



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie

Commissariat aux affaires maritimes

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

NAVIRE « ZHENG HE »

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG (Demandeur)

c. ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE (Défendeur)

DEMANDE EN PRESCRIPTION DE MESURES CONSERVATOIRES
PRÉSENTÉE PAR LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
AU TITRE DE L'ARTICLE 290, PARAGRAPHE 1, DE LA CONVENTION DES
NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

7 JUIN 2024

**DEMANDE EN PRESCRIPTION DE MESURES CONSERVATOIRES PRESENTÉE
PAR LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG**

TABLE DES MATIERES

I.	Introduction	3
II.	Exposé des faits constants	5
III.	La compétence	10
IV.	Exposé des moyens de droit et caractérisation de l'urgence	14
V.	Juge <i>ad hoc</i>	24
VI.	Conclusions	24
VII.	Annexes à la demande de mesures conservatoires	26

I. INTRODUCTION

1.- Le Grand-Duché de Luxembourg (ci-après le Luxembourg) a développé, au cours de ces trente dernières années, un pavillon reconnu pour sa qualité. En vertu de l'article 61 al. 2 de la Loi modifiée du 9 novembre 1990 *ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* ne sont admis sous pavillon luxembourgeois que les navires n'excédant pas quinze années d'âge¹, de sorte que l'âge moyen de la flotte y est de 11 ans et demi. Selon l'article 5 de la loi modifiée du 9 novembre 1990, un navire ne peut être immatriculé au registre maritime luxembourgeois que si tout ou du moins une partie significative de sa gestion est effectuée à partir du Luxembourg. Cette condition est assurée par l'exigence que le navire soit opéré depuis le Luxembourg par une entreprise maritime qui doit obligatoirement s'adjoindre les services d'un dirigeant maritime justifiant d'une compétence maritime et de garanties d'honorabilité². Un lien substantiel est ainsi requis entre le pavillon luxembourgeois et les navires.

2.- Aux fins des contrôles statutaires réalisés pour le compte du pavillon luxembourgeois, seules ont été agréées les sociétés de classification les plus réputées appartenant à l'IACS³. Le pavillon luxembourgeois encourage les navires de très faible émission de gaz à effets de serre respectant les critères de la notation *Ultra Low Emission vessels (ULEV)* dont le cahier des charges a été établi par le Bureau Véritas. La qualité du pavillon maritime luxembourgeois est attestée par le résultat des contrôles opérés sur ses navires par les États du Mémorandum de Paris. Les navires battant pavillon luxembourgeois y sont classés en liste blanche⁴. Le pavillon figure même parmi le club fermé des pavillons dits à bas risque, au terme de l'audit conduit par l'OMI et VIMSAS⁵.

3.- Le Luxembourg figure parmi les nations maritimes ayant ratifié la Convention sur le travail maritime de 2006 (ci-après MLC 2006). A ce titre, en tant qu'Etat du pavillon, il lui appartient de veiller au respect des conditions de travail et de vie à bord de ses navires.

4.- Du fait de sa situation géographique, sans accès direct à la mer, le Luxembourg est un « *État sans littoral* » au sens de l'article 124 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (ci-après CNUDM ou la Convention). Il est donc très attentif à ce que ses navires jouissent, dans les ports de mer des autres États parties, d'un traitement égal à ceux dont jouissent les autres navires au sens de l'article 131 CNUDM. Plus largement, le Luxembourg est également très attentif à ce que le droit de passage inoffensif de ses navires soit respecté,

¹ Art. 61 al. 2 : « *Aucun navire dépassant 15 ans d'âge à compter de la pose de la quille ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation sous pavillon luxembourgeois* ».

Art. 61 al. 3 : « *Pour les navires immatriculés au Luxembourg, le maintien de celle-ci au moment où le navire atteint 15 ans d'âge est conditionné par le maintien intégral de la classe du navire, et ce selon les critères établis par les sociétés de classification internationales* ».

² Art. 132 al. 1 « *Pour être agréé comme dirigeant d'entreprise maritime, il faut avoir sa résidence au Luxembourg et justifier de garanties d'honorabilité et d'expérience professionnelle.*

L'honorabilité s'apprécie sur la base des antécédents judiciaires et de tous les éléments susceptibles d'établir que les personnes visées jouissent d'une bonne réputation et présentent toutes garanties d'une activité irréprochable.

L'expérience professionnelle s'apprécie au regard du fait que ces personnes ont déjà exercé des activités analogues à un niveau élevé de responsabilité et d'autonomie.»

³ *International Association of Classification Societies*. Voir les arrêtés ministériels du 4 décembre 1990 (*Mémorial A n°61*, 28 décembre 1990) et du 1^{er} octobre 1991 (*Mémorial A n°54*, 20 novembre 1991) portant désignation, en matière maritime, des sociétés de classification.

⁴ *ParisMoU Performance List*, 1^{er} juillet 2023 au 30 juin 2024.

⁵ <<https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/flags-meeting-low-risk-criteria>>

en particulier s'agissant du droit de passage inoffensif vers et depuis les ports étrangers au sens de l'article 18 § b de la Convention. Du fait de son appartenance à l'Union européenne et du fait de son histoire, le Luxembourg a toujours privilégié la recherche de solutions négociées, refusant « *la politique de la canonnière* ». C'est dans ce contexte qu'il a décidé de saisir le Tribunal international du droit de la Mer du différend qui s'est cristallisé avec les Etats-Unis du Mexique (ci-après le Mexique) afin d'y trouver une solution définitive et plus immédiatement afin de prévenir toute aggravation de ce différend et protéger ses droits qui font l'objet d'une menace grave et imminente.

5.- Le différend entre le Luxembourg et le Mexique, tous deux parties à la CNUDM, est né de la taxation exorbitante et de l'immobilisation prolongée de la drague *Zheng He*, navire battant pavillon luxembourgeois, par les autorités du Mexique dans les eaux intérieures du port maritime de Tampico. Les mesures prises et maintenues par le Mexique envers le *Zheng He*, emportant des conséquences sur son équipage, présentent un caractère manifestement abusif, arbitraire et discriminatoire ; elles constituent des violations des droits que le Luxembourg tient de la CNUDM, des conventions internationales qui la complètent, et du droit international coutumier.

6.- Le Mexique a effectué une déclaration en vertu de l'article 287 CNUDM dans laquelle il reconnaît, entre autres, la compétence du Tribunal international du droit de la Mer. Pour sa part, le Luxembourg a opéré le 29 avril 2024 la notification requise en vertu de l'article 287 CNUDM afin de donner compétence au Tribunal international du droit de la mer pour trancher tout différend né de l'interprétation ou de l'application de la CNUDM (**Annexe MC1**). Dès lors, comme cela sera davantage démontré *infra* par le Luxembourg, il ne fait aucun doute que le Tribunal international du droit de la mer (ci-après le Tribunal) est compétent pour connaître du présent différend.

7.- En vertu de l'article 290 § 1 CNUDM, toute juridiction dûment saisie d'un différend en vertu de la Partie XV de la Convention, peut prescrire les mesures conservatoires appropriées pour préserver les droits des parties en litige.

8.- Dans le cadre de l'instance au fond, introduite par la Requête du 3 juin 2024, le Luxembourg a saisi le Tribunal de l'entier litige qui l'oppose au Mexique. Il sollicitera au fond tous les remèdes appropriés, incluant notamment la libération définitive du navire ainsi que la réparation des préjudices subis par l'Etat du Luxembourg, selon leur chiffrage définitif à parfaire. Dans l'attente du règlement au fond du différend, qu'il résulte d'un arrêt du Tribunal ou d'un accord amiable survenu en cours d'instance, le Luxembourg sollicite du Tribunal des mesures conservatoires qui ne préjudicient pas au fond, mais protègent ses droits immédiatement menacés par les autorités mexicaines.

9.- La présente Demande s'organise comme suit : après un exposé des faits de l'affaire (paras 10-34), le Luxembourg démontre que l'ensemble des conditions juridictionnelles pour que le Tribunal prescrive des mesures conservatoires sont réunies (paras 35-46), justifie l'ensemble des mesures conservatoires demandées (paras 47-78), procède à la nomination d'un juge *ad hoc* (para 79), et présente ses conclusions (para 80).

II. EXPOSÉ DES FAITS CONSTANTS

10.- Après avoir identifié les éléments rattachant cette requête au Luxembourg (A), on présentera les circonstances de l'immobilisation du navire *Zheng He* (B), et les tentatives infructueuses du Luxembourg pour parvenir à un règlement amiable du différend (C).

A. Le rattachement au Luxembourg

11.- Le *Zheng He* est la propriété de la société luxembourgeoise *European Dredging Company SA* dont l'administration centrale est située à l'adresse suivante :

European Dredging Company SA
34-36, Parc d'Activités Capellen,
L - 8308 CAPELLEN
LUXEMBOURG

Le navire est exploité directement par son propriétaire depuis le Luxembourg. Le management au sens des Codes ISM et ISPS et de la MLC 2006 sont également assurés depuis le Luxembourg.

12.- Le *Zheng He* bat le pavillon du Luxembourg (**Annexe MC2**). Il s'identifie ainsi :

- Numéro OMI : 9448982
- Tonnage : 8015 Tjb
- Type de navire : Drague
- Indicatif d'appel : LXNG

13.- La société luxembourgeoise *European Dredging Company SA* est propriétaire de 12 autres navires battant également pavillon luxembourgeois (**Annexe MC3.1**). Elle est contrôlée par la société mère luxembourgeoise SOFIDRA (**Annexe MC3.2**) dont les filiales opèrent sous la marque *Jan De Nul* un total de 69 navires sous pavillon luxembourgeois (**Annexe MC3.3**).

B. Les circonstances de l'immobilisation du *Zheng He*

14.- Le 5 octobre 2023, le *Zheng He* avait quitté le port de Freeport aux Bahamas pour faire route vers Tampico au Mexique afin d'y escaler. Le navire était donc engagé dans une navigation hauturière.

