Inspection avant expédition en Chine : liste de contrôle PDF

Organiser une inspection avant expédition en Chine

De quoi s'agit-il

Utilisez cette liste de contrôle côté acheteur avant que l'équipement quitte un fournisseur chinois. Transmettez à l'inspecteur le bon de commande, les spécifications et plans approuvés, le plan d'essais, la liste documentaire, les exigences d'emballage et les critères d'acceptation écrits. Le PDF téléchargeable consigne ensuite les six points de contrôle qui fondent la décision d'autoriser ou de retenir l'expédition.

Sinospect fournit les équipements industriels depuis la Chine en tant que fournisseur responsable et fait de l'inspection avant expédition sa propre condition de libération ; elle inspecte aussi les commandes que vous passez directement à l'usine. **Demander un devis d'inspection →**

Six points de preuve · une décision de l'acheteur

Inspecter d'abord. Autoriser ou retenir une fois le dossier complet.

01 **Préparation de l'inspection**	02 **Vérification sur site**
03 **Complétude documentaire**	04 **Préparation à l'emballage et au chargement**
05 **Traitement des non-conformités**	06 **Décision d'autorisation d'expédition**
Autoriser Les preuves respectent les critères convenus et chaque constat bloquant est levé ou explicitement accepté.	Retenir L'identité, la quantité, la conformité, les documents, l'emballage ou les preuves correctives restent ouverts.

Cette liste de contrôle est destinée à être utilisée par un acheteur, ou son coordinateur d'inspection, sur le site du fournisseur, dans les jours précédant l'autorisation d'expédition. Si vous préférez faire réaliser ces contrôles en usine, Sinospect assure l'inspection avant expédition en Chine des commandes industrielles ; pour comparer les autres prestataires par besoin, consultez les sociétés d'inspection en Chine. La liste est un compagnon de travail des guides thématiques de Sinospect sur la réception en usine (FAT) (avec sa liste de contrôle de réception en usine (FAT) associée) et la qualification de fournisseurs chinois. À croiser avec la liste de contrôle de vérification préalable du fournisseur pour le travail de qualification en amont. Pour comprendre pourquoi ce point de libération côté expédition existe — les moments entre un essai d'usine réussi et un conteneur scellé — et quand une inspection ponctuelle est le bon modèle de contrôle, voir inspection avant expédition ou fourniture responsable.

Si l'envoi concerne des matériaux de construction plutôt qu'un équipement — panneaux, carrelage, profilés, portes et fenêtres, sanitaires — la version matériaux de ce point de contrôle (échantillonnage, emballage maritime vérifié avant la fermeture du conteneur) est traitée dans importer des matériaux de construction de Chine.

Chaque point ci-dessous est conçu comme une vérification réussie / échouée / à suivre qui écarte une défaillance spécifique. L'ordre est celui qu'un acheteur doit suivre : préparation de l'inspection d'abord, puis vérification sur site, puis documentation, puis emballage, puis traitement des non-conformités, puis décision d'autorisation d'expédition. Sauter les étapes de préparation au profit de l'activité sur site est une cause fréquente d'inspections qui font remonter des constats trop tard pour agir sans retarder l'expédition.

1. Préparation de l'inspection

Ce qui est vérifié lors de l'inspection dépend de ce qui a été spécifié auparavant. La plupart des inspections faibles échouent à cette étape, pas sur site.

- [ ] **Le périmètre d'inspection est nommé dans le contrat de fourniture** — le contrat identifie l'événement d'inspection, les critères d'acceptation, le droit de rejet et les conséquences du rejet. Les droits d'inspection ajoutés par avenant après attribution sont plus faibles que ceux inscrits au contrat initial.
- [ ] **L'organisme d'inspection ou l'inspecteur tiers dispose d'une compétence documentée pour le périmètre** — lorsque l'accréditation est requise, confirmer que le périmètre de l'organisme d'inspection couvre la catégorie d'équipement et la méthode d'inspection. Une partie sans périmètre pertinent peut documenter l'état apparent, mais ne devrait pas être traitée comme une autorité technique pour des essais hors de sa compétence.

