pour justifier et confirmer la maitrise de ses connaissances sur terrain ; sur ce, l’étudiant à plein droit de choisir son lieu de stage pratique. Ainsi, pour répondre à cette exigence, nous avons jugé bon d’effectué 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 22 août au 24 septembre 2022.

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

A cet effet, nous ne manquerons pas de remercier le Directeur provincial ouest de l’OGEFREM, Monsieur UMBA DINDELO pour nous avoir acceptés étant que stagiaire au sein de l’entreprise dont il a la direction provinciale.

Nos remerciements s’adressent aussi à tous les agents et cadres de l’OGEFREM, plus particulièrement au sous- directeur chargé des activités techniques, au sous- directeur chargé de l’administration et finances aux agents, Yves SENSO MBEMBA, KONIKA MBUYA etc.

Nous ne manquerons de remercier nos formateurs, qui ont donnés leurs temps et leurs énergies pour nous former notamment Monsieur BLAISE MAFULU, JOHN YANGALA et MARC WUTEJI.

Nous exprimons nos plus grandes sympathies au chef de service FERI / FERE monsieur RAPHAEL KELENDA pour l’amour qu’il nous a témoigné et les sacrifices consentis tout au long de ce stage.

Que tout ce qui, de près ou de loin a participé à notre formation trouve l’expression de notre profonde gratitude.

# INTRODUCTION

Comme il est nécessaire de concilier la théorie à la pratique, l’Institut National De préparation Professionnelle INPP/Matadi en sigle, oblige chaque à Prenat de passer un stage professionnel dans une entreprise de son choix, afin de palper du doigt les réalités professionnelles.

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.

Hormis l’introduction générale et la conclusion, ce rapport de stage est divisé en deux chapitres :

* Le premier chapitre qui sera divisé en sections est la présentation de l’OGEFREM cette première partie portera sur ce dernier et concernera sa création, son historique, ses activités et son fonctionnement structuro-fonctionnelle.
* Le deuxième chapitre portera sur le déroulement du stage proprement dit, dans le service FERI/FERE, au sein de la direction provinciale ouest (DPO).

# PREMIER CHAPITRE : PRESENTATION DE l’OGEFREM 1.1 PRESENTATION

Ce chapitre permet de passer en revue de l’aperçu

Historique, aux missions à l’assise financière, ainsi que les structures organiques et fonctionnelles et enfin, la description des activités.

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

Cette section permet d’énumérer les vocables qui vont

Nous aider de mieux appréhender 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, en ayant constamment en 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) et 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.

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

* D’assurer la régulation deb 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 toutes autres autorité 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 régionale ;

* De rechercher avec les organismes nationaux où

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 à 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

# .2.2.1. 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 CHAPITRE : DEROULEMENT DU STAGE

Le stage est une période de préparation et de formation ou d’apprentissage qui s’effectue un mois renouvelable une fois dans un lieu donné par laquelle doit passer ceux qui aspirent à une profession, pour être admis à l’exercer. C’est-à-dire, est une période pendant laquelle le stagiaire est appelé à mettre en pratique les notions théoriques apprises

#  Lieu d’affectation pour le stage

Concernant le déroulement de stage, après l’aval du

Directeur provincial, nous étions affectés au service FERI-FERE pour la période allant du 22 Août au 24 Septembre 2022. Le service FERI-FERE est un service en staff de la DPO. Il est placé sous l’autorité du directeur.

Ce service, d’après l’organigramme fonctionne avec 3 bureaux à savoir :

* Bureau FERI ;
* Bureau FERE ;

 Bureau observatoire.

Ces bureaux traitent les renseignements liés à

L’importation et à l’exportation.

Nous étions orientés dans le traitement de la FERI, dont nous pouvons dire que :

 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 de 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 se qu’est le passeport aux voyageurs.

# Le service est chargé de :

* Exploiter la 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.

# 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.

# 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.

Être utilisées dans le processus de dédouanement. Après contrôle à l’arriver, l’OCC 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.

# 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 frais ;
* Autres factures, etc.

 Les différents

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’importation, tandis qu’une FERI est dite de régularisation lorsqu’elle est délivrée par **l’O.C.C**.

# Le contrôle de la FERI

Le contrôle des FERI s’inscrit dans le cadre du contrat de mandat spécial OGEFREM-OCC. A été mandaté par l’OGEFREM pour :

* Contrôler la FERI à l’entrée du territoire

Congolais ;

* Procédure au cas échéant, à l’établissement

D’une FERI de régularisation.et 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 Landing) n’est pas couvert par la

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.

# Facilités offerte par la FERI

# 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.

# 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 fournisseur producteur jusqu’au client-consommateur ;
* Instrument pour la sécurité de la santé publique.

# 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.

# Cas pratique de stage

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

* La consultation et impression de la FERI et des

Pièces jointes en faveur des chargeurs où ;

* L’impression des factures commerciales de la

Cargaison ;

* La constitution des données sur les chargeurs

Récalcitrants qui ne paient pas la FERI de départ au port d’embarquement.

# CONCLUSION

Au terme de notre stage d’un mois, allant du 22 Août Au 24 septembre 2022, qui s’est effectué à l’office de gestion du fret multimodal « OGEFREM » à la direction provinciale 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.

[2 AVANT-PROPOS 2](#_Toc114125601)

[3 INTRODUCTION 4](#_Toc114125602)

[4 PREMIER CHAPITRE : PRESENTATION DE l’OGEFREM 1.1 PRESENTATION 5](#_Toc114125603)

[5 Section 1 : QUELQUES VOCABULAIRES LIES AUX NOTIONS DE FRET MARITIME 5](#_Toc114125604)

[6 Section 2 : PRESENTATION DE L’OGEFREM 7](#_Toc114125605)

[7 2.1 HISTORIQUE 7](#_Toc114125606)

[8 2.2.2. STRUCTURES ORGANIQUES ET FONCTIONNELLES 12](#_Toc114125607)

[9 .2.2.1. Structures organiques 12](#_Toc114125608)

[10 2.2.2.2. Structures fonctionnelles 12](#_Toc114125609)

[11 DEUXIEME CHAPITRE : DEROULEMENT DU STAGE 12](#_Toc114125610)

[12  Lieu d’affectation pour le stage 13](#_Toc114125611)

[13 Le service est chargé de : 14](#_Toc114125612)

[14 Objectifs de la FERI 14](#_Toc114125613)

[15 Organisation et fonctionnement du service FERI 15](#_Toc114125614)

[16 Le contrôle de la FERI 15](#_Toc114125615)

[N.B : Il existe deux sortes de FERI à savoir 16](#_Toc114125616)

[17 Le contrôle de la FERI 16](#_Toc114125617)

[18 Facilités offerte par la FERI 17](#_Toc114125618)

[19 Pour Les opérateurs économiques chargeurs (propriétaire des cargaisons) 17](#_Toc114125619)

[20 Pour l’Etat congolais/service public 18](#_Toc114125620)

[21 Pour les instances internationales 18](#_Toc114125621)

[22 Cas pratique de stage 18](#_Toc114125622)

[23 CONCLUSION 19](#_Toc114125623)