15.- Comme il est habituel, et afin de respecter au mieux les réglementations et usages locaux, l'armateur luxembourgeois a recouru aux services d'un agent local du navire, la société de droit mexicain *Agencia Consignaria de Buques JVV Logistics JVA*. Cette société de droit mexicain, qui avait pour mission de préparer les entrées des différents navires dans les ports mexicains, était donc chargée par l'armateur de communiquer avec les autorités portuaires et les autorités douanières pour accomplir les formalités requises. Tantôt les entrées des dragues au port ont un objet fiscal, lorsqu'il s'agit d'accomplir les formalités d'importation temporaire en vue d'accomplir consécutivement des travaux de dragage, tantôt les escales ont un but strictement maritime afin d'accomplir différentes actions nécessaires à la reprise de la navigation.

16.- En l'espèce, alors que le navire n'était pas encore sur zone, l'Agent maritime avait d'abord adressé aux douanes « *un préavis d'arrivée d'un navire hauturier* », réservant la possibilité d'une importation temporaire, à un moment où il n'était pas certain qu'elle serait demandée (**Annexe MC4**). A ce stade précoce, l'agent maritime ne faisait d'ailleurs pas référence aux instructions de l'armateur. La capitainerie du port de Tampico prenait acte que le navire était engagé dans une navigation hauturière et qu'il battait le pavillon du Luxembourg (**Annexe MC5**). Elle autorisait son arrivée, sans préciser encore le quai autorisé.

17.- Le *Zheng He* se présentait effectivement le 11 octobre à 7 h 30, à 40 miles marins de la première bouée d'atterrissage sur une zone dénommée « *Areas de Fondeadero de Tampico* ». Au moment de l'arrivée sur rade de Tampico le 11 octobre 2023, 36 gens de mer sont embarqués et forment la société du bord de ce navire luxembourgeois (**Annexe MC6**) : le capitaine et 14 autres membres d'équipage ayant la nationalité d'un Etat membre de l'Union européenne, 12 membres d'équipage de nationalité indonésienne, 5 membres d'équipage de nationalité philippine, 3 membres d'équipage de nationalité indienne, et 1 membre d'équipage de nationalité mexicaine. Débutait alors la période d'attente sur rade, où le navire par la voix de son agent, précise ses intentions et sollicite son admission au port sur la base des informations actuelles, transmises à ce moment précis. Dans le trafic maritime mondial actuel, les périodes d'attente sur rade durent souvent plusieurs jours.

18.- Le 17 octobre 2023 (**Annexe MC7**), l'agent du navire avisait les autorités portuaires de l'objet exclusivement maritime de l'escale sollicitée à Tampico, allant jusqu'à préciser les opérateurs mexicains qui assureront chacune des prestations nécessaires à la poursuite du voyage :

- Relève d'équipage
- Ravitaillement : fournisseur de bateaux *Avimar S.A. de C.V*
- Enlèvement des eaux usées, des boues, des déchets : *Lacavex S.A.*
- *Delta – Iossif Dutsini* : intrants et enlèvement des ordures
- Certificat d'absence de gaz : *Taller MASI*
- Entretien préventif : *Electromex Mantenimiento Industrial Marino, S.A. DE C.V.*

Au stade de la demande d'autorisation d'escale, qui ne mentionne en rien la moindre importation temporaire, l'agent faisait explicitement référence aux instructions de son mandant, le propriétaire du navire (« sur les instructions de notre mandant »).

19.- Le 20 octobre 2023, alors que le *Zheng He* poursuivait sa période d'attente sur la rade de Tampico, la capitainerie du port émettait un bulletin d'alerte météorologique pour la nuit du 22 octobre indiquant des conditions météorologiques adverses avec un épisode qualifié localement de *Surada* : rafales de vent de 25 à 30 nœuds, réduction de la visibilité et vagues de 7 à 10 pieds (**Annexe MC8**). Cela correspond à une situation de force 6 sur l'échelle de Beaufort.

20.- Le 21 octobre 2023, en réponse à sa demande du 17 octobre, le navire *Zheng He* se voyait alors délivrer par la capitainerie du port de Tampico l'autorisation de rejoindre le quai n°3 (**Annexe MC9**). Il rejoignait effectivement le port à 10h 00 pour y être amarré à 14 h 20. Le 23 octobre 2023, l'agent local du navire informait aussitôt les autorités douanières que le *Zheng He* avait été autorisé à rejoindre le quai n°3 où il devait demeurer aux fins d'avitaillement, de maintenance et dans l'attente d'instructions (**Annexe MC10**). La notification aux douanes soulignait expressément que l'admission au port était réalisée « dans le seul but de procéder au ravitaillement du navire, à la relève d'équipage et à un entretien ».

préventif, tout en restant à la disposition des autorités pour tout type d'instructions ». A l'évidence, tant pour des raisons techniques que de commodité, ces opérations connexes à la navigation devaient être assurées à quai et ne pouvaient l'être lorsque le navire mouillait sur rade, à plusieurs miles marins des côtes et des prestataires de services.

21.- Le 24 octobre 2023, les autorités douanières prenaient une première sanction douanière à l'encontre du *Zheng He* (**Annexe MC11**) d'un montant de 9570 Pesos mexicains, avec une réduction de l'amende de 50 % si le paiement intervenait dans les 10 jours ouvrables. Désireux de clore la procédure au plus vite, l'agent mexicain prenait l'initiative de réaliser au plus vite le paiement entre les mains des autorités douanières le 31 octobre 2023 (**Annexe MC12**). Le paiement réalisé de bonne foi par l'agent n'emportait cependant pas reconnaissance par l'armateur des infractions reprochées.

22.- Le procès-verbal était en effet passablement confus, en particulier pour un étranger. En effet, la sanction était prise contre l'agent maritime, mais pas contre le navire ni son propriétaire. Le quatrième considérant du procès-verbal indiquait que le quai n°3 était un « *lieu non autorisé aux navires hauturiers* », alors que l'administration portuaire mexicaine avait pourtant elle-même autorisé le *Zheng He* à y escaler. Le procès-verbal établissait que l'administration douanière avait bien été informée de l'autorisation d'escaler donnée au navire par la capitainerie le 21 octobre en réponse à la demande faite au nom de l'armateur le 17 octobre. Mais il ne prenait pourtant pas en compte le but exclusivement maritime de l'escale ...

23.- Outre le prompt paiement de l'amende, le navire tirait les conséquences du procès-verbal en demandant à régulariser sa situation par un changement de quai. Le *Zheng He* sollicitait donc de la capitainerie du port de Tampico un ordre de mouvement vers le *Terminal of Multiple Uses II, F-6*, pour le 1^{er} novembre 2023 à 6 h 15, afin d'y être amarré pour conduire les opérations annoncées d'avitaillement, de maintenance et de rotation des personnels. L'ordre de mouvement au profit du *Zheng He* était émis par la capitainerie le 31 octobre 2023 (**Annexe MC13**).

24.- Parallèlement, le 31 octobre 2023, les autorités mexicaines préparaient l'immobilisation du navire *Zheng He*. D'une part, les autorités fiscales prenaient une décision préparatoire d'autorisation de visite domiciliaire, sans indiquer toutefois qui ferait l'objet de la visite (**Annexe MC14**). D'autre part, la Capitainerie émettait un bulletin d'alerte météorologique dont elle n'indiquait pas précisément la limite de validité (**Annexe MC15**).

25.- Le 1^{er} novembre à 7 heures, alors qu'un pilote portuaire était reçu à bord du *Zheng He* pour procéder à la manœuvre programmée la veille (**Annexe MC16**), la capitainerie du port donnait *ex abrupto*, par VHS et sans laisser de trace écrite, l'ordre d'interrompre le mouvement du navire au motif que la circulation dans le port était interdite. Le *Zheng He* se trouvait donc contraint de demeurer amarré au quai n°3.

26.- Un nouveau bulletin météo en date du 1^{er} novembre à 10 h 00 mettait fin à l'alerte météorologique ayant immobilisé le navire *de facto*, quelques minutes avant la montée à bord des agents de l'administration déconcentrée des douanes, l'ADACEN, pour réaliser la visite domiciliaire à bord du *Zheng He* et l'immobiliser *de jure* (**Annexe MC 19**).

27.- Ces agents se présentaient en effet dès 10 h 30 pour effectuer une visite domiciliaire à bord (**Annexe MC17**). Ils décidaient d'immobiliser la drague *Zheng He* au motif que le navire en lui-même devait être considéré comme une marchandise dont l'entrée sur le territoire mexicain s'analysait comme une importation, assujettissant son propriétaire au paiement de droits de douane proportionnels à la valeur du navire. Le procès-verbal d'immobilisation était présenté pour contreseing, non pas au Capitaine du *Zheng He*, mais à la société de droit

mexicain *Agencia Consignaria de Buques JVV Logistics JVA*. Ensuite interrogée sur le point de savoir si elle avait été informée préalablement de l'imminence de la visite domiciliaire par les douanes, la capitainerie opposait une réponse négative invérifiable (**Annexe MC 18**).

28.- Nonobstant les diligences diplomatiques et l'exercice des voies de droit mexicain par l'armateur, les autorités mexicaines prenaient le 15 février 2024 une décision administrative dite « *Orden CVD6000037/23* » (**Annexe MC20**), par laquelle elles fixaient la prétendue dette douanière de *European Dredging Company* à 1.616.462.343,62 Pesos mexicains, soit environ 96.230.000 USD. Cette décision procède en outre et cumulativement à la confiscation définitive (sous la seule réserve des voies de recours), du *Zheng He* dont la propriété est dorénavant revendiquée par l'Etat mexicain (« *dicha mercancía pasa a propiedad del fisco federal* »).

