



## CONDITIONS D'EXPÉDITION ET DE TRANSPORT (applicables sous réserve de conditions particulières)

**ARTICLE PREMIER** – L'expédition des marchandises s'effectue conformément aux conditions fixées par la CMNI et en l'absence de dispositions de cette Convention par les lois et règlements sur la navigation intérieure pour le Rhin et le droit français ainsi qu'aux conditions et clauses énumérées ci-après. Les dites clauses et conditions s'imposent à tous ceux qui participent à l'expédition et au transport, y compris l'expéditeur et le réceptionnaire et pour tous ceux qui auraient à prétendre à un droit quelconque du fait de l'affrètement, de l'expédition ou du transport.

**ART. 2.** - Les marchandises à transporter doivent être délivrées à l'armement, à l'endroit que ce dernier désigne, ou à bord selon les dispositions de l'ordre de chargement donné par l'expéditeur. L'expéditeur est responsable de toute altération ou dégradation qui serait occasionnée tant au bateau même qu'à d'autres objets ou à des marchandises par souillure, rouille, corrosion, coulage ou toute autre cause de dommage.

L'expéditeur doit donner toutes informations concernant les indications de mesure, nombre, poids, contenu, qualité, valeur, dimensions, marques et numéros de la marchandise, notamment ceux qui figureraient au connaissance.

Lors d'un chargement partiel de cale, le chargeur devra signaler les incompatibilités de sa marchandise, le transporteur se réservant la possibilité de compléter la cale.

**ART. 3.** – Le transport s'effectue par les moyens que désigne l'armement. Ce dernier n'assume aucune obligation de transporter les marchandises dans un certain ordre, par une voie ou par un bateau déterminé.

Le capitaine se réserve le droit de faire toutes escales, tout remorquage, d'entrer dans les ports, rades et rivières et d'en sortir sans pilote, d'assister tout navire, de faire toutes déviations et rétrogradations quelconques, soit en vue de sauver des vies humaines ou des biens, soit pour tout autre motif quelconque, impérieux ou non et ce sans recours contre eux de la part des chargeurs.

S'il y a lieu à transbordement, allègement ou déchargement, et le cas échéant stockage, ni l'armement, ni le batelier n'assument aucune responsabilité pour l'assurance facultative. L'armement ainsi que le batelier ont la faculté de conduire la marchandise à destination par toutes autres voies que la voie ordinaire, ou dépasser le point de destination pour y revenir ensuite, si l'intérêt du service le comporte.

En cas d'obstacle à la navigation intérieure, l'armement est autorisé à utiliser la voie maritime côtière.

**ART. 4.** – Si le bateau est arrêté par mesure administrative ou de police, à raison de documents insuffisants ou de documents qui ne sont pas dressés dans la forme réglementaire, de déclaration inexacte ou insuffisante dans les dits documents, l'expéditeur et respectivement le destinataire sont responsables de tous risques, dangers, dommages, pertes de temps et frais quelconques qui pourraient en résulter.

Les prohibitions à l'importation, à l'exportation et au transit ne frappent que les marchandises exclusivement. Expéditeurs et réceptionnaires ont seuls à négocier directement avec les administrations, fonctionnaires, douaniers, etc ; toutefois, lorsque l'armement fournit des déclarations à ces administrations durant le temps où la marchandise se trouve sous sa garde, il ne peut encourir aucune responsabilité du chef des dites déclarations. Dans l'éventualité d'une réexpédition, les instructions doivent être données explicitement par écrit et séparément pour chaque envoi, et de façon complète.

**ART. 5.** – Sur ordre de chargement accepté par l'armement, ce dernier peut soigner lui-même, aux comptes, risques et périls du destinataire et/ou de l'expéditeur, le déchargement ou le chargement des marchandises au point de déchargement ou de chargement, avec un navire ou un matériel de navigation, sur quai, sur wagon, en magasin, entrepôt, hangar de quai, suivant le cas, de la même manière qu'il effectue la prise en charge à quai, camion, wagon, bateau, magasin, etc.