- [ ] **Le plan d'essais et les critères d'acceptation sont écrits et partagés avec le fournisseur à l'avance** — le fournisseur ne devrait pas découvrir le plan d'essais le jour de l'inspection. Le partage préalable convertit l'inspection d'une confrontation en un contrôle structuré et donne au fournisseur l'occasion de faire remonter les problèmes avant l'arrivée de l'inspecteur.
- [ ] **La date d'inspection est fixée et la disponibilité du fournisseur confirmée par écrit** — une confirmation écrite de disponibilité du fournisseur (un à trois jours avant l'inspection) réduit le risque d'un déplacement inutile coûteux lorsque l'équipement n'est en fait pas prêt.

2. Vérification sur site

L'inspection elle-même. Chaque ligne devrait produire un résultat consigné, pas une confirmation verbale.

- [ ] **La quantité correspond à la liste de colisage et au bon de commande** — comptage physique vérifié contre la liste de colisage et le PO original. Les écarts sont consignés immédiatement, pas réconciliés plus tard.
- [ ] **Conformité visuelle contrôlée contre la spécification** — avec une taille d'échantillon adaptée à la taille du lot et à la criticité de l'équipement. Utiliser un échantillonnage AQL, ou un plan d'échantillonnage équivalent, lorsque l'échantillonnage par attributs est approprié ; utiliser une inspection complète pour les lots petits, sur mesure ou à forte valeur.
- [ ] **Essais fonctionnels exécutés selon le plan d'essais contractuel** — résultats consignés au format défini par le contrat (modèle de rapport d'essais, signatures de témoin, données brutes capturées si requis). « Conforme » sans valeurs consignées n'est pas un résultat consigné.

- [ ] **Les instruments d'essai disposent d'une preuve d'étalonnage en cours** — les compteurs, jauges, balances et analyseurs utilisés pendant l'inspection devraient avoir des certificats d'étalonnage valides disponibles le jour de l'inspection. Une preuve d'étalonnage manquante devrait empêcher l'acheteur d'accepter les résultats mesurés tant que l'écart n'est pas résolu.

3. Complétude documentaire

La documentation qui arrive incomplète au port de destination coûte cher à corriger. L'inspection avant expédition est la dernière occasion pratique de confirmer la complétude tant que le fournisseur a encore une condition d'autorisation d'expédition à satisfaire. Pour la méthode par étape qui garde le dossier documentaire complet sur l'ensemble du projet, voir la méthode de contrôle documentaire. Si la décision d'expédition dépend du rapprochement des certificats, PV d'essai, fiches techniques et documents d'expédition avec le produit approuvé, utilisez la liste de contrôle du dossier technique fournisseur avant le jour d'inspection.

- [ ] **Les rapports d'essais sont émis par unité ou par lot selon les exigences** — l'ensemble des rapports correspond à ce que le contrat spécifie, qu'il s'agisse d'un rapport par unité, par lot ou par type d'équipement.

- [ ] **Les documents de conformité correspondent à l'équipement réellement expédié** — les certificats de conformité, les déclarations CE de conformité, les rapports d'essais de type CEI et les autres documents de conformité requis devraient correspondre au modèle, à la plage de numéros de série, à la famille de produits et à la période de validité des marchandises quittant l'usine. Des documents émis pour un modèle similaire mais différent ne constituent pas une couverture valide.

- [ ] **Manuels d'exploitation, plans et listes de pièces détachées fournis dans les langues contractuelles** — y compris les versions traduites lorsque le contrat le précise. Les traductions manquantes sont un écart contractuel, pas cosmétique, lorsque le marché de destination les exige.
- [ ] **Les numéros de série sur l'équipement correspondent aux numéros de série sur la documentation** — le recoupement entre l'équipement physique, les rapports d'essais, les certificats et la liste de colisage est vérifié article par article, pas présumé.

4. Préparation à l'emballage et au chargement

Les défaillances d'emballage causent des dommages en transit coûteux à récupérer, contractuellement contestés et souvent visibles seulement à destination. L'inspection est la dernière occasion de vérifier l'emballage par rapport au trajet.

- [ ] **Le type d'emballage et les matériaux correspondent à la spécification contractuelle pour le trajet** — le fret maritime, multi-modal, aérien et terrestre ont des exigences d'emballage différentes. Le marquage ISPM 15 est vérifié lorsque de l'emballage bois est utilisé et que la destination l'exige.
- [ ] **Arrimage et calage adaptés au trajet** — sanglage, calage, blocage, renforts internes adaptés au poids de l'équipement et aux forces de transit attendues. Les équipements lourds ou sensibles nécessitent plus que l'emballage par défaut du fournisseur.
- [ ] **Marquages présents et lisibles** — instructions de manutention, fragile / haut / centre de gravité, références de lot et de commande, adresse de destination. Des marquages manquants ou peu clairs causent des dommages à la manutention et des retards en douane.

