



## ASSISTANCE

# Boîte à Outils du Commerce International

## Exemples de questions / Réponses

## Thème : LOGISTIQUE

**Attention:** la validité des réponses mentionnées est limitée à la date où ces réponses ont été communiquées aux abonnés.

Ces exemples pouvant dater, des modifications ont pu être apportées aux règles qui les régissent.

Elles ne sont donc mentionnées ici qu'à titre d'exemple et n'engagent nullement la responsabilité de Classe Export.

Classe Export - 100 route de Paris - 69260 Charbonnières - Tel 04 72 59 10 10

Email [info@classe-export.com](mailto:info@classe-export.com) - Site [www.classe-export.com](http://www.classe-export.com)



Conditions de  
vente

ExWorks

**QUESTION 1 - Conditions de vente Exworks : un client nous demande de remplir un container.**

**Quelles sont nos obligations :**

- **en terme d'arrimage des cartons dans le container ?**
- **en terme de fourniture de main d'œuvre et de matériel pour remplir le container ?**

Je fais suite votre question concernant vos obligations suivant l'incoterm Ex works et je vous confirme :

- Arrimage des cartons dans le container : obligation du vendeur
- Fourniture de main d'œuvre et de matériel pour remplir le container : obligation du vendeur

C'est donc bien vous qu'incombent ces obligations.

Pour information, je vous transmets ci-dessous le texte officiel des obligations vendeurs ex-works concernant le point emballage :

"Incoterm 2000 - EXW - Obligation du vendeur

9 - Vérification, emballage, marquage

Le vendeur doit payer les frais de toutes les opérations de vérification (telles que la vérification de la qualité, des dimensions, du poids, du nombre d'unit\*s) qui sont nécessaire pour mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur.

Le vendeur doit fournir à ses propres frais l'emballage nécessaire au transport de la marchandise (sauf s'il est d'usage dans la profession de fournir sans emballage la marchandise décrite au contrat), pour autant que les conditions de transport (par exemple modalités, destination) soient communiquées au vendeur avant la conclusion du contrat de vente. L'emballage doit être marqué de façon appropriée."

Transitaire

Fret Maritime

**QUESTION 2 - Mon transitaire m'annonce une hausse du fret maritime imposé par les compagnies maritimes, D'autre part, pour nos achats en Chine, conseillez vous de payer en euro ou en dollars; il semblerait qu'il y aie 2 écoles ? Qu'en pensez vous ?**

L'augmentation globale des taux en maritime est évidente et la tendance sera à la hausse  
Globalement on a pris sur du groupage import Asie + 15% et en conteneur complet + 12%

Les BAF notamment par anticipation de l'augmentation du prix du pétrole sont importantes puisque sur certaines destinations Maghreb on annonce du 200 \$ généralisé sur du complet avec une mise à disposition navire sur le moyen-orient difficile dans les prochains mois ...

Donc en résumé, un rattrapage des armements est en train de passer soit en hausse directe soit par des surestaries mais un des points qu'il faudrait analysé dans vos trafics c'est plutôt les frais de mise à disposition de conteneurs et des frais douanes et de mise à fob en fonction des incoterms que vous utilisez et d'optimisation globale de la chaîne.

Le problème d'achat en devises dont les variables sont trop multiples pour donner une réponse simple, mais de l'achat en euros en Asie je suis assez dubitatif ...

Master &  
House Air  
Way Bill

Expédition

**QUESTION 3 - Pouvez-vous me préciser la différence entre une Master Air Way Bill et un House AWB. Qui peut les délivrer ?**

En cas de groupage de fret avion, une L.T.A. est établie pour l'ensemble du lot entre le groupeur (votre transitaire) et la compagnie aérienne : c'est la MASTER AIR WAY BIL (MAWB). Chaque exportateur reçoit du groupeur un document individualisant son envoi dans le groupage. Ce document émis à entête du groupeur (et par le groupeur), s'appelle HAWB (House Air Way Bill). A noter que dans les crédits documentaires, la HAWB est assimilée à l'AWB originale, dans la mesure où il est évident que l'émetteur assume lui-même une responsabilité en qualité de transporteur ou d'agent d'un transporteur dénommé. (RUUCD art. 27).