29.- Il s'agit d'une situation sans précédent connu, tant pour l'Etat du pavillon que pour son armateur dont les navires ont à plusieurs reprises escalé au Mexique. A supposer même que le propriétaire du navire ait voulu, ou bien même ait dû, entamer une procédure d'importation temporaire de son navire de dragage, le montant des droits pour l'importation temporaire du *Zheng He* s'élevait à 744 USD quelques mois plus tôt (**Annexe MC21**). La confiscation du navire, dont la valeur excède d'un facteur multiplicateur de plusieurs milliers les droits de douane revendiqués pour l'importation temporaire du navire, est sans proportion aucune avec le montant des droits que le Mexique pouvait réclamer. S'y ajoute le prononcé cumulatif d'une amende d'une valeur 96.230.000 USD excédant d'un facteur multiplicateur de 12.000 le montant des droits de douane réclamés pour une importation temporaire, à supposer qu'ils soient dus. Les sanctions infligées contre le *Zheng He* sont donc manifestement disproportionnées. S'y ajoutent les empêchements à régulariser sa situation.

30.- A aucun moment avant la conduite de la visite domiciliaire et la décision d'immobilisation du 1^{er} novembre 2023, ni même avant la décision d'expropriation du navire du 15 février 2024, les autorités mexicaines n'ont pris de contact avec les autorités de l'État du pavillon pour lui notifier les mesures de coercition affectant son navire. Le Mexique n'a adressé préalablement aucune note verbale ni à la représentation diplomatique du Luxembourg ni au *Commissariat aux affaires maritimes* du Luxembourg qui est l'autorité publique tenant le registre du pavillon luxembourgeois⁶.

31.- De même, selon les données publiques disponibles pour les professionnels du droit établis au Mexique, il n'y a pas de précédent connu à ce que l'administration mexicaine des douanes qualifie de marchandise un navire pour former l'assiette du calcul de droits d'importation aux fins d'une importation définitive (**Annexe MC22**). Cette mesure exorbitante est d'autant plus exceptionnelle que le navire est entré au port de Tampico dans des circonstances très particulières :

- Le navire était engagé en navigation hauturière, ce que reconnaît l'administration mexicaine ;
- Les demandes d'autorisation faites au nom du propriétaire indiquaient clairement que le but exclusif de l'escale était de procéder à l'avitaillement, au soutage, à la maintenance préventive et à la rotation des équipages ;
- Alors que le navire mouillait sur rade, il lui a été recommandé d'entrer au port dans le contexte d'un bulletin météorologique alarmant ;
- A la lumière de ces informations, le navire a été dirigé vers le quai n°3 à l'initiative de la capitainerie, relevant du Secrétariat de la Marine. Or, de l'aveu

⁶ Cette information figure sur le site GISIS, site officiel de l'OMI.

même du Secrétariat de la Marine (**Annexe MC 18**), la concession du quai n°3 lui est attribuée depuis 1994, de sorte que son régime juridique devait être connu des autorités portuaires.

C. Les diligences entreprises pour libérer le navire

32.- Toutes les diligences nécessaires ont été entreprises pour libérer le navire que ce soit par l'exercice des voies de droit au Mexique à l'initiative de l'armateur ou par l'engagement diplomatique du Luxembourg pour trouver une solution amiable au différend.

33.- Pour ce qui est des diligences de l'armateur face à l'immobilisation de son navire, l'armateur a d'abord exercé en vain un recours gracieux, avant de saisir les juridictions mexicaines. Le 22 mars 2024, la Cour de district de Tampico a rendu une décision constatant que la procédure douanière diligentée contre le *Zheng He* était nulle (**Annexe MC23**), ce qui privait d'effet juridique la visite domiciliaire, les procès-verbaux d'amende et l'expropriation du navire. Les autorités mexicaines, parties à la procédure et dûment informées, n'ont pas déclaré appel dans le délai prescrit par le droit mexicain qui expirait le 12 avril 2024. Cela est établi par le *Certificat de non-appel contre la décision du 22 mars 2024* établi le 18 avril 2024 par les propres autorités mexicaines, plus précisément par le greffier de justice attaché au Tribunal de district de Tamaulipas (**Annexe MC 24**). Ce certificat valait mise en demeure d'exécuter dans les 3 jours. Il était ainsi établi que la décision annulant la procédure douanière était devenue définitive en l'absence d'appel exercé par les autorités mexicaines dans les délais fixés par leur propre droit. Sur présentation le 19 avril 2024 de cet acte exécutoire issu de l'ordre juridique mexicain (**Annexe MC 25**), les autorités mexicaines ont refusé de libérer le navire et son équipage.

34.- Pour ce qui est des diligences de l'Etat du Luxembourg, elles ont été mises en œuvre dès l'immobilisation du navire. Par une première note verbale datée du 7 novembre 2023, intervenue 6 jours après l'immobilisation de son navire, le Luxembourg souhaitait attirer l'attention des autorités fédérales mexicaines sur cette situation lui faisant grief et appelait à une solution dans le cadre du droit international (**Annexe MC26**). Cette note verbale demeurait sans réponse. Par une deuxième note verbale en date du 14 novembre 2024 (**Annexe MC27**), le Luxembourg sollicitait l'assistance des autorités fédérales mexicaines afin qu'une solution puisse être trouvée avec les autorités douanières. Cette note verbale demeurait sans réponse. Face à la persistance de l'immobilisation, le Luxembourg confirmait l'immatriculation du navire au registre luxembourgeois et manifestait ainsi qu'il entendait exercer la protection du navire (**Annexe MC28**). Deux mois plus tard, le Mexique adressait une note verbale renvoyant l'Etat du Luxembourg aux juridictions internes mexicaines (**Annexe MC29**). Ainsi, aucune suite n'était donnée à la réunion diplomatique qui s'était tenue le 23 février 2024 ; le Luxembourg adressait donc le 29 mars une nouvelle note verbale réitérant la demande d'une solution diplomatique (**Annexe MC30**). Celle-ci demeurait sans réponse. Finalement, le Luxembourg déposait la déclaration en vertu de l'article 287 CNUDM et avisait le Mexique qu'il envisageait de saisir le Tribunal international du droit de la Mer (**Annexe MC31**). Cette dernière note verbale, en date du 29 avril 2024, est demeurée, elle aussi, sans réponse de la part des autorités mexicaines.

III. LA COMPÉTENCE

35.- Le Luxembourg et le Mexique sont parties à la CNUDM, qu'ils ont respectivement ratifiés le 5 octobre 2000 et le 18 mars 1983. Tous deux ont fait une déclaration en vertu de l'article 287 §1 de la Convention. Dans sa déclaration, le Mexique accepte sans ordre de préférence la compétence du Tribunal international du droit de la mer, de la Cour internationale de Justice, et d'un tribunal arbitral spécial de l'annexe VIII pour les catégories de différends qui y sont spécifiés. Dans sa déclaration du 29 avril 2024, le Luxembourg accepte la compétence du Tribunal international du droit de la mer. Conformément à l'article 287 §4, les deux parties se sont donc accordées sur la même procédure, devant le Tribunal international du droit de la mer, pour connaître de tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention.

36.- Dans sa requête introductive d'instance du 3 juin 2024, le Luxembourg a exposé que le différend relatif au navire *Zheng He* qui l'oppose aujourd'hui au Mexique concerne l'interprétation et l'application de la Convention, en particulier les articles 2, 17, 18, 19, 21, 58, 87, 90, 92, 131 et 300 de la Convention.

37.- Le Mexique n'a jamais contesté auprès du Luxembourg sa qualité d'Etat du pavillon du *Zheng He*. Or, le Tribunal a eu l'occasion de rappeler qu'en vertu de la Convention, le navire doit être considéré comme constituant une unité « *en ce qui concerne les obligations qui incombent à l'Etat du pavillon à l'égard du navire [et] le droit qu'a un Etat du pavillon de demander réparation pour toute perte ou tout dommage subis par le navire à la suite d'actes d'autres Etats* »⁷. Dans l'affaire *Virginia G*, le Tribunal a de plus souligné que : « *le « Virginia G » doit être considéré comme une unité et que, par conséquent, le « Virginia G », son équipage et sa cargaison, ainsi que son propriétaire et toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité doivent être traités comme une entité liée à l'Etat du pavillon. Par conséquent, le Panama a le droit de soumettre une réclamation au titre des violations présumées de ses droits en vertu de la Convention, ayant causé un préjudice à ces personnes ou entités* »⁸. Partant, dans sa requête introduite le 3 juin 2024, le Luxembourg réclame la cessation de l'ensemble des violations présumées de ses droits reconnus par la Convention et la réparation des préjudices causés à l'unité qu'est le navire *Zheng He*, composée du navire lui-même, de son équipage, et de toutes les personnes impliquées dans l'activité du *Zheng He* ou ayant des intérêts liés à cette activité.

38.- Parmi les conduites des autorités mexicaines qui ont porté atteinte aux droits du Luxembourg consacrés dans la CNUDM, on relèvera notamment :

- L'immobilisation du *Zheng He* au port de Tampico du fait de la mise en œuvre abusive et discriminatoire d'une procédure douanière à son encontre après avoir autorisé le navire à se rendre au port pour des raisons météorologiques, et particulièrement au quai n°3, et reconnu qu'il était engagé dans une navigation hauturière ;
- Le prononcé d'une sanction disproportionnée et inhabituelle à l'encontre du *Zheng He* permettant le transfert de la propriété du navire à l'Etat mexicain et le changement de pavillon alors même que celui-ci se trouvait en escale et qu'il n'y a eu aucun transfert réel de propriété ou changement d'immatriculation ;
- La non-exécution d'une décision de justice définitive annulant l'ensemble de la procédure douanière à l'encontre du *Zheng He* et le maintien *de facto* de

⁷ Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 48, par. 106.

⁸ Navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, TIDM Recueil 2014, p. 48, par. 127.

l'immobilisation en violation du droit de quitter le port consacré à l'article 18 §1(b) CNUDM ;

- Le refus des autorités mexicaines de négocier avec le Luxembourg une solution conforme au droit international de la mer.

39.- On rappellera, ce que le Mexique ne peut ignorer, que l'Etat est responsable des actes de tous ses organes, qu'ils exercent des fonctions législatives, administratives, judiciaires ou autres, et que ces organes relèvent du gouvernement central ou d'une collectivité territoriale de l'Etat, y compris lorsque ces organes outrepassent leur compétence ou contreviennent à leurs instructions. Cela est établi par le droit international général et reflété dans les articles 4 et 7 des Articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, élaborés par la Commission du droit international⁹.