Lorsque l'armement effectue lui-même le déchargement, les réceptionnaires doivent au plus tard dans les vingt quatre heures qui suivent le débarquement de leurs marchandises, procéder aux formalités douanières et à l'enlèvement, faute de quoi l'armement l'effectuera aux risques et périls du destinataire.

L'armement, aussi bien que le batelier, ont un droit de rétention sur tout ou partie de la marchandise jusqu'à complet paiement du fret, des surestaries, frais et débours et de toute créance résultant aussi bien de l'affrètement que d'autres crédits ou droits quelconques au compte et à charge, tant de l'expéditeur que du destinataire. Pour l'exercice de ce droit, la marchandise peut être mise en allège, en magasin, en entrepôt, ou déposée à terre. Aucun privilège ou droit réel invoqué par des tiers ne peut entraver en quoi que ce soit l'exercice par

l'armement ou le batelier par le seul effet du connaissance ou de la lettre de voiture.

**ART. 6.** – Lorsque le chargement, le déchargement ou le transbordement des marchandises incombent au chargeur ou au réceptionnaire, celui-ci est tenu de commencer ces opérations, sans délai aucun, dès l'arrivée du bateau et de les mener à bonne fin sans interruption et dans les cadences contractuelles ou usuelles.

Si, pour une raison quelconque, ces quantités ne sont pas atteintes, il sera décompté pour chaque jour en plus le taux de surestaries fixé par le contrat ou à défaut le taux de surestaries applicable au lieu de chargement ou de déchargement.

Le transbordement ou le déchargement ne s'effectuent qu'aux jours et heures ouvrés au point où le bateau se trouve. Dans tous les cas, et même lorsque l'armement effectue lui-même le chargement, le transbordement ou le déchargement, c'est au moment où le bateau est mis à disposition que commence à courir le calcul des surestaries. Le calcul des surestaries déterminées à l'alinéa 2 s'applique lorsque, sans responsabilité de l'armement, les délais prévus à l'alinéa 1 du présent article pour le chargement, le transbordement ont été dépassés.

Si le réceptionnaire tarde à effectuer le déchargement, l'armement a également le droit de procéder ou de faire procéder d'office et sans formalité, pour compte et aux risques et périls du destinataire, au déchargement en allège, en magasin, en entrepôt sur quai ou à terre, sans renoncer pour cela aux surestaries courues.

Dans les ports de mer, le temps de déchargement ou de chargement commence à courir dès l'heure où le bateau est mis à la disposition du destinataire et/ou du réceptionnaire, sans que, pour cela le bateau doive se trouver à quai : il appartient au réceptionnaire d'obtenir un emplacement pour le déchargement.

Le délai de déchargement ou de chargement court dès l'heure où l'armement a placé le bateau aussi près que possible du lieu de déchargement ou de chargement. Lorsque les règlements ou les ordres de la police du port s'opposent à ce que le bateau soit placé à l'endroit désigné pour le chargement ou le déchargement ou bien le long d'un navire de mer, l'armement est délié de l'obligation d'y placer le bateau, et l'expéditeur et/ou le réceptionnaire ont l'obligation de conduire la marchandise au point de stationnement du bateau ou de l'y prendre en réception. Dans aucun des cas précités, il n'y a lieu à constat ou protêt de l'armement.

**ART 7.** – Si le destinataire n'est pas connu, si la réception est refusée ou si, pour les marchandises à ordre, le porteur du connaissance ne se présente pas au moment où le bateau est prêt au déchargement, l'armement peut, sans aucune formalité, délivrer la marchandise à l'expéditeur ou procéder comme il est dit à l'alinéa 4 de l'article 6. Le stockage des marchandises en cale est absolument exclu. Si l'armement fait usage de son droit de déposer la marchandise pour compte et aux risques et périls du destinataire ou des ayants droit, la délivrance ou la réception de la marchandise est censée parfaite et l'armement est déchargé de toute responsabilité quant à cette dernière. Si une marchandise n'est pas enlevée dans les trois mois à dater du dépôt, l'armement est autorisé à la vendre publiquement. Si elle est de nature périssable ou ne paraît pas devoir couvrir de manière suffisante les charges qui la grèvent, l'armement est dispensé d'attendre, pour la vendre, l'expiration du dit délai de trois mois. Il en est ainsi quel que soit le motif de non-enlèvement de la marchandise.

