

**Grand-Duché de Luxembourg**

**TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER**

**AFFAIRE DU NAVIRE « ZHENG HE » (n°2)**

**Grand-Duché de Luxembourg / Etats-Unis du Mexique**

Mémoire du Luxembourg

Volume I

24 mars 2025

## TABLE DES MATIERES

|                                                                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| INTRODUCTION GENERALE                                                                                                               | 9  |
| CHAPITRE I. FAITS CONSTANTS                                                                                                         | 11 |
| I. Les caractéristiques, le rattachement et l'exploitation du navire <i>Zheng He</i>                                                | 11 |
| A. Les caractéristiques nautiques et techniques du navire                                                                           | 11 |
| B. Le rattachement du navire <i>Zheng He</i> à la nationalité et au pavillon Luxembourgeois                                         | 13 |
| C. Le contexte de l'exploitation du <i>Zheng He</i> sur le marché du dragage                                                        | 14 |
| D. L'exploitation commerciale du <i>Zheng He</i> à partir de l'automne 2023                                                         | 15 |
| II. Chronologie de l'admission au port de Tampico, de la détention et des procédures tendant à exproprier le navire <i>Zheng He</i> | 17 |
| A. Buts et préparation de l'escale nautique du <i>Zheng He</i> à Tampico                                                            | 17 |
| B. L'arrivée du <i>Zheng He</i> sur rade et l'autorisation d'escale donnée au <i>Zheng He</i> par les autorités mexicaines          | 19 |
| C. La fabrication artificielle des conditions d'une détention du <i>Zheng He</i>                                                    | 21 |
| D. Les procédures en vue de l'expropriation du <i>Zheng He</i>                                                                      | 22 |
| E. Les pressions exercées sur l'Armateur en vue d'obtenir un paiement illicite                                                      | 23 |
| CHAPITRE II. COMPETENCE DU TRIBUNAL ET RECEVABILITE DE LA REQUETE                                                                   | 25 |
| I. Le Tribunal est compétent pour connaître du différend opposant le Luxembourg et le Mexique                                       | 26 |
| A. La cristallisation d'un différend portant sur l'interprétation et l'application de la Convention                                 | 26 |
| B. L'échec des échanges de vues                                                                                                     | 28 |
| II. La requête du Luxembourg est recevable                                                                                          | 30 |

|                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| A.                                                                                                                     | La qualité d'Etat du pavillon du Luxembourg est incontestable                                                                                                                                  | 30        |
| B.                                                                                                                     | La règle de l'épuisement des voies de recours internes n'est pas applicable à la requête du Luxembourg                                                                                         | 31        |
| <b>CHAPITRE III. SUR L'ATTEINTE PAR LE MEXIQUE AU DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF DU ZHENG HE DANS LA MER TERRITORIALE</b> |                                                                                                                                                                                                | <b>34</b> |
| I.                                                                                                                     | L'application indiscutable du <i>droit de passage inoffensif</i> du Luxembourg, État du pavillon, aux mesures litigieuses d'immobilisation, d'imposition et de confiscation du <i>Zheng He</i> | 35        |
| A.                                                                                                                     | Le <i>Zheng He</i> , navire battant pavillon d'un État sans littoral, jouit du droit de passage inoffensif                                                                                     | 35        |
| B.                                                                                                                     | Le <i>droit de passage inoffensif</i> est applicable aux mesures prises à l'encontre du <i>Zheng He</i> dont le Luxembourg se plaint dans la présente instance                                 | 36        |
| II.                                                                                                                    | Le <i>Zheng He</i> , en naviguant pour escaler à Tampico, a exercé et entendait exercer son <i>droit de passage</i> dans la mer territoriale mexicaine conformément à la Convention            | 38        |
| A.                                                                                                                     | La navigation en vue d'escaler à Tampico répond aux conditions de l'article 18 § 1 lettre (b) de la Convention                                                                                 | 38        |
| B.                                                                                                                     | La navigation en vue d'escaler à Tampico répond aux conditions de l'article 18 § 2 de la Convention                                                                                            | 39        |
| C.                                                                                                                     | L'escale nautique programmée était d'une durée proportionnée aux nécessités pour un navire de ce type                                                                                          | 41        |
| D.                                                                                                                     | A l'issue de l'escale nautique, le <i>Zheng He</i> devait quitter les eaux intérieures du port maritime de Tampico et traverser la mer territoriale pour se rendre aux Bahamas                 | 42        |
| III.                                                                                                                   | Le droit de passage exercé par le <i>Zheng He</i> lors de sa navigation pour escaler à Tampico présentait un caractère <i>inoffensif</i>                                                       | 43        |
| A.                                                                                                                     | Définition du caractère inoffensif du passage                                                                                                                                                  | 43        |
| 1)                                                                                                                     | <i>Définition en droit international</i>                                                                                                                                                       | 43        |
| 2)                                                                                                                     | <i>Absence de restriction textuelle au droit de passage inoffensif en droit mexicain</i>                                                                                                       | 44        |
| B.                                                                                                                     | L'absence d'allégation et de preuve du défaut de caractère <i>inoffensif</i> du passage du <i>Zheng He</i>                                                                                     | 45        |