40.- Parmi les règles internationales violées par le Mexique, on mentionnera à la fois des dispositions spécifiques de la CNUDM et d'autres règles du droit international qui, conformément à l'article 293 §1 de la Convention, ne sont pas incompatibles avec celle-ci :

- Le droit de quitter les eaux intérieures énoncé au paragraphe 1 (b) de l'article 18 CNUDM ;
- Les autres droits et libertés de navigation reconnus au profit des navires étrangers et de leur Etat de pavillon, qui constituent la pierre angulaire du droit de la mer, à savoir la liberté de navigation dans la zone économique exclusive figurant à l'article 58 CNUDM et la liberté de navigation dans la haute mer figurant aux articles 87 et 90 CNUDM ;
- L'obligation pour un Etat partie d'accorder aux navires battant pavillon d'un Etat sans littoral un traitement égal à celui qui est accordé aux autres navires étrangers dans ses ports de mer qui figure à l'article 131 CNUDM ;
- L'obligation pour un Etat partie d'accomplir ses obligations au titre de la Convention de bonne foi et de ne pas exercer les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la Convention d'une manière qui constitue un abus de droit conformément à l'article 300 CNUDM ;

Si l'article 300 ne saurait s'appliquer de manière autonome¹⁰, outre les dispositions déjà mentionnées de la Convention, l'article 2 CNUDM reconnaît la souveraineté de l'Etat côtier sur ses eaux intérieures, et les articles 218 et 220 CNUDM consacrent certains pouvoirs limités au profit de l'Etat du port et de l'Etat côtier. Il en résulte que l'ensemble des compétences et pouvoirs de l'Etat à l'égard des navires étrangers, y compris dans ses eaux intérieures et ses ports de mer, ne peut pas être exercé de manière abusive sans violer la Convention. Les espaces maritimes sont tous liés entre eux et ils sont appréhendés comme tels par la Convention. Le Luxembourg rappelle par ailleurs qu'en vertu du droit international général, tout Etat qui admet sur son territoire un étranger doit le traiter conformément aux considérations élémentaires d'humanité, sans arbitraire ni discrimination. La Cour internationale de Justice l'a clairement rappelé dans l'affaire de la *Barcelona Traction* : « *Dès lors qu'un Etat admet sur son territoire des investissements étrangers (ou des ressortissants étrangers) il est tenu de leur apporter la protection de la loi et assume certaines obligations quant à leur traitement*

⁹ Annexe à la résolution 56/83 de l'Assemblée générale des Nations Unies en date du 12 décembre 2001.

¹⁰ Navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne), arrêt, TIDM Recueil 2013, p. 43, par. 137.

[...] ce traitement est garanti par le droit international général même en l'absence de tout traité »¹¹.

- L'obligation de respecter les droits de l'homme internationalement reconnus, notamment ceux consacrés par le *Pacte international relatif aux droits civils et politiques* ratifié par le Mexique et le Luxembourg parmi lesquels figure le droit à la liberté et à la sécurité (article 9) et ceux consacré par le *Pacte international relatif aux droits économiques sociaux et culturels*, également ratifié par le Mexique et le Luxembourg, parmi lesquels figurent le droit au travail et à des conditions de travail justes et favorables (articles 6 et 7) et le droit à la santé (article 12).

41.- En résumé, le différend international opposant le Luxembourg et le Mexique concerne la licéité de l'immobilisation, de la taxation et de la confiscation du *Zheng He*. Les droits que le Luxembourg cherche à protéger constituent un élément central du droit de la mer et ont pour but de garantir la liberté de navigation et d'autres utilisations internationalement licites de la mer. La manière dont le Mexique a traité le *Zheng He* tout au long de la procédure douanière menée à son encontre dénote un manque de bonne foi et un exercice abusif de sa compétence en tant qu'Etat côtier dans ses eaux intérieures. Le Mexique a privé d'effet l'ensemble des droits et libertés de navigation consacrés au profit du Luxembourg dans la Convention et a privé les membres de l'équipage de certains droits de l'homme internationalement reconnus. Les droits revendiqués par le Luxembourg sont plus que plausibles : ils résultent des dispositions expresses de la Convention, des deux Pactes de 1966 et du droit international général.

42.- Aucune des exceptions à l'acceptation des procédures de règlement des différends prévues dans la Partie XV, Section 2, de la Convention, ne concerne l'objet du différend soumis au Tribunal. En particulier, dans sa déclaration au titre de l'article 298 CNUDM, le Mexique a exclu les différends relatifs à la délimitation des zones maritimes, les différends portant sur des baies ou titres historiques, et les différends relatifs à des activités militaires. Ces exclusions ne s'appliquent pas en l'espèce.

43.- En dépit des efforts du Luxembourg en vue d'un règlement diplomatique du différend, efforts qui ont été rappelés *supra* au paragraphe 34, le Mexique a nié la dimension internationale du différend et l'existence de droits propres du Luxembourg en tant qu'Etat du pavillon. Dans la seule note verbale transmise par le Mexique, en date du 24 mars 2024, les voies de recours mexicaines sont présentées comme la « *voie appropriée* » pour protéger l'ensemble des droits en cause (**Annexe MC29**). Le Mexique prétend donc que le différend est d'ordre strictement national et douanier là où le Luxembourg prétend que la qualité même de navire battant pavillon étranger du *Zheng He* a été et continue d'être niée en violation du droit international. Il existe donc bien « un désaccord sur un point de droit ou de fait, une contradiction, une opposition de thèses juridiques ou d'intérêts »¹² entre les deux Etats. Pendant de longs mois, et jusqu'au 24 mars 2024, l'absence de réponse de la part du Mexique aux premières notes verbales du Luxembourg témoignait déjà de ce que le Mexique ne considère pas, à l'inverse du Luxembourg, que le présent différend met en jeu la CNUDM et appelle une solution tenant compte du droit international.

44.- Malgré les efforts du Luxembourg, le différend relatif au *Zheng He* qui l'oppose au Mexique, au sujet de questions relatives à l'interprétation et l'application de la Convention, n'a pas été réglé par l'application de la partie XV, section 1. Pour rappel, les dernières notes

¹¹ *Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited*, arrêt du 5 février 1970, Exceptions préliminaires, C.I.J. Recueil 1970, p. 3, §33.

¹² CPJI, *Concessions Mavrommatis en Palestine*, arrêt n° 2, 1924, 1924, C.P.J.I. série A. n° 2, p.11.

verbales adressées par le Luxembourg évoquaient expressément de possibles recours internationaux y compris devant le Tribunal international du droit de la mer. Elles sont restées sans réponse. En conséquence, la condition requise par l'article 286 CNUDM est remplie.

45.- De jurisprudence constante et conformément à l'article 290 §1 de la Convention, afin de prescrire des mesures conservatoires, le Tribunal « *n'a pas besoin de s'assurer de manière définitive qu'il a compétence quant au fond de l'affaire* », mais il faut et il suffit que « *les dispositions invoquées par le demandeur semblent prima facie constituer une base sur laquelle la compétence du Tribunal pourrait être fondée* »¹³. De même, à ce stade de la procédure, le Tribunal « *n'a pas à se préoccuper des prétentions concurrentes des deux Parties et [...] il doit seulement s'assurer que les droits [que les parties] revendiquent et dont elles sollicitent la protection sont au moins plausibles* »¹⁴.

46.- Il ressort de l'ensemble de ces éléments que la condition requise par l'article 290 §1 en vertu de laquelle le Tribunal peut prescrire des mesures conservatoires s'il considère *prima facie* avoir compétence en vertu de la partie XV de la Convention est clairement remplie en l'espèce.

¹³ Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), mesures conservatoires, ordonnance du 11 mars 1998, TIDM Recueil 1998, p. 37, par. 29 ; voir aussi Navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Royaume d'Espagne), mesures conservatoires, ordonnance du 23 décembre 2010, TIDM Recueil 2008-2010, p. 27 et 65, par. 39 et 69) ; Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan Atlantique (Ghana/Côte d'Ivoire), mesures conservatoires, ordonnance du 25 avril 2015, TIDM Recueil 2015, p. 155, par. 34

¹⁴ Incident de l'« *Enrica Lexie* » (Italie c. Inde), mesures conservatoires, ordonnance du 24 août 2015, TIDM Recueil 2015, p. 182, par. 84

IV. EXPOSÉ DES MOYENS DE DROIT ET CARACTÉRISATION DE L'URGENCE

47.- L'immobilisation et l'amende exorbitante pesant sur le navire *Zheng He* créé un risque réel et imminent de préjudice irréversible pour le Luxembourg (A). Le Luxembourg sollicite donc le prononcé de mesures conservatoires (B) dont la nécessité est établie au regard du standard d'appréciation du Tribunal (C).

A. LE RISQUE RÉEL ET IMMINENT DE PRÉJUDICES IRREVERSIBLES

48.- En l'absence de garanties ordonnées en faveur de l'Etat du pavillon, et dans l'attente du règlement au fond du différend, la prolongation de l'immobilisation du navire au-delà d'une période de six mois crée un risque réel et imminent de préjudices irréversibles. Une asymétrie d'information entre le Mexique et le Luxembourg est d'abord caractérisée (1°). Le Luxembourg en tant qu'Etat du pavillon est ensuite empêché d'exercer pleinement ses obligations en matière de sécurité maritime (2°) et de travail maritime (3°). La perte du navire est encourue du fait de sa lente dégradation au mouillage à Tampico (4°). La perte du navire est aussi et surtout encourue du fait de la persistance des autorités mexicaines à vouloir confisquer le navire, ce qui aboutirait encore à porter atteinte au pavillon luxembourgeois (5°). Le prononcé d'une amende distincte de l'expropriation du *Zheng He* fait légitimement redouter une autre atteinte au pavillon luxembourgeois par l'immobilisation de navires apparentés, exploités sous le même pavillon par le groupe *Jan De Nul* (6°).