L'expéditeur renonce, tant pour lui-même que pour le destinataire, à toute notification, tant du dépôt que de l'imminence de la vente de la marchandise. Néanmoins, l'armement en donnera avis aux intéressés, sans qu'il puisse en résulter pour lui aucune obligation d'agir ainsi.

**ART. 8.** – Sauf convention contraire et expresse, le fret sera compté au tarif et aux conditions en vigueur au moment de l'embarquement. Le fret s'entend, sauf stipulation contraire, de bord à bord du bateau transporteur. Le fret, les suppléments de fret, les droits, taxes, remboursement et tous autres frais supplémentaires quelconques doivent être payés contre livraison de la marchandise. Les frais de statistiques, débours en douane, frais de canal et de navigation, impôts, timbre, frais de chargement et de déchargement, pesage et toutes autres perceptions et avances sont à tarifier séparément.

Si, à la livraison, un envoi présente un excédent sur le poids déclaré, le réceptionnaire est redevable du fret sur le poids constaté, peu importe que la marchandise voyage en port dû ou franco.

Les frets et conditions s'entendent en fonction de la situation économique, monétaire ou fiscale actuelle : l'armement se réserve le droit, en cas de modification de résilier le contrat, ou de le soumettre, avec l'accord du client, à de nouvelles modalités. L'expéditeur et le destinataire sont tenus solidairement et indivisément du paiement du fret et de tous les accessoires et débours.

**ART. 9.** – Le fret est dû en entier, même lorsque le voyage n'est effectué qu'en partie, à l'exclusion du fait du transporteur, notamment si le bateau n'atteint pas le point de destination, et sans égard à l'existence, à l'état et au conditionnement de la marchandise. Est également compté en entier le fret sur toute marchandise pour laquelle la place a été réservée, mais non utilisée, soit partiellement, soit en totalité. Si les marchandises

doivent être déchargées au port d'embarquement avant le voyage commencé, le demi fret est dû, en outre des frais de chargement, de déchargement et de réarrimage, ceci à la condition, bien entendu, que le dit déchargement puisse s'effectuer sans occasionner de retard au bateau, sans dommage ni préjudice au bateau ni au restant de la cargaison, dans ce cas seulement l'armement est tenu au déchargement.

Dans le cas où l'armement réclame le faux fret pour exécution insuffisante des engagements d'affrètement, une mise en demeure spéciale, un délai d'attente ou la mise à disposition du matériel de transport ne sont nullement obligatoires. Comme faux fret, il est dû au moins la moitié du fret entier au taux du tarif.

**ART. 10.** – Si le déchargement d'un envoi est demandé dans un port intermédiaire, il est de convention que la marchandise doit pouvoir être atteinte et qu'il soit possible de la décharger. En pareil cas, le fret entier est dû jusqu'au port de destination primitivement fixé sans préjudice de tous frais pouvant résulter du déchargement.

**ART. 11.** – Les suppléments de fret pour basses eaux sont fixés par le contrat ou à défaut sont décomptés comme suit pour les parcours :

1° En aval de Duisburg (inclus), pour un niveau des échelles de Ruhrort (Ruhrorter Pegel) :

De 3.00 à 2.91 m 10% du fret

De 2.90 à 2.81 m 20% du fret

Et ainsi de suite par tranche de 10cm, + 10% sur tranche précédente jusqu'à 1.81 m

2° En amont de Duisburg jusqu'en aval de Coblenz (inclus) y compris Moselle et Sarre, pour un niveau des échelles de Cologne (Kölnner Pegel) :