Donc :

MAWB = LTA mère, émise par la compagnie

HAWB = LTA fille, émise par le groupeur

Location  
container

Formalités

**QUESTION 4 - Un de nos clients nous demande de "louer" un container maritime et de lui livrer la marchandise ex works dans un container.  
Est ce une pratique courante? Où et comment loue-t-on un container?**

Ce n'est pas une pratique courante, et surtout votre question soulève plusieurs points auxquels il faut être particulièrement vigilant :

**1) Rappel et mise en garde concernant les ventes ex-works :**

La vente ex works entraîne, selon les règles des incoterms 2000, une mise à disposition de la marchandise à quai.

Dans la pratique, effectivement la marchandise est souvent, voir toujours, emballée et mise sur le camion.

Premier point : clairement, vous n'avez pas à payer les frais d'emballage, à savoir dans votre cas le conteneur et la mise en conteneur.

Deuxième point : la vente ex works est dangereuse : vous ne m'avez pas indiqué le pays concerné, mais je vous rappelle que dans le cas d'un ex-works vous facturez HT mais vous n'avez pas de preuve d'exportation. En cas de contrôle fiscal de l'état français et n'ayant pas de preuve de cette exportation donc, vous devrez acquitter le montant de la TVA, que vous n'aurez bien sur par perçu... Ce qui pourrait vous coûter cher (nous avons un exemple de société au bord du dépôt de bilan suite à un contrôle de ce type et une ardoise de TVA conséquente !).

**Suite de la QUESTION 4 (Partie 1) :**

**2) Location d'un conteneur :**

Oui, il y a des sociétés qui louent les conteneurs, ce sont des contrats au voyage, le leasing durant jusqu'à la restitution du conteneur.

Première remarque : ces opérations de location de conteneurs sont possibles pour certains pays seulement.

Deuxième remarque : Opération très dangereuse: imaginez que la marchandise se perde, ou que le conteneur ne vous soit jamais retourné par l'acheteur : vous êtes responsable du contrat de location et de tous les frais s'y rapportant (puisque c'est vous qui l'avez loué, et non votre client), en clair vous risquez de payer une location pour une période beaucoup plus longue que celle que vous envisagez, voir de payer le conteneur complet...

**3) Achat d'un conteneur :**

La solution serait d'acheter un conteneur, et de facturer à votre client non seulement le coût du conteneur mais aussi les frais de mise en conteneur.

**Suite de la QUESTION 4 (Partie 2) :**

**4) Où se procurer des conteneurs :**

Pour information, je vous conseille de reconsidérer votre offre ex-works, et je vous communique à toutes fins utiles quelques adresses de fournisseur (location ou vente) de conteneurs sur la région Rhône Alpes :

• R.C.S Containers

5 r Chalon 69007 LYON

Tel : 04 72 73 44 23

fax : 04 72 73 30 81

Location et vente tous types conteneurs, stockage de sécurité pour industries, chantier, conteneur "vert" pour particulier

<http://www.rcs-conteneurs.com/>

• Eurobox

18 rte Sérezin 69360 Ternay

Tel : 04 78 02 11 53

Locations-Ventes-Réparations-Aménagements de conteneurs pour le transport et le stockage. Lyon-Marseille-Paris-Le Havre-Anvers...

Site : <http://eurobox69.com/>

• Progeco

5 r Edouard Herriot 69007 Lyon

Tel : 04 37 37 84 60

fax : 04 37 37 84 65

Mail : [ho-gisele.iaccarino@progeco.fr](mailto:ho-gisele.iaccarino@progeco.fr)

Conditions de  
vente

ExWorks

**QUESTION 5 - Nous souhaiterions importer des produits finis en containers de 20" ou 40" de Chine, Shanghai ou Ningbo.**

**Nous aimerions connaître la fréquence des bateaux ainsi que le délai du trajet.**

**Les droits de douanes ou bien les licences nécessaires pour importer les produits suivants:  
Trottinette électrique, vélo électrique, TV écran LCD, DVD portable avec écran LCD**

Pour les droits de douane et licence, il faut impérativement connaître les codes douaniers.  
Prenons pour exemple les bicyclettes ou trottinettes :

- les codes de la famille 8711 "Motocycles (y compris les cyclomoteurs) et cycles équipés d'un moteur auxiliaire, avec ou sans side-cars" : selon le code douanier complet, les droits de douane à l'entrée de la Communauté Européenne varient de 6 à 8%.
- les codes de la famille 8712 "Bicyclettes et autres cycles (y compris les triporteurs), sans moteur" : sont taxés eux à 15 %.