1° L'asymétrie d'information entre le Mexique et le Luxembourg

49.- Dans le litige qui oppose l'armateur aux autorités mexicaines et qui a conduit à l'exercice de mesures coercitives sur le navire *Zheng He*, l'armateur se trouve être dans une situation très défavorable d'asymétrie d'information, par comparaison avec les autorités portuaires et douanières mexicaines. Cette asymétrie affecte plus gravement encore la position du Luxembourg.

50.- Ainsi, en pratique, il lui est impossible de rapporter la preuve des instructions orales, notamment celles données par la capitainerie par radio VHF (**Annexe MC15**), tout comme il lui est difficile d'établir les circuits décisionnels impliquant les différentes administrations du Mexique, en particulier la coordination préalable entre la capitainerie et l'administration des douanes (**Annexe MC16**) : il doit s'en remettre aux seules déclarations des administrations.

51.- L'armateur ne dispose que de certaines des pièces du dossier administratif, douanier et fiscal le concernant directement, moyennant des retards qui traduisent une volonté évidente de rétention de l'administration mexicaine. La décision d'immobilisation du navire en date du 1^{er} novembre (**Annexe MC17**) n'a été notifiée à l'armateur que le 28 novembre 2023, soit quatre semaines plus tard... De même, l'armateur n'est-il pas en mesure de vérifier l'horodatage et la validité des signatures électroniques apposées sur les documents officiels, selon des standards techniques et des accréditations qui sont sous le contrôle des autorités mexicaines. Il en découle que les autorités mexicaines peuvent soutenir sans contradiction qu'elles seraient légitimes à avoir laissé s'écouler passivement le délai d'appel contre la

décision de la *District Court de Tampico, Tamaulipas* du 22 mars 2024 (**Annexe MC 22**) annulant la procédure douanière au motif qu'elles auraient rencontré un problème avec leur propre système d'administration électronique.

52.- De même, s'agissant des conditions d'émission des bulletins d'alertes météo de la capitainerie, (**MC8, 15 et 19**), le pavillon luxembourgeois n'est pas en mesure de déterminer s'ils ont été émis dans des conditions analogues à celles qui prévalent d'ordinaire ni s'ils ont été émis afin d'attirer puis de retenir le navire à quai.

53.- Dans le cadre du différend interétatique qui oppose à présent le Luxembourg au Mexique, une telle situation d'asymétrie doit être corrigée par la prescription de mesures conservatoires permettant l'accès de l'État du pavillon aux informations contextuelles entourant les mesures de coercition prises par le Mexique contre le *Zheng He*. Le Luxembourg doit être mis en mesure de comparer le traitement réservé à son navire au traitement réservé dans la même période à d'autres navires battant pavillon étranger par les autorités mexicaines. Il en va de l'égalité des parties devant le Tribunal, organe judiciaire, qui est soumis aux exigences de la bonne administration de la justice.

54.- L'immobilisation du navire *Zheng He* au Port de Tampico, dans les eaux intérieures du Mexique, prive l'État du pavillon de la possibilité concrète et effective de prescrire et de faire exécuter les mesures d'enquête et les mesures conservatoires dont il a besoin. Le Luxembourg doit nécessairement recourir à des instruments de coopération interétatique supposant la collaboration de l'État sur le territoire duquel les mesures sont sollicitées. En l'occurrence, la *Convention de La Haye sur l'obtention des preuves à l'étranger en matière civile et commerciale conclue le 18 mars 1970*, à laquelle le Mexique est partie, régit la matière civile et commerciale, ce qui exclut le contentieux public et pénal. Il conviendrait donc d'emprunter les voies habituelles de la coopération pénale : or aucune enquête pénale n'a été ouverte au Luxembourg par les autorités luxembourgeoises. Il n'existe pas non plus d'accord bilatéral entre le Luxembourg et le Mexique qui trouverait à s'appliquer. En l'absence d'instrument adéquat, et au vu de la cristallisation du différend, le Luxembourg n'a souhaité ni aggraver le différend, ni s'exposer à l'exercice d'un refus discrétionnaire par les autorités mexicaines alors même que l'accès à ces informations est nécessaire pour appuyer ses prétentions au fond et répondre de manière appropriée aux allégations du Mexique devant le présent Tribunal. Il faut à ce titre rappeler qu'à aucun moment les autorités mexicaines n'ont alerté les autorités luxembourgeoises de la situation dans laquelle se trouvait le *Zheng He* et que les autorités mexicaines sont restées largement silencieuses face aux sollicitations diplomatiques du Luxembourg.

2° L'impossibilité pour l'Etat du pavillon d'exercer ses prérogatives en matière de sécurité du navire

55.- En qualité d'Etat du pavillon arboré par le navire *Zheng He*, le Luxembourg est tenu d'obligations en vertu de la CNUDM et d'autres conventions internationales auxquelles il est partie. Or l'immobilisation durable du navire par le Mexique l'empêche, *de facto* et *de jure*, d'assumer en qualité d'Etat souverain ses obligations, en particulier concernant la sécurité du navire.

56.- Le Luxembourg en tant qu'Etat du pavillon doit en particulier veiller au respect de la Convention SOLAS (pour *safety of life at sea*), ce qui implique, en vertu des pouvoirs délégués par l'Etat du pavillon, la réalisation de visites régulières par la société de classification retenue. Ainsi, le navire *Zheng He* n'a pas pu subir le « *Bottom Survey in Dry Dock or afloat* » qui devait être réalisé au plus tard le 8 janvier 2024 (**Annexe MC32**). L'immobilisation du

navire, à l'évidence, a empêché le passage en cale-sèche ; la turbidité des eaux du port de Tampico n'a pas permis de faire réaliser cette visite par des plongeurs sous-marins du fait de la faible visibilité. Il en résulte que le navire ne jouit plus que d'un certificat conditionnel valable seulement jusqu'au 7 juin 2024. De même, il est exigé par la Convention SOLAS que le test des canots de sauvetage soit réalisé à bâbord et à tribord le 7 juin 2024 au plus tard. Le test des canots de sauvetage implique, dans des conditions réelles, leur projection à l'eau, ce qui est à l'évidence impossible lorsque le navire est amarré (**Annexe MC 32**). Pour l'heure, l'état du navire a permis l'émission d'un *Short Term Cargo Ship Safety Equipment Certificate* en accord avec Bureau Véritas (**Annexe MC 33**). La prolongation de l'immobilisation du navire par le Mexique a donc pour effet d'empêcher l'Etat du pavillon de veiller à l'accomplissement de la certification statutaire.

57.- La sécurité du navire exige également le maintien à bord d'un équipage minimal dont le nombre et les qualifications sont prescrits par l'Etat du pavillon en fonction des caractéristiques nautiques du navire. Tel est l'objet du *Minimum Safe Manning Document* émis par l'Etat du pavillon le 30 août 2023 (**Annexe MC 34**) et prescrivant la présence réglementaire minimale de 10 marins dans des qualifications précises, auxquelles il faut ajouter la présence d'autres marins pour l'entretien courant du navire. En effet, le nombre minimum de marins prescrit par le *Minimum Safe Manning Document* prend en compte la sécurité minimale de la navigation et pas les contraintes de l'entretien journalier du navire.

58.- Aussi longtemps que dure l'immobilisation du *Zheng He* dans le port de Tampico, la préservation des droits du Luxembourg en tant qu'Etat du pavillon exige que le Mexique permette la maintenance préventive et curative du navire afin d'assurer sa conformité aux normes nationales, européennes et internationales applicables aux navires battant pavillon luxembourgeois. En outre, l'absence de réalisation des maintenances préventives pourrait à terme provoquer des atteintes à des intérêts protégés. Il en va ainsi de la protection des droits contractuels, des droits sociaux et des droits fondamentaux des marins.

3° L'impossibilité pour l'Etat du pavillon d'exercer ses prérogatives en matière de protection des gens de mer

59.- Le *Zheng He* est couvert par un certificat de conformité à la MLC (**Annexe MC 35**). En tant qu'Etat du pavillon, le Luxembourg doit s'assurer du respect des droits sociaux des marins en vertu de la *Convention sur le travail maritime*, nécessité d'autant plus impérieuse en l'espèce que le Mexique n'est pas partie à cette convention internationale largement ratifiée. La conformité juridique des contrats de travail des marins a pu être vérifiée sur une base documentaire, de même que la fréquence des relèves, nonobstant l'immobilisation. Mais le contrôle des conditions de vie et des conditions de travail à bord doit également être réalisé. Il importe *a minima* que le Luxembourg en tant qu'Etat du pavillon obtienne certaines garanties quant à la non-dégradation des conditions de vie et de travail à bord du *Zheng He*.

60.- D'abord, le *Zheng He* est un navire moderne, pourvu des commodités usuelles pour un navire de sa catégorie. Mais, le séjour prolongé au port empêche la maintenance d'équipements essentiels tels que le moteur auxiliaire Man permettant l'alimentation électrique du navire. Or l'alimentation électrique du navire conditionne le fonctionnement d'équipements tels que les climatiseurs et ventilations, les chambres froides, les systèmes d'eau douce et de traitement des eaux usées qui sont particulièrement nécessaires pour un séjour prolongé dans un climat équatorial. Les conditions de vie et de travail pour l'équipage maintenu à bord par les exigences de sécurité pourraient donc se dégrader très rapidement si le moteur auxiliaire cessait de fonctionner. A présent, le constructeur du moteur auxiliaire, considérant l'absence

de maintenance préventive, décline à présent toute responsabilité en cas de panne du moteur auxiliaire (**Annexe MC 36**). De plus, il est très difficile, voire impossible (en raison des restrictions à l'importation) d'obtenir certains équipements et certaines pièces au Mexique. Et les dysfonctionnements de l'alimentation électrique peuvent à leur tour endommager les équipements électriques de tous types.