De 2.40 à 2.21 m 20% du fret

De 2.20 à 2.01 m 30% du fret

De 2.00 à 1.81 m 40% du fret

De 1.80 à 1.61 m 60% du fret

De 1.60 à 1.41 m 80% du fret

3° En amont de Coblenz jusqu'à Mannheim, et pour des relations sur le Main, le Canal Main- Danube, le Neckar, pour un niveau des échelles de Caub (Kauber Pegel) :

De 1.50 à 1.36 m 20% du fret

De 1.35 à 1.21 m 30% du fret

De 1.20 à 1.01 m 50% du fret

De 1.00 à 0.91 m 60% du fret

De 0.90 à 0.81 m 70% du fret

4° En amont de Mannheim pour un niveau des échelles de Maxau (Maxauer Pegel) : De 4.40 à 4.21 m 20% du fret

De 4.20 à 4.01 m 40% du fret

De 4.00 à 3.81 m 60% du fret

De 3.80 à 3.61 m 80% du fret

5° Pour les transports en provenance et à destination des ports du Danube, pour un niveau des échelles de Pfelling (Pfelling Pegel), étant précisé qu'à cet égard et en fonction de la relation totale des transports, il y a lieu de respecter également le niveau des échelles cités sous les points 1 à 4 (pour le calcul des suppléments de basses-eaux, il est fait application du niveau le plus favorable pour le bateau).

de 3.70 à 3.61 10 % du fret

de 3.60 à 3.51 20 % du fret

de 3.50 à 3.41 30 % du fret

de 3.40 à 3.31 40 % du fret

de 3.30 à 3.21 50 % du fret

de 3.20 à 3.10 60 % du fret

Les suppléments de fret pour basses-eaux sont applicables à partir du début du temps de chargement jusqu'à l'arrivée au lieu de destination.

En cas d'interruption de la navigation pour hautes-eaux ou glace, une indemnité pour surestaries est décomptée pour la durée de l'interruption prorata temporis (1 jour =24 heures) à raison de 50 % du taux journalier convenu, ou selon la loi allemande de 1999.

**ART. 12.** – L'armement est délié des obligations du contrat de transport en cas de force majeure, guerre, arrêt de l'autorité, troubles de toutes natures, grèves, émeutes ou révoltes, inondations, charriage de glace, impossibilité d'approvisionnement en hydrocarbures, d'un niveau d'eau inférieur à 1,81m à l'échelle de Ruhrort, inférieur à 1,41m à l'échelle de Cologne, inférieur à 0,81 à l'échelle de Caub, inférieur à 3,61m à l'échelle de Maxau et inférieur à 3,61 m à l'échelle de Pfelling, entrave même partielle du trafic dans les ports de mer, retard d'un navire de mer attendu pour l'exécution d'un contrat de transport.

Dans tous les cas qui précèdent l'armement a la faculté de porter en compte les frets au taux du jour et de les mettre à charge de la marchandise par dérogation au contrat de transport réputé établi pour des conditions normales de réalisation ; ou bien l'armement peut résilier purement et simplement le contrat.

Ce droit de résiliation se prolonge pendant quinze jours après la période d'arrêt. L'armement avisera dans un délai raisonnable de son intention de se prévaloir de la force majeure.

En cas de poursuite du contrat, les retards engendrés par ces événements seront considérés comme surestaries lesquelles sont définies à l'art.6, al.2. Toute contestation de cet article, sera soumise à l'arbitrage d'un collège de deux arbitres, chacun nommé par une partie, et en cas de désaccord persistant les arbitres s'en remettront à la décision d'un troisième nommé par eux.

**ART. 13.** – Si l'armement s'est engagé à conduire le bateau le long du navire de mer ou autre bateau fluvial, ou bien à laisser le chargement et le déchargement aux soins de l'expéditeur ou du réceptionnaire, il est convenu que le navire procède immédiatement et sans interruption au transbordement. La mise le long du navire doit être sans risque, sans frais et devra être autorisée par les autorités portuaires. A défaut, des frais de surestaries seront facturés selon l'art.6, al.2, l'expéditeur ayant été avisé.