Une fois que vous connaîtrez les nomenclatures exactes, consultez le :

- tarif intégré des douanes françaises pour connaître le montant des droits de douane :

[http://tarif.douane.finances.gouv.fr/version\\_en\\_cours/menu.htm](http://tarif.douane.finances.gouv.fr/version_en_cours/menu.htm)

Il y a environ 24 navires / mois sur les liaisons Shanghai / Le Havre  
et 24 aussi Ningbo / Le Havre.

Seuls 4 /mois au départ de Shanghai et 2 / mois au départ de Ningbo semblent assurer le transport des conteneurs 20 et 40'. (Les autres sont mentionnés Général Cargo sans précision pour les conteneurs).

Le transit time varie de 23 à 29 jours pour Shanghai / Le Havre et 29 à 30 jours pour Ningbo / Le Havre.

### Suite de la QUESTION 5 :

Attention la réalité est différente du transit time : comptez départ HK à chez vous 5 à 6 semaines : deux problèmes à trancher :

- Maîtrise ou non de l'incoterm de votre part = maîtrise de la date exacte de départ et donc d'arrivée, maîtrise de l'assurance vous êtes sur des marchandises sensibles il faut être bien assuré (et pas par un chinois)
- types de moyen de paiement associé à votre achat et donc maîtrise du formalisme documentaire : la spécialité chinoise est de ne pas exactement respecter les documents ceci veut dire réserves = coûts = délais supplémentaires

Dans tous les cas il faut faire appel à un transitaire qui vraiment a l'habitude de l'import Chine et qui a un volume : je vous recommande CGL ou Rohlig, la bonne maîtrise du process évite beaucoup de problèmes; Même si vous avez l'habitude de fonctionner avec un prestataire, assurez-vous de sa compétence sur le sujet, on ne s'amuse pas en Chine avec des correspondants

Je vous conseille fortement d'organiser un contrôle avant départ :

- soit simple technique avec des gens comme Veritas mais limité à la lecture de la conformité de qui a écrit sur les cartons par rapport à la commande
- soit grâce à une société spécialisée dans l'import qui peut même valider la production ou le stock à l'usine pendant l'empotage conteneur : plus cher mais plus sûr.

Il faut pour cela faire le rapport coût de la marchandise / coût de la prestation de contrôle.

Nous pouvons vous aider à trouver des fournisseurs si besoin est, en faisant appel à des traders spécialisés : ceci est particulièrement valable pour des importations qui pourraient être régulières, avantage ils surveillent en permanence les chinois et mettent une pression qui évitent les problèmes par la suite : ils se rémunèrent généralement au CA sauf si il faut faire une recherche très qualitative et à ce moment là ils demandent généralement aussi des honoraires qui sont de toutes les façons moins cher qu'un déplacement sur place de votre part.

Je vous recommande Axaim, Daniel Nabonne qui a un bureau spécialisé en Chine ou Altios dont le bureau de Shanghai est dirigé par Tao un franco-chinois très efficace appelez moi si vous envisagez sérieusement de faire appel à l'un d'entre eux.

Étiquettes

Made in U.E.

**QUESTION 6 - Si les étiquettes sur les colis portent la mention "made in E.U.", sans préciser le pays, cela ne pose-t-il aucun problème dans les différents pays d'importation? Y-a-t-il des pays pour lesquels la mention "made in E.U." sur l'étiquette du colis n'est pas suffisante? (sachant que le pays est indiqué sur les documents d'accompagnements).**

Votre question soulève 2 points :

**1 Le premier sur "Origine Française" ou "Origine UE" :**

Depuis l'Union douanière on ne parle plus d'origine française mais d'origine communautaire. C'est donc bien la mention "Origine UE" qui doit être apposée.

**2 le second sur l'origine des marchandises :**

Il faut bien sur être certain que votre produit répond bien aux critères requis pour être d'origine UE : En vertu du code des douanes communautaire (articles 23 et 24), sont originaires d'un pays les marchandises :

- entièrement obtenues dans celui-ci
- ou qui y ont subi la dernière transformation ou ouvraison substantielle, économiquement justifiée, effectuée dans une entreprise équipée à cet effet et ayant abouti à la fabrication d'un produit nouveau ou représentant un stade de fabrication important, lorsque deux ou plusieurs pays sont intervenus dans la production de cette marchandise.