61.- Le respect des règles de la Convention sur le travail maritime, en particulier des règles A3.1, A3.2 et A3.3 est donc en cause. Au titre de la *Règle A3.1 relative au logement et loisirs* et aux *Principes directeurs* qui la concrétisent, on soulignera que la panne du moteur auxiliaire entraînerait l'interruption de la ventilation et de l'éclairage, ce qui serait problématique au regard des *Principes directeurs* B3.1.2.(Ventilation), B3.1.4.(Eclairage), B3.1.6.(Réfectoires) et B3.1.8(Infirmierie). L'interruption de l'alimentation en eau douce courante serait également problématique du point de vue des principes *Principes directeurs* B3.1.6.(Réfectoires), B3.1.7.(Installations sanitaires), mais encore du point de vue de la *Règle 3.2 relative au service de table*. Cette dernière a pour objet d'« assurer aux gens de mer une alimentation de bonne qualité, y compris l'eau potable, servie dans des conditions d'hygiène réglementées ».

62.- De même, puisque le Mexique n'est pas partie à la MLC, le respect du Titre IV (Protection de la santé, soins médicaux, bien être et protection en matière de sécurité sociale) de cette convention est en cause. Le Luxembourg doit obtenir l'assurance que l'objectif de « protéger la santé des gens de mer et leur assurer un accès rapide à des soins médicaux à bord et à terre » sera bien assuré, en particulier en vertu des Règles 4.1 et 4.3. La Règle 4.1 implique que le droit des marins de recevoir effectivement à terre des soins adaptés soit garanti. Selon la définition de la santé admise par l'OMS, « La santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité »¹⁵. Il en découle que l'angoisse liée à l'immobilisation du navire sans savoir s'il pourra ou non appareiller et l'inquiétude liée à l'issue incertaine des procédures juridictionnelles en cours au Mexique sont de nature à porter atteinte à la santé mentale des marins, en faisant peser sur eux une anxiété caractérisant un préjudice en leur chef et un préjudice dans le chef de l'Etat du Luxembourg, quelles que soient leurs nationalités respectives, puisqu'ils appartiennent à la société du bord et forment une unité avec le navire. Cette anxiété est encore accrue par la perspective de la perte totale du navire si l'expropriation était confirmée. Une expertise psychologique a établi que le Capitaine du navire, Gerrit de Voos, avait été particulièrement affecté par les conditions de réalisation de la visite domiciliaire (**Annexe MC 37**).

63.- Ensuite, si l'armateur a continué à payer les salaires fixes aux marins, ceux-ci sont désormais privés des primes d'activité liée à l'opération du navire du fait de son immobilisation. Dans le même temps, le navire reste à quai, ce qui implique possiblement une adaptation des salaires au sens de la Règle 2.3 MLC.

4° La dégradation et la dépréciation du Zheng He

64.- Selon la classification de Köppen-Geiger, la ville de Tampico est soumise à un climat équatorial, coté par les lettres Af. Les précipitations annuelles à Tampico sont en moyenne de 2557.1mm, c'est-à-dire beaucoup plus importantes qu'à Paris où elles sont en

¹⁵ Préambule à la Constitution de l'Organisation mondiale de la Santé, tel qu'adopté par la Conférence internationale sur la Santé, New York, 19 juin -22 juillet 1946; signé le 22 juillet 1946 par les représentants de 61 Etats. (Actes officiels de l'Organisation mondiale de la Santé, n°. 2, p. 100) et entré en vigueur le 7 avril 1948. Cette définition n'a pas été modifiée depuis 1946.

moyenne de 475 mm. Sur l'année, la température moyenne à Tampico est de 25°C contre une moyenne annuelle est de 12.3°C à Paris. Dans ces conditions, l'immobilisation prolongée du navire est une épreuve tant pour les hommes d'équipage, confinés sur le navire, que pour le navire et ses équipements.

65.- Le navire *Zheng He* est un navire de haute technicité : il s'agit plus précisément d'une « drague à disque désagrégateur » d'une jauge brute de 8015 tjb et de 110 mètres de long (138,5 m de longueur hors tout). Ce bâtiment est pourvu d'un disque désagrégateur ou *cutter* qui sert à désagréger les matériaux avant leur pompage et refoulement. La drague est pourvue de deux moteurs destinés à sa propulsion d'une puissance unitaire de 3500 Kw et elle est capable de naviguer à une vitesse de 13 nœuds. Il ne s'agit donc pas d'une barge stationnaire, mais bien d'un véritable navire apte aux périls de la mer pourvu de son propre système de propulsion. Or, l'immobilisation d'un tel navire pendant plus de six mois est particulièrement dommageable. Comme pour tout navire, l'immobilisation produit déjà des effets nuisibles. L'emplacement et la situation du navire ne permettent pas de nettoyer convenablement la coque et les autres parties extérieures, ce qui favorise le phénomène bien connu de *fouling*. L'accumulation de coquillages et d'algues sur la coque (**Annexe MC38**) détériore la coque ; elle est de nature à réduire la vitesse du navire et à accroître lourdement sa consommation, dégradant son bilan carbone, lorsqu'il reprendra la mer. S'agissant à présent plus spécifiquement d'une « drague à disque désagrégateur », l'inactivité durable des systèmes de moteurs et de pompes dans un environnement équatorial fait courir au navire un risque réel de pannes importantes de ces équipements, appelant de lourds investissements pour une remise en état.

66.- A ce jour, alors même qu'une décision exécutoire des juridictions mexicaines a établi l'invalidité de la procédure douanière, les autorités mexicaines maintiennent l'immobilisation du navire *Zheng He*, sans qu'il soit durablement possible de conduire les opérations de maintenance préventive et curative ainsi que celles de maintien de la certification statutaire et de la classe. Les équipements de dragage sont eux-mêmes inutilisés. Sur la base d'une procédure irrégulière, les autorités mexicaines maintiennent leur prétention à exercer temporairement ou durablement un droit de propriété sur le *Zheng He*. Il en découle que la valeur du navire *Zheng He* va aller en se dépréciant, ce qui aboutirait finalement à une expropriation *de facto* quand bien même l'armateur parviendrait finalement à faire valoir ses droits devant les juridictions mexicaines et le Luxembourg à faire valoir ses droits devant le Tribunal. A ce jour, l'établissement de la valeur du navire ne peut être opéré avec certitude. Mais l'immobilisation du navire, si elle devait se prolonger sans garantie immédiate de la maintenance et du maintien de la classe et de la certification, conduirait l'armateur à devoir remplacer son navire par un navire de service équivalent pour l'inscrire sous pavillon luxembourgeois.

5° L'atteinte au pavillon luxembourgeois par l'expropriation du *Zheng He*

67.- Par la décision administrative dite « Orden CVD6000037/23 » du 15 février 2024, les autorités mexicaines ont exprimé leur volonté unilatérale de confisquer définitivement le *Zheng He* dont la propriété est dorénavant revendiquée par l'Etat mexicain (« *dicha mercancía pasa a propiedad del fisco federal* ») (**Annexe MC 20**). Selon la *legal opinion* rédigée par un cabinet international d'avocats établis au Mexique (**Annexe MC 22**), la décision du 15 février 2024 vaut confiscation définitive du navire :

« the declaration that the merchandise consisting of the Zheng he becomes the property of the Mexican Government (Fisco Federal), because the tax authority determined that the EDC did not prove the legal import, possession and/or stay in Mexican territory in breach of the provisions of Article 146, section I of the Customs Law, in relation to Article 36-A, Section I, paragraph (a) of said law ».

Alors même que la Cour de district de Tampico a constaté par une décision en date du 22 mars 2024 devenue définitive (**Annexes MC 23, 24 et 25**) que la procédure douanière diligentée contre le *Zheng He* était nulle (ce qui prive d'effet juridique les actes consécutifs que sont les procès-verbaux d'amende et l'expropriation du navire), les autorités mexicaines ont refusé de relâcher le navire sur présentation du jugement portant la formule exécutoire.

68.- L'expropriation du navire, à laquelle s'ajoute une amende ayant pour assiette la valeur du navire, porte atteinte aux droits de son propriétaire luxembourgeois, *European Dredging Company* et constitue un préjudice qui peut être évalué à la valeur de remplacement à neuf d'un navire équivalent, étant précisé que les dragues ne sont pas des navires standards à l'image des navires citernes. L'atteinte à la propriété de l'armateur caractérise déjà un préjudice propre du Luxembourg.

69.- Mais il y a plus. L'expropriation définitive par le Mexique porterait atteinte à la sécurité juridique du rattachement du navire *Zheng He* au pavillon luxembourgeois. Le Mexique, se prévalant du *fait du prince* pris en la forme d'une décision administrative unilatérale, revendique la propriété du navire, ce qui lui permettrait ensuite, le cas échéant, de chercher à exploiter directement ou indirectement le navire, à en céder la propriété, ou encore de tenter de placer le navire exproprié sous pavillon mexicain, en essayant de le justifier sous l'empire de l'art. 92 § 1 *in fine* CNUDM. Une telle décision unilatérale prise en violation de la souveraineté de l'Etat luxembourgeois et de son ordre public se verrait refuser tout effet au Luxembourg, de sorte qu'il n'y aurait pas transfert licite et reconnu de droits réels au sens de l'article 92 CNUDM.

70.- La poursuite par le Mexique de la procédure interne mexicaine aux fins d'obtenir confirmation de l'expropriation définitive du navire aurait donc pour effet une double violation des droits du Luxembourg. D'une part, l'article 92 § 1 *in principio* dispose bien que : « *Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat* ». D'autre part, l'article 92 § 1 *in fine* dispose encore que : « *Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation* », ce qui interdit le changement de pavillon pendant le voyage hauturier du *Zheng He* et alors que celui-ci reste inscrit au registre luxembourgeois. L'interdiction faite à l'Etat mexicain d'aggraver le différend en intentant de nouveaux recours internes est donc sollicitée.