Si le transbordement a été convenu ex-navire, l'armement est tenu de placer un bateau à la fois le long du bord.

Les frais supplémentaires qui résulteraient d'un empêchement du chargement et du déchargement, notamment le remorquage, seront facturés au chargeur. Il en est de même des frais de camionnage lorsque le déplacement du bateau n'est pas possible.

**ART. 14.** – La responsabilité de l'armement est toujours exclue dans les cas suivants :

- a) Actes ou omission de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer;
- b) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises, par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
- c) Transport en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme avec les usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur ;
- d) Nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, coulage, rouille, suintement, vermine, rongeurs, dessiccation, auto-combustion, échauffement et décantation ; plus généralement, tout vice propre de la marchandise et la freinte de route normale;
- e) L'absence de marquage ou les indications illisibles ou erronées.
- f) Les incidents de manutention, l'insuffisance ou l'absence d'emballage.
- g) Les conséquences de la pluie, de la neige, ou toute action des éléments pendant le transport, la manutention ou le séjour à terre ;
- h) Le transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'en a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport ;
- i) Opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables ;
- j) Le vol lors de manutentions ou durant le voyage tant qu'il n'est pas démontré le manque de précaution usuelle.
- k) Les odeurs ou réactions chimiques de la marchandise, alors que la cale était réputée propre au chargement, qui pourraient trouver leur origine soit dans un transport précédent, soit de par la nature de la cale et de sa peinture.

**ART. 15.** – Sous réserve de l'article 14, l'armement n'est responsable du tonnage ou du volume embarqué que lorsque celui-ci a été contradictoirement constaté au chargement ; dans ce cas, l'armement n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale (en volume ou en poids) fixée par les parties à 2%, hors conséquence de la nature de la marchandise. En cas de manquants sur une cargaison appartenant à des destinataires multiples, ils devront les répartir entre eux.

**ART. 16.** – Lorsque l'armement est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de la livraison selon le contrat de transport. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, l'armement ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.

La responsabilité du transporteur est limitée à :

- 666,67 Unités de Comptes pour chaque colis ou autre unité de chargement,

- 2 UC par kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé ;

- Si le colis ou l'unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autres colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur: 1500 UC pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et 25 000 UC pour les marchandises y contenues.

Pour les conteneurs mentionnant le nombre de colis :- 666,67 UC par colis.

En cas de préjudice dû à un retard de livraison, la responsabilité de l'armement est limitée au montant du fret.

Toutefois, le cumul des indemnités dues au titre des pertes et avaries et celles dues en retard ne peut excéder la limite qui serait applicable en cas de perte totale des marchandises pour

lesquelles la responsabilité est engagée, tel que précisé ci-dessus.

Le transporteur réfute tout autre montant qui n'a pas été dûment accepté par écrit.

Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par l'armement, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires, ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

Les exonérations et limites de responsabilité prévues aux articles 14, 15 et 16 ci-dessus sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.

**ART 17.** Lorsque la prestation ne consiste pas uniquement en l'exécution d'un transport fluvial effectué avec les moyens propres à l'armement, celui-ci agit en qualité de commissionnaire de transport.

Les limitations de responsabilité de l'armement agissant en qualité de commissionnaire de transport seront alors celles définies aux conditions générales et contractuelles du contrat de commission rappelées ci-après, et à défaut de telles conditions, celles résultant des articles 14, 15 et 16 ci-dessus.

#### **17.1 – Responsabilité du fait des substitués :**

La responsabilité de l'armement est limitée à celle encourue par les substitués dans le cadre de l'opération qui lui est confiée. Quand les limites d'indemnisation des intermédiaires ou des substitués ne sont pas connues ou ne résultent pas de dispositions impératives ou légales, elles sont réputées identiques à celles de l'armement.