Il existe en outre une réglementation spécifique à certains produits tels que matières textiles et autres marchandises (vêtements en cuir, chaussures, appareils récepteurs de télévision..) limitativement énumérées par le code des douanes communautaire.

**Suite de la QUESTION 6 :**

Attention à la répression des fausses indications d'origine :

Afin de protéger le consommateur et d'éviter toute confusion quant à l'origine du produit, le fabricant doit garder à l'esprit que toute mention fausse, même non obligatoire, est constitutive d'une infraction.

Les fausses indications d'origine sont susceptibles d'être sanctionnées au titre des délits de tromperie sur l'origine (art. L 217-1 du C.cons.) et de publicité trompeuse (art. L 121-1 C.cons.).

Le responsable encourt un emprisonnement de deux ans et/ou une amende de 250 000 F (art. L 213-1 C.cons.).

**A titre d'information :**

- Dossier intéressant de la CCIP sur les règles du "Made in" pour les marchandises d'origine et en circulation sur le territoire de l'Union Européenne :

<<http://www.industrie.gouv.fr/eic/dossier/doc/madein.htm>>

- Dossier de la CCIP sur le marquage CE :

<<http://www3.ccip.fr/eic/marquage/index.html>>

Emballages  
SEI

Singapour

**QUESTION 7 - Nous sommes à la recherche de renseignements concernant les emballages qui s'appelleraient SEI.**

**Connaissez-vous quelque chose à ce sujet et pouvez-vous nous envoyer soit un site Internet. Nous cherchons à savoir s'il existe une réglementation pour la mise en caisse de matériel non dangereux servant à l'aménagement intérieur de bateaux avant empotage dans un conteneur 40 pieds à destination de Singapour.**

### **1 - La Marque S.E.I.**

Déposée à l'Institut de la Propriété Industrielle, elle a pour but de certifier que les fabrications d'emballage qui en sont régulièrement revêtues, sont garanties contre toute faute professionnelle de la part de ceux qui les réalisent (Article 1 des Statuts).

La Marque S.E.I. est la propriété exclusive du Syndicat de l'Emballage Industriel. Elle est incessible et insaisissable.

Son usage est accordé aux entreprises adhérentes qui en font la démarche à l'issue d'un audit qui comporte :

- l'étude et la conformité des emballages fabriqués par rapport aux conditions générales d'exécution prévues par le Comité de Direction de la Marque ainsi qu'aux prescriptions techniques du Cahier des Charges édictées par le BUREAU TECHNIQUE DE L'EMBALLAGE INDUSTRIEL (B.T.E.I.),
- l'examen des moyens de production dont dispose le demandeur,
- la communication du ou des contrats d'assurance certifiant que la responsabilité contractuelle de l'entreprise est bien couverte, conformément aux articles 10 - 11 et 12 des Conditions Générales.

Vous trouverez toutes les informations concernant ces emballages SEI sur le site du syndicat :

<http://www.sei-france.org/>

**Suite de la QUESTION 7 :**

**2 – Emballage à destination de Singapour**

En ce qui concerne la seconde partie de votre question, à savoir l'existence ou non d'une réglementation pour la mise en caisse de matériel non dangereux servant à l'aménagement intérieur de bateaux avant empotage dans conteneur 40 pieds à destination de Singapour.... :

Les obligations liées à l'emballage peuvent être fonction de la destination (dans ces cas là il peut y avoir des obligations gouvernementales ou internationales de traitements spéciaux, ou de contrôles par exemple), et de la marchandise.

- En ce qui concerne les obligations fonction de la destination, pour l'instant, il n'y a pas de réglementation précise concernant les emballages à destination de Singapour ; les emballages en bois doivent seulement être "sains". Rien de particulier de ce côté donc.
- En ce qui concerne votre marchandise, si elle n'est classifiées comme "produit dangereux", il n'y a pas d'autre obligation qu'un emballage adéquat (sécurisé, calage, encombrement...) avant empotage.