|                                                                                                                                                                                                                                   |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1) <i>Le Mexique n'a pas allégué que le droit de passage exercé par le Zheng He serait privé de son caractère inoffensif</i>                                                                                                      | 45        |
| 2) <i>La charge de la preuve que le droit de passage exercé par le Zheng He serait privé de son caractère inoffensif incombait au Mexique</i>                                                                                     | 46        |
| <b>C. La non-concordance des infractions douanières reprochées au Zheng He avec les griefs énumérés à l'article 19 § 2 lettre g)</b>                                                                                              | <b>47</b> |
| 1) <i>La non-vérification du présumé factuel de l'art. 19 § 2 lettre g)</i>                                                                                                                                                       | 47        |
| 2) <i>La non-vérification du présumé juridique de l'art. 19 § 2 lettre g)</i>                                                                                                                                                     | 49        |
| <b>IV. Le Mexique, État côtier, a manqué à son obligation, en vertu de l'art. 24 § 1, de ne « pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale, en dehors des cas prévus par la convention »</b> | <b>50</b> |
| <b>A. Contenu de l'article 24 § 1 de la Convention</b>                                                                                                                                                                            | <b>51</b> |
| <b>B. Violation de l'article 24 § 1 de la Convention par le Mexique</b>                                                                                                                                                           | <b>52</b> |
| 1) <i>Le Mexique a violé l'article 24§1 lettre a)</i>                                                                                                                                                                             | 52        |
| 2) <i>Le Mexique a aussi violé l'article 24 § 1 lettre b)</i>                                                                                                                                                                     | 54        |
| 3) <i>En refusant de libérer le navire alors qu'il n'existait plus de base juridique interne à sa détention, le Mexique a violé l'obligation générale de l'article 24 §1</i>                                                      | 55        |
| <b>V. Le Mexique, État côtier, a manqué à son obligation, en vertu de l'art. 26 § 1 de la Convention, de ne pas imposer de droits à raison du simple passage</b>                                                                  | <b>57</b> |
| <b>VI. Le Mexique, État côtier, ne peut se prévaloir de l'article 25 qui reconnaît certains droits de protection</b>                                                                                                              | <b>59</b> |
| <b>A. Le Mexique ne peut se prévaloir ni de l'article 25 § 1 ni de l'article 25 § 359</b>                                                                                                                                         |           |
| <b>B. Le Mexique ne peut se prévaloir de l'article 25 § 2</b>                                                                                                                                                                     | <b>59</b> |
| 1) <i>Les mesures d'exécution du Mexique n'étaient pas nécessaires</i>                                                                                                                                                            | 60        |
| 2) <i>Les mesures d'exécution du Mexique ne visaient pas à prévenir une violation des conditions d'admission au port ou dans les eaux intérieures</i>                                                                             | 61        |
| <b>CHAPITRE IV. SUR LA VIOLATION PAR LE MEXIQUE DES DROITS, POUVOIRS ET PREROGATIVES DU LUXEMBOURG EN TANT QU'ETAT DU PAVILLON</b>                                                                                                | <b>62</b> |
| <b>I. En immobilisant durablement le Zheng He, le Mexique a porté atteinte aux droits, pouvoirs et prérogatives du Luxembourg</b>                                                                                                 | <b>62</b> |

|            |                                                                                                                                                                                                    |           |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>A.</b>  | <b>La procédure interne d'immobilisation du <i>Zheng He</i> relève du fait du prince</b>                                                                                                           | <b>63</b> |
| 1)         | <i>L'immobilisation du