#### **17.2 – Responsabilité personnelle de l'armement agissant en qualité de commissionnaire de transport :**

##### **17.2.1 – Pertes et avaries :**

Dans le cas où la responsabilité personnelle de l'armement serait engagée, pour quelque cause et à quelque titre que ce soit, elle est strictement limitée :

- a) pour tous les dommages à la marchandise imputables à l'opération de transport par suite de pertes et avaries et pour toutes les conséquences pouvant en résulter, aux plafonds d'indemnité fixés dans les dispositions légales ou réglementaires en vigueur applicables au transport considéré ;
- b) dans tous les cas où les dommages à la marchandise ou toutes les conséquences pouvant en résulter ne sont pas dus à l'opération de transport, à 14 € par kilogramme de poids brut de marchandises manquantes ou avariées sans pouvoir excéder, quels que soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur de la marchandise concernée, une somme supérieure au produit du poids brut de la marchandise exprimé en tonnes multiplié par 2 300 € avec un maximum de 50 000 € par événement.

##### **17.2.2 – Autres dommages :**

Pour tous les dommages et notamment ceux entraînés par le retard de livraison dûment constaté dans les conditions définies ci-dessus, la réparation due par l'armement dans le cadre de sa responsabilité personnelle est strictement limitée au prix du transport de la marchandise (droits, taxes et frais divers exclus), objet du contrat. En aucun cas, cette indemnité ne pourra excéder celle qui est due en cas de perte ou d'avarie de la marchandise.

Pour tous les dommages résultant d'un manquement dans l'exécution de la prestation logistique, objet du contrat, la responsabilité personnelle de l'armement est strictement limitée au prix de la prestation à l'origine du dommage sans pouvoir excéder un maximum de 50 000 € par événement.

**ART. 18.** – Sauf en cas d'ordre ou d'instruction spéciale d'assurer donné à l'armement par écrit confirmé explicitement par ce dernier, l'assurance de la marchandise est soignée uniquement par le chargeur ou le destinataire.

**ART. 19.** – En cas d'avarie commune, la dispatche est réalisée par l'assureur ou confiée à un dispatcheur de son choix qui définira la répartition des charges communément admises conformément aux Règles d'Avarie-Commune IVR – Dernière Edition.

L'armement est en droit de réclamer du destinataire ou de l'expéditeur la signature d'un compromis d'avarie commune et le paiement d'une avance sur la quote-part dans les frais exposés à ce titre.

**ART. 20.** – L'armement établit pour chaque transport de marchandises un document de transport. Il ne devra établir un connaissance que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport.

L'établissement des connaissances se fait selon les règles définies par la CMNI (articles 11 et 13 CMNI).

Lorsque le connaissance, au lieu d'être à ordre, porte l'adresse du réceptionnaire, l'exécution du contrat de transport est parfaite par la délivrance de la marchandise à cette adresse.

Sauf convention contraire, l'établissement d'un connaissance ne vaut que pour un lieu de chargement et un lieu de déchargement avec le transport du tout. Pour déroger à cette disposition, il est nécessaire d'informer l'armement par écrit avant le chargement du bateau.

Les connaissances à ordre et à option doivent être adressés à l'armement avant l'arrivée du bateau à la première des stations d'option.

**ART. 21.** – Toutes mentions manuscrites ou ratures unilatérales sont réputées nulles. Seule une modification écrite et contresignée par les intéressés leur sera opposable.

**ART. 22.** – Les droits nés ou à naître du contrat de transport ne sont ni cessibles, ni transférables sans le consentement formel de l'armement.

**ART. 23.** – Toute action contre l'armement se prescrit dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Une action récursoire de l'armement tenu pour responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu à l'alinéa 1er si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où l'armement a fait droit à la réclamation ou a été assigné.

L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

**ART. 24.** Toutes contestations nées ou à naître entre les parties sont de la compétence exclusive des tribunaux de STRASBOURG, même en cas d'appel en garantie et/ou de pluralité de défendeurs.