**3 – En conclusion**

Si vous devez effectivement fournir un emballage SEI, les emballeurs agréés vous donneront la certitude de vous fournir des emballages conformes et sécurisés en fonction de votre marchandise et de la destination...  
Pour information, vous trouverez sur le site du Syndicat des Emballages industriels une base de donnée vous permettant de chercher les emballeurs agréés sur votre région (<http://www.sei-france.org/fr/fr6.htm>).

Règlement  
Facture

Transporteur  
en difficultés  
financières

**QUESTION 8 - Nous sommes à la recherche d'une loi concernant le transport :**  
**Le transporteur(X) auquel nous remettons régulièrement de la marchandise revend notre fret à un autre transporteur (Y). Le transporteur X est en redressement judiciaire. Si ce transporteur X dépose le bilan le donneur d'ordre devra régler les factures à la fois au transporteur X ainsi qu'au transporteur Y. Pouvez-vous nous aider dans notre recherche et nous indiquer les textes juridiques correspondants?**

Effectivement, l'article L 132.8 du Code du Commerce (ex. art. 101) fait du donneur d'ordre le garant du paiement de la prestation de transport. Cela veut dire que vous pouvez être amenés à payer deux fois en cas de défaillance dans la chaîne de sous-traitance. Ainsi vous confiez votre marchandise au transporteur A qui sous-traite la livraison auprès du transporteur B. Le transporteur A est défaillant, il ne paye pas le transporteur B c'est à dire son sous-traitant. Dans ce cas, même si vous avez payé le transporteur A, le transporteur B peut se retourner contre vous pour exiger le paiement de la somme due. Malheureusement, la loi ne permet aucune interprétation et la jurisprudence est constante.

Votre cas dépend donc de l'article L 132.8 du Code du Commerce, qui est littéralement :  
Art. L. 132-8 .- La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier. Le voiturier a ainsi une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport. Toute clause contraire est réputée non écrite.

Pour consulter le code du commerce sur internet :

[http://www.elnet.fr/dynaweb/dp05suite/ccom/@Generic\\_\\_BookView?DwebQuery=L+132.8](http://www.elnet.fr/dynaweb/dp05suite/ccom/@Generic__BookView?DwebQuery=L+132.8)

Conditionnement Palette

Mexique

**QUESTION 9 - Nous expédierons 3 containers en janvier au Mexique. Nos marchandises sont conditionnées sur palettes en bois. Merci de m'indiquer si le traitement à chaud et/ou la fumigation et le marquage des palettes sont obligatoires à partir du 1er janvier 2004.**

Effectivement, la norme internationale relative à la réglementation des matériaux d'emballages à base de bois NIMP15 est applicable au Mexique à partir du 2 janvier 2004.

En gros, les exigences techniques de cette norme NIMP 15 s'appliquent aux emballages, comme les caisses, les cageots, les tambours, les palettes ainsi que les plateaux de chargement du même type qui sont entièrement ou partiellement fabriqués avec du bois non transformé. Le bois d'emballage ou les matériaux d'emballage en bois de feuillus ou de conifères doivent être entièrement écorcés et soumis à un traitement phytosanitaire. Les méthodes admises sont le traitement thermique (température de 56°C au cœur du bois pendant 30 minutes) ou la fumigation au bromure de méthyle.

Vous trouverez toutes les informations utiles et claires concernant la norme internationale sur le traitement et le marquage des emballage en bois de la FAO (NIMP N° 15 - nouvelle norme internationale pour les mesures phytosanitaires - Journal Officiel du 23/8/2003) sur le site du Sypal :

<[http://www.sypal.fr/services/mesuresphytosanitairesn\\_p.htm#13](http://www.sypal.fr/services/mesuresphytosanitairesn_p.htm#13)>

Vous y trouverez des informations pour les pays tiers, et également une foire aux questions très utiles ; nous ne vous résumons donc pas ce document puisqu'il est intéressant dans son intégralité.

Par ailleurs, vous pouvez consulter l'intégralité du texte de cette norme directement sur le site de l'ICCP :

<<http://www.ippc.int/IPP/En/standards.htm>>

Calcul  
métrage

Assurance  
marchandises

### QUESTION 10

**1<sup>ère</sup> question : Pouvez vous m'indiquer le nombre de mètres de plancher correspondant pour 4 palettes**

- 2 de 110x120x220
- 1 de 110x120x140
- 1 de 110x120x160

**2<sup>ème</sup> question : Nous souhaiterions assurer toutes nos exportations l'année, avez vous les coordonnées d'assureur?**

#### 1) Calcul du métrage plancher de votre expédition :

Rappels préliminaires :

Avant tout, je vous rappelle que, pour vos expéditions en groupage, la cotation de vos prestataires peut être faite en fonction du poids, de l'occupation au sol ou du volume (par rapport à la distance).