6° L'atteinte au pavillon luxembourgeois par l'immobilisation d'autres navires luxembourgeois

71.- La société luxembourgeoise *European Dredging Company* opérant la drague *Zheng He* exploite également 12 autres navires sous pavillon luxembourgeois. Quant à la société mère SOFIDRA et ses autres filiales, qui sont également Luxembourgeoises, elles opèrent 68 autres navires sous pavillon luxembourgeois. Or, l'accroissement de la prétendue dette douanière de la société *European Dredging Company SA* au fur et à mesure de l'écoulement du temps rend plausible que les autorités mexicaines décident ultérieurement d'immobiliser d'autres navires de la flotte de *European Dredging Company SA* ou de la flotte

propriété des autres filiales de SOFIDRA, à l'occasion de l'exercice de leur droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales mexicaines ou lors d'une escale technique.

72.- Ce risque frappant les navires battant pavillon luxembourgeois apparentés au *Zheng He* est vraisemblable et prive concrètement ces navires de la possibilité de naviguer dans les eaux sous juridiction mexicaine. Cette privation, affectant l'un des armateurs emblématiques du pavillon luxembourgeois, fait grief à l'Etat du Luxembourg. Des garanties de non-aggravation et de non-extension du différend à d'autres navires battant pavillon luxembourgeois apparentés au *Zheng He* sont donc sollicitées.

B. LES MESURES CONSERVATOIRES DEMANDEES

73.- Le Luxembourg prie respectueusement le Tribunal de prescrire les mesures conservatoires suivantes :

1. Afin de préserver les droits et libertés fondamentaux de l'équipage :

- Enjoindre au Mexique de continuer à garantir la liberté de circulation des membres de l'équipage hors du navire et leur accès aux établissements du système de santé, à des lieux de culte, et à des équipements de loisirs ;
- Enjoindre au Mexique de continuer à garantir qu'il ne sera pas fait obstacle au renouvellement de l'équipage et aux rotations nécessaires ;
- Enjoindre au Mexique de continuer à garantir que l'équipage ne sera pas contraint par la force publique à débarquer du navire ni empêché d'y réembarquer ;

2. Afin de préserver les droits du Luxembourg en tant qu'Etat du pavillon :

- Enjoindre au Mexique de permettre au Luxembourg d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur le navire, et de rendre possible toutes mesures nécessaires à la maintenance préventive et curative du *Zheng He* afin d'assurer sa conformité aux normes nationales, européennes et internationales applicables aux navires battant pavillon luxembourgeois ;
- Interdire au Mexique d'exploiter directement ou indirectement le navire *Zheng He* ;
- Interdire au Mexique toute mesure de création ou de transfert des droits réels sur le navire et le transfert du pavillon du navire *Zheng He* ;

3. Afin de ne pas aggraver ou étendre le différend :

- Interdire au Mexique de recouvrer l'amende douanière de 1.616.462.343,52 Pesos Mexicains prononcée à l'encontre de *European Dredging Company SA* ;
- Interdire au Mexique d'immobiliser, de confisquer et d'exproprier, sous quelque procédure que ce soit, des navires apparentés au navire *Zheng He* battant pavillon luxembourgeois qu'ils soient la propriété de *European Dredging Company SA*, de sa société mère SOFIDRA ou de toute autre filiale de SOFIDRA ;
- Interdire au Mexique d'intenter de nouvelles procédures nationales ou de nouveaux recours contre le *Zheng He*, contre *European Dredging Company SA*, contre sa société mère SOFIDRA et contre toute autre filiale de SOFIDRA ;

4. Afin de garantir l'égalité des parties dans la procédure devant le Tribunal :

- Autoriser les agents du Luxembourg à procéder sur le territoire du Mexique sans contrainte à tout acte d'instruction en lien avec la présente procédure, notamment pour constater l'état du navire *Zheng He* et recueillir toutes preuves utiles ;
- Transmettre au Luxembourg à sa demande et après contrôle du Tribunal les informations et documents auxquels le Luxembourg n'a pas été en mesure d'accéder

relativement aux procédures, gracieuses et contentieuses, de droit mexicain engagées au sujet du *Zheng He*, y compris dans l'immédiat :

- L'identification des différents quais du port de Tampico, avec leur dénomination officielle et/ou usuelle, et les coordonnées GPS des points extrêmes de chaque quai ;
- Les textes réglementaires mexicains en vigueur au 21 octobre 2023, ayant fait l'objet d'une publication officielle, relativement au régime fiscal et douanier de chacun des quais du port de Tampico ;

C. L'OPPORTUNITE DES MESURES CONSERVATOIRES DEMANDEES

74.- Invité à se prononcer sur des mesures conservatoires rendues nécessaires par la réalité et l'urgence des atteintes aux droits du Luxembourg, le Tribunal international du droit de la mer doit s'assurer que les droits revendiqués par les parties sont plausibles ou vraisemblables, selon un standard d'analyse *prima facie* tenant à ce que le différend n'est pas à ce stade en l'état d'être jugé au fond.

75.- Les faits constants allégués par le Luxembourg sont soutenus par une offre de preuve précise et rigoureuse, appuyée en large part sur les documents officiels notifiés par le Mexique à l'Armateur et sur d'autres documents officiels.

76.- Les droits invoqués par le Luxembourg sont directement tirés de la CNUDM dans laquelle ils trouvent principalement leur source. En premier lieu, il en va ainsi du droit qu'à l'Etat du pavillon à ce qu'un navire régulièrement immatriculé ne voit pas sa qualité de navire contestée et du droit à ne pas être empêché d'exercer sa juridiction et ses contrôles. En second lieu, il en va ainsi du droit qu'à tout navire d'exercer son droit de passage inoffensif entrant pour escaler dans les eaux intérieures d'un port maritime dans des conditions non-discriminatoires et non constitutives d'un abus de droit. Il en va également ainsi du droit qu'à tout navire d'exercer son droit de passage inoffensif sortant pour rejoindre la haute mer et exercer la liberté de navigation. Ces droits ne sauraient être niés par le Mexique dans la mesure où l'article 2 § 3 de la CNUDM stipule que « *La souveraineté sur la mer territoriale s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international* ». En l'occurrence les autres règles du droit international visées par le Luxembourg, outre le droit coutumier, sont des conventions internationales qui ne contredisent pas la CNUDM, mais la complètent ou la concrétisent. S'agissant des droits fondamentaux de l'équipage, le Luxembourg invoque le *Pacte international relatif aux droits civils et politiques*, le *Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels* et la *Convention Maritime du Travail*. S'agissant de la sécurité maritime, le Luxembourg invoque les conventions Marpol, Loadlines et Solas. Ces droits sont directement applicables au fait incontestable d'immobilisation d'un navire escalant lors d'un voyage hauturier.

77.- Les violations des droits invoqués par le Luxembourg sont également plus que « plausibles ». Il est parfaitement établi que le navire *Zheng He* est immobilisé depuis plus de sept mois par les autorités mexicaines, alors qu'il était, de leur propre constatation, engagé dans une navigation hauturière et escalait pour procéder à l'avitaillement, au soutage, à la maintenance préventive et à la rotation de personnels. Il est établi que le navire *Zheng He* est empêché de reprendre le cours de son voyage maritime et d'exercer le droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales du Mexique. Il faut encore souligner que le Mexique est intervenu en qualité d'Etat côtier et non d'Etat du port en vertu du Titre XII. Il est intervenu

sans informer ni recueillir à aucun moment le consentement du Luxembourg. Il ressort en effet d'un examen *prima facie* des pièces du dossier que l'immobilisation du *Zheng He* n'est en rien liée à l'exercice de prérogatives de l'Etat du port dans le cadre de la protection de l'environnement ou dans le cadre de la protection des droits sociaux des marins. L'immobilisation du *Zheng He* n'est pas davantage liée à la lutte contre le trafic d'êtres humains ou le trafic de drogue. La validité de la procédure fiscale ayant conduit à l'immobilisation du navire a été contestée devant les juridictions mexicaines avec succès par l'armateur du *Zheng He*, sans pour autant obtenir la libération de son navire sur présentation du jugement revêtu de la formule exécutoire. Le Luxembourg soutient donc que ses droits d'Etat du pavillon ont été violés par le Mexique.

78.- Non seulement les conditions du prononcé de mesures conservatoires par le Tribunal international du droit de la mer sont réunies, mais leur opportunité est établie au regard de la finalité des demandes en prescription de mesures conservatoires par le Luxembourg. Les demandes tendent à la fois à préserver des droits qui souffrent d'une menace réelle et sérieuse et à prévenir l'aggravation du différend entre les deux États. Une aggravation du différend risque en effet de découler de l'aggravation des violations et des préjudices subis par le Luxembourg. Mais l'aggravation du différend pourrait aussi résulter de nouvelles mesures telles que des répétitions sur d'autres navires battant pavillon luxembourgeois et pourrait provoquer un débordement du différend hors de son cadre maritime initial.

V. JUGE AD HOC

79.- Conformément à l'article 17, paragraphe 2, du Statut du Tribunal, le Luxembourg désigne le Professeur Marcelo Gustavo Kohen pour siéger en qualité de membre du Tribunal. Le *curriculum vitae* du Professeur Kohen qui atteste de sa compétence notoire dans le domaine du droit de la mer figure en **Annexe MC39**.