- [ ] **Plan de chargement du conteneur revu (pour FCL) ; preuve photographique par unité si pertinent** — pour les chargements complets, la séquence de chargement est revue pour la répartition du poids et la manutention. Des preuves photographiques d'unités correctement emballées sont demandées lorsque l'acheteur a besoin de preuves pour l'assurance ou l'autorisation d'expédition.

5. Traitement des non-conformités

Les constats ne sont utiles que s'ils sont traités comme des actions correctives, pas comme des observations informelles.

- [ ] **Non-conformités classifiées selon un cadre écrit (Critique / Majeure / Mineure)** — la classification détermine le traitement à appliquer avant autorisation d'expédition. Le cadre doit être défini avant l'inspection, pas le jour même, pour que la classification soit cohérente entre inspections et fournisseurs.
- [ ] **Les actions correctives ont des échéances et des responsables nommés** — chaque item consigné avec une échéance de remise en conformité, une personne nommée côté fournisseur responsable de la clôture et une exigence définie de preuve pour validation.
- [ ] **Preuve photographique de la correction requise avant clôture** — lorsque l'action corrective est un changement physique d'emballage, d'arrimage ou de marquage, une preuve photographique confirmant que le correctif est appliqué à l'ensemble de l'expédition (pas seulement à un échantillon) est le standard pratique de clôture.

6. Décision d'autorisation d'expédition

L'autorisation d'expédition est une décision commerciale côté acheteur éclairée par le rapport d'inspection, pas une conséquence automatique du fait que l'inspection a été conduite.

- [ ] **Le rapport d'inspection est signé par l'inspecteur** — le rapport est signé, daté et identifie l'inspecteur par nom et référence d'accréditation si applicable.
- [ ] **Toutes les non-conformités Critiques et Majeures sont closes ou formellement acceptées avec mitigation** — les items Critiques bloquent normalement l'autorisation d'expédition ; les items Majeurs bloquent normalement l'autorisation d'expédition ; les items Mineurs peuvent être acceptés avec mitigation documentée si l'acheteur le choisit.
- [ ] **L'acheteur (ou son représentant autorisé) émet une autorisation écrite d'expédition** — l'expédition est autorisée par écrit, séparément du rapport d'inspection. L'autorisation référence le rapport d'inspection et confirme la clôture des items ouverts.
- [ ] **Le dossier d'autorisation d'expédition est remis au transitaire avec copies retenues** — l'ensemble documentaire requis par le régime douanier de destination, l'instrument de paiement de l'acheteur (par ex. crédit documentaire) et la piste d'audit interne de l'acheteur est complet avant la sortie de l'équipement de l'usine.

La fenêtre d'expédition est déjà réservée ?
Figez l'état de la commande, la date d'emballage et le périmètre d'inspection avant que le planning ne réduise le délai de reprise.

Dossier d'inspection à conserver

Le dossier d'inspection doit permettre à l'acheteur de retracer ce qui a été contrôlé, ce qui a échoué et pourquoi l'expédition a été autorisée ou retenue. Conservez ensemble les données d'entrée contrôlées et les preuves produites, plutôt que de traiter le rapport signé comme le dossier complet.

- [ ] **Données d'entrée contrôlées** — bon de commande, spécification et plans approuvés, plan d'essais, liste documentaire, exigences d'emballage et critères d'acceptation écrits avec leur indice de révision.
- [ ] **Résultats consignés** — rapport signé, photographies, valeurs mesurées, références des échantillons ou numéros de série et preuves d'étalonnage des instruments utilisés.
- [ ] **Traçabilité de la clôture et de l'autorisation** — registre des non-conformités, preuves des actions correctives, acceptation par l'acheteur de tout risque résiduel et décision écrite distincte d'autoriser ou de retenir l'expédition.

Règle de décision

Une expédition passant les six catégories a franchi le seuil minimal avant expédition. Une expédition échouant à un ou plusieurs points n'est pas disqualifiée, mais a fait émerger une observation que l'acheteur doit traiter comme un point de décision d'autorisation d'expédition — soit résolu avant expédition, soit accepté comme risque documenté avec mitigation. Traiter l'autorisation d'expédition comme la décision commerciale de l'acheteur, éclairée par le rapport d'inspection plutôt que déterminée par lui, préserve le droit de retenir l'expédition lorsque le rapport fait remonter des problèmes.