- Pour la messagerie, des tarifs établis par zone de destination sont souvent proposés par les commissionnaires de transport : ils sont indépendants de la nature de la marchandise et ne varient donc qu'en fonction du poids et de la distance.

- Pour le contrat général, le métrage de plancher (surface au sol), le volume qu'occupera votre marchandise dans le camion et son poids, appelés "coefficient d'occupation", détermineront le coût de transport : plus la marchandise sera encombrante au sol, ou lourde ou volumineuse, plus le coefficient sera fort. Il existe des rapports liants tous ces critères :

Le rapport poids/volume est le suivant : 1 m<sup>3</sup> = 333 Kgs

Le rapport entre le poids et l'occupation au sol est le suivant : 1 mètre plancher = 1790 Kgs.

**Suite de la QUESTION 10 (partie 1) :**

Et aussi :

- Adapter les dimensions de vos cartons ou palettes aux cotes du camion (ou à des multiples de ces cotes) vous permettra d'obtenir de meilleurs prix : pour un camion de largeur intérieure standard de 2,43 m, prévoir des palettes de 120 cm de large permet de les juxtaposer sans perdre de place. C'est bien votre cas.

- L'avantage comparatif de colis gerbés et de colis non gerbés est extrêmement important : un surcoût d'emballage ou de protection permettant le gerbage fera peut-être gagner en final 30 à 40 % sur le transport de la marchandise. Prenons l'hypothèse de 4 palettes " euro 80 x 120 " : non gerbables, ces palettes occuperont 1,6 m/linéaire de plancher ; les mêmes palettes gerbables n'occuperont que 0,8 m/linéaire de plancher. Dans votre cas, le problème de gerbabilité ne se pose pas (vos hauteurs de colis ne permettent pas de les empiler dans un camion, qui a une hauteur utile d'environ 2,3 m).

- Même si vous avez réduit au maximum l'encombrement de vos colis, le poids peut être retenu comme base de taxation dès lors qu'il mobilise une forte capacité du camion : dans l'hypothèse des 4 palettes gerbables, l'encombrement au sol est de 0,8 m/linéaire. Mais si chacune de ces palettes pèse 2000 Kg, ces mêmes palettes mobiliseront plus d'1/3 de la capacité de transport en poids du camion. Le transporteur vous fera généralement payer le 1/3 du camion sans tenir compte de l'encombrement au sol.

Ceci étant dit, dans votre cas, le métrage plancher se fait de la façon suivante :

Vous accolez dans leur longueur (120 cm) vos colis 2 par 2 pour obtenir un mètre de plancher (2,4 m, largeur standard de camion). Soit :

vos 2 palettes 110 x 120 x 220 = cote à cote elles prennent bien 2,4 m de longueur, et 1,1 m de largeur = 1,1 m plancher  
la palette 110 x 120 x 140 + la palette 110 x 120 x 160 = cote à cote elles prennent bien 2,4 m de longueur, et 1,1 m de largeur = 1,1 m plancher

Total = 1,1 + 1,1 = 2,2 m / plancher

**Suite de la QUESTION 10 (partie 2) :**

**2) Assurance de vos expéditions :**

Effectivement, nous travaillons régulièrement avec un assureur, CDC Assurance Transport, et proposons même via la Boîte à Outils, un audit gratuit d'assurance transport, audit effectué par CDC.

Vous pouvez donc :

- ou bien demander en ligne un audit via le service mis en ligne dans notre Boîte à Outils :  
[http://bao.classe-export.com/4DACTION/class\\_login/outils/TRANSPOR/formCDC/CDC.html](http://bao.classe-export.com/4DACTION/class_login/outils/TRANSPOR/formCDC/CDC.html)

- ou bien contacter directement de notre part :  
CDC ASSURANCES TRANSPORTS  
9 Rue des Archers – 69213 Lyon cdx 2  
Tel : 0472561999  
Fax : 0478379858  
Contacts : Mr Dominique MONTBARBON - Directeur Général de CDC.