VI. CONCLUSIONS

80.- Pour les motifs énoncés ci-dessus, le Luxembourg prie respectueusement le Tribunal de prescrire les mesures conservatoires suivantes :

1. Afin de préserver les droits et libertés fondamentaux de l'équipage :

- Enjoindre au Mexique de continuer à garantir la liberté de circulation des membres de l'équipage hors du navire et leur accès aux établissements du système de santé, à des lieux de culte, et à des équipements de loisirs ;
- Enjoindre au Mexique de continuer à garantir qu'il ne sera pas fait obstacle au renouvellement de l'équipage et aux rotations nécessaires ;
- Enjoindre au Mexique de continuer à garantir que l'équipage ne sera pas contraint par la force publique à débarquer du navire ni empêché d'y réembarquer ;

2. Afin de préserver les droits du Luxembourg en tant qu'Etat du pavillon :

- Enjoindre au Mexique de permettre au Luxembourg d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur le navire, et de rendre possible toutes mesures nécessaires à la maintenance préventive et curative du *Zheng He* afin d'assurer sa conformité aux normes nationales, européennes et internationales applicables aux navires battant pavillon luxembourgeois ;
- Interdire au Mexique d'exploiter directement ou indirectement le navire *Zheng He* ;
- Interdire au Mexique toute mesure de création ou de transfert des droits réels sur le navire et le transfert du pavillon du navire *Zheng He* ;

3. Afin de ne pas aggraver ou étendre le différend :

- Interdire au Mexique de recouvrer l'amende douanière de 1.616.462.343,52 Pesos Mexicains prononcée à l'encontre de *European Dredging Company SA* ;
- Interdire au Mexique d'immobiliser, de confisquer et d'exproprier, sous quelque procédure que ce soit, des navires apparentés au navire *Zheng He* battant pavillon luxembourgeois qu'ils soient la propriété de *European Dredging Company SA*, de sa société mère SOFIDRA ou de toute autre filiale de SOFIDRA ;
- Interdire au Mexique d'intenter de nouvelles procédures nationales ou de nouveaux recours contre le *Zheng He*, contre *European Dredging Company SA*, contre sa société mère SOFIDRA et contre toute autre filiale de SOFIDRA ;

4. Afin de garantir l'égalité des parties dans la procédure devant le Tribunal :

- Autoriser les agents du Luxembourg à procéder sur le territoire du Mexique sans contrainte à tout acte d'instruction en lien avec la présente procédure, notamment pour constater l'état du navire *Zheng He* et recueillir toutes preuves utiles ;
- Transmettre au Luxembourg à sa demande et après contrôle du Tribunal les informations et documents auxquels le Luxembourg n'a pas été en mesure d'accéder relativement aux procédures, gracieuses et contentieuses, de droit mexicain engagées au sujet du *Zheng He*, y compris dans l'immédiat :
 - L'identification des différents quais du port de Tampico, avec leur dénomination officielle et/ou usuelle, et les coordonnées GPS des points extrêmes de chaque quai ;
 - Les textes réglementaires mexicains en vigueur au 21 octobre 2023, ayant fait l'objet d'une publication officielle, relativement au régime fiscal et douanier de chacun des quais du port de Tampico ;

7 JUIN 2024, LUXEMBOURG



Annabel ROSSI
Agent du Luxembourg
Chef de service
Affaires juridiques, législation et agréments
Commissariat aux Affaires Maritimes du Luxembourg

VII. ANNEXES A LA DEMANDE EN PRESCRIPTION DE MESURES CONSERVATOIRES

Annexe MC1 : GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG, *Déclaration faite en vertu de l'article 287 CNUDM*, 29 avril 2024, *original en Français* ;

Annexe MC2 : PAVILLON DU LUXEMBOURG, *Continuous Synopsis Record 4*, *original en anglais* ;

Annexe MC3 : **MC3.1** : PAVILLON DU LUXEMBOURG, *Liste des 12 navires propriété de European Dredging Company SA* ; **MC3.2** : *Contrôle de European Dredging Company SA* par la société-mère SOFIDRA ; **MC3.3** : *Liste des 69 navires battant pavillon luxembourgeois et exploités par des filiales de la société SOFIDRA*, *originaux en français ou en anglais* ;

Annexe MC4 : JVV LOGISTICS, *Préavis d'arrivée d'un navire hauturier*, 9 octobre 2023, *original en espagnol et traduction jurée en français* ;

Annexe MC5 : SECRETARIAT A LA MARINE, *Autorisation d'arrivée de navires ou de grands bâtiments navals hauturiers°514873*, 10 octobre 2023, *original en espagnol et traduction jurée en français* ;

Annexe MC6 : CAPITAINE DU ZHENG HE, *Zheng He Crew List* au 11 octobre 2023, *originaux en anglais* ;

Annexe MC7 : JVV LOGISTICS, *Accord pour l'amarrage de la drague à désagrégateur dénommée Zheng He*, *original en espagnol et traduction jurée en français* ;

Annexe MC8 : SECRETARIAT A LA MARINE, *Avis de tempête pour « phénomène de surada », Avis de prudence n°036/2023*, 20 octobre 2023, *original en espagnol et traduction jurée en français* ;

Annexe MC9 : SECRETARIAT A LA MARINE, CAPITAINERIE DE TAMPICO, *Autorisation d'entrée au port*, 21 octobre 2023, *original en espagnol et copie en français* ;

Annexe MC10 : JVV LOGISTICS, *Avis d'information, la drague Zheng He a accosté le quai n°3 de l'ASIPONA de Tampico*, 23 octobre 2023, *original en espagnol et traduction jurée en français* ;

Annexe MC11 : BUREAU DE DOUANE DE TAMPICO, *Etablissement d'une dette fiscale (n°2178, à l'encontre de JVV Logistics, agent local du navire)*, 24 octobre 2023, *original en espagnol et traduction jurée en français* ;

Annexe MC12 : JVV LOGISTICS, *Envoi de la preuve de paiement de l'amende, référence au dossier No. 65.3-2023-61-I'5'*, 30 octobre 2023, *original en espagnol et traduction jurée en français* ;

Annexe MC13 : SECRETARIAT A LA MARINE, CAPITAINERIE DE TAMPICO, *Autorisation de changement de poste à quai n°521010*, 31 octobre 2023, *original en espagnol et traduction jurée en français* ;

Annexe MC14 : SAT, ADMINISTRATION GENERALE DE L'AUDIT DU COMMERCE EXTERIEUR(ADACEN), *Ordre de visite domiciliaire*, 31 octobre 2023, *original en espagnol et traduction jurée en français* ;

Annexe MC15 : SECRETARIAT A LA MARINE, CAPITAINERIE DE TAMPICO, *Suspension provisoire des mouvements internes sur le fleuve Pánuco, Avis de prudence n° 038/2023, 31 octobre 2023, original en espagnol et traduction jurée en français ;*

Annexe MC 16 : SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE PORT, DELEGATION DE TAMPICO, *Manœuvre de la drague Zheng He, attestation établie le 11 décembre 2023, original en espagnol et traduction jurée en français ;*

Annexe MC17 : SAT, ADMINISTRATION GENERALE DE L'AUDIT DU COMMERCE EXTERIEUR (ADACEN), *Acte d'ouverture et de saisie à titre conservatoire, Orden n°CVD6000037/23, 1er novembre 2023 , original en espagnol et traduction jurée en français ;*

Annexe MC18 : SECRETARIAT A LA MARINE, CAPITAINERIE DE TAMPICO, *Lettre en réponse aux questions de European Dredging Company, 26 décembre 2023, original en espagnol et traduction jurée en français ;*

Annexe MC19 : SECRETARIAT A LA MARINE, CAPITAINERIE DE TAMPICO, *Suspension des instructions relatives aux mouvements internes sur le fleuve Pánuco, Avis de prudence n°039/2023, 31 octobre 2023, original en espagnol et traduction jurée en français ;*

Annexe MC20 : SAT, ADMINISTRATION GENERALE DE L'AUDIT DU COMMERCE EXTERIEUR (ADACEN) *Orden CVD6000037/23, 15 février 2024, extraits, original en espagnol et traduction jurée en anglais ;*

Annexe MC 21 : EDC, *Formulaire d'importation temporaire du navire Zheng He le 31 mars 2023, original en espagnol ;*

Annexe MC22 : JONES DAY MEXICO, *Legal opinion, 15 mai 2024, original en anglais ;*

Annexe MC23 : TRIBUNAL DE DISTRICT DE TAMPICO, *Décision du 22 mars 2024 annulant la procédure douanière, original en espagnol et traduction jurée en français ;*

Annexe MC24 : GREFFIER DE JUSTICE, ATTACHE AU TRIBUNAL DE DISTRICT DE TAMPICO, *Certificat de non-appel contre la décision du 22 mars 2024, 18 avril 2024, original en espagnol et traduction jurée en français ;*

Annexe MC25 : *Notification à la capitainerie du port de Tampico de la nullité de la visite domiciliaire ayant servi de base à l'immobilisation du navire, 19 avril 2024, original en espagnol et traduction jurée en français ;*

Annexe MC26 : *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 7 novembre 2023, 011-MEX-O-NV-20231107-LU, original en anglais et traduction de courtoisie en espagnol ;*

Annexe MC27 : *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 14 novembre 2023, 012-MEX-O-NV-20231114-LU, original en anglais, et traduction de courtoisie en espagnol ;*

Annexe MC28 : *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 17 janvier 2024, 003-MEX-O-NV-2024-SRE, original en anglais, et traduction de courtoisie en espagnol ;*

Annexe MC29 : *Note verbale du Mexique au Luxembourg du 20 mars 2024, original en espagnol, et traduction de courtoisie en français ;*

Annexe MC30 : *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 29 mars 2024, 20240329 NV MAE LU to EMB MEX, original en français, et traduction de courtoisie en espagnol ;*

Annexe MC31 : *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 29 avril 2024, 20240429 NV LU to MEX, original en anglais ;*

Annexe MC32 : BUREAU VERITAS, Zheng He, *Veristar Info Survey Status*, 13 mai 2024, *original en anglais;*

Annexe MC33 : BUREAU VERITAS, *Short Term Cargo Ship Safety Equipment Certificate*, 18 avril 2024, *original en anglais ;*

Annexe MC34 : GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG, *Minimum Safe Manning Document*, 30 août 2023, *original en anglais ;*

Annexe MC35 : GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG, *Maritime Labour Convention Certificate*, 18 mai 2021, *original en anglais ;*

Annexe MC36 : MAN ENERGY SOLUTIONS, *Statement*, 3 mai 2024, *original en anglais ;*

Annexe MC37 : *Évaluations psychologiques du Commandant Gerit de Voos et Hendrik Henry Gruis, conduites à distance depuis l'ambassade de Belgique par un psychologue diplômé*, 11 avril 2024, *originaux en anglais et traduction jurée en français ;*

Annexe MC38 : EUROPEAN DREDGING COMPANY, *photographies de la coque illustrant le phénomène de fouling et la corrosion du navire ;*

Annexe MC 39 : *Curriculum Vitae* du Professeur Marcelo Gustavo Kohen, en français.