Comment Sinospect accompagne l'inspection avant expédition

Pour une commande fournie par Sinospect, l'inspection avant expédition fait partie des contrôles qualité convenus avant l'acheminement des biens au point de livraison défini. Sinospect reste le fournisseur contractuel de l'acheteur selon le modèle de fourniture. L'acheteur qui conserve son contrat avec l'usine peut confier une mission PSI délimitée. Son périmètre précise l'état de la production et de l'emballage, l'échantillonnage ou les contrôles unitaires convenus, les documents requis et le suivi des actions correctives. Le rapport consigne les vérifications réalisées, les points ouverts et les preuves utiles à la décision d'expédition de l'acheteur. Le service d'inspection avant expédition permet de définir cette mission ; une liste de contrôle seule ne fixe pas le périmètre d'inspection et ne transfère pas l'autorité de réception finale.

Voir notre méthode pour la démarche d'exécution complète, lire le guide de réception en usine (FAT) pour le volet réception défini au contrat, ou consulter les notes de terrain pour des exemples de constats d'inspection, de justificatifs correctifs et de décisions d'expédition.

À propos de cette liste

En quoi une inspection avant expédition diffère-t-elle d'un essai de réception en usine (FAT) ?

Une inspection avant expédition (PSI) est le contrôle plus large de préparation à l'expédition avant la sortie des marchandises de l'usine : quantité, conformité visuelle, complétude documentaire, emballage et chargement. Un essai de réception en usine (FAT) est l'événement plus restreint de réception défini au contrat, où des essais nommés sont exécutés contre des critères d'acceptation nommés. Un programme solide de contrôle en usine inclut souvent les deux — la FAT confirme la performance technique ; la PSI confirme que ce qui a réussi la FAT est bien ce qui est expédié, avec la bonne documentation et le bon emballage.

Une inspection avant expédition peut-elle être levée pour les fournisseurs récurrents ?

Elle peut l'être — mais la dispense doit être une décision écrite, pas une habitude passive. Un cadre raisonnable consiste à exiger une inspection complète sur les premiers contrats avec un fournisseur, sur les contrats au-dessus d'un seuil de valeur, sur les équipements sur mesure, et après tout changement significatif chez le fournisseur (nouveau site, changement d'actionnariat, nouvelle famille de produits). Les commandes répétitives sur des produits standards avec un fournisseur au parcours propre peuvent passer à une vérification allégée — mais la complétude documentaire et l'emballage devraient être vérifiés à chaque fois.

Qui émet l'autorisation d'expédition — l'inspecteur ou l'acheteur ?

L'inspecteur émet le rapport d'inspection. L'acheteur (ou son représentant autorisé) émet l'autorisation d'expédition. Ce sont deux décisions distinctes. Un inspecteur sans délégation d'autorité d'expédition ne devrait pas autoriser le départ des marchandises, même en l'absence de non-conformités. Traiter l'autorisation d'expédition comme la décision commerciale de l'acheteur — éclairée par le rapport d'inspection — préserve le droit de retenir l'expédition si le rapport fait remonter des problèmes.

Que se passe-t-il si des non-conformités sont constatées lors de l'inspection avant expédition ?

Les non-conformités devraient être classifiées (généralement Critique / Majeure / Mineure), consignées par écrit avec preuve photographique lorsque pertinent, et retournées au fournisseur comme actions correctives plutôt qu'observations informelles. Les items Critiques et Majeurs devraient normalement être clôturés avant autorisation d'expédition ; les items Mineurs peuvent parfois être acceptés avec mitigation documentée si l'acheteur l'accepte. Clôturez chaque constat avec des justificatifs adaptés au défaut : des photographies pour les corrections visibles sur l'ensemble de l'expédition, et un nouvel essai mesuré ou constaté lorsque le critère convenu l'exige, par exemple pour un défaut électrique, de pression ou de fonctionnement.

Besoin d'une inspection avant expédition dans une usine chinoise ?

Envoyez le périmètre de la commande, l'état de la production et la fenêtre d'expédition. Sinospect examine les éléments transmis et propose l'approche d'inspection, le dossier de preuves que l'acheteur doit attendre et l'équipe qui assisterait.

Demander un périmètre d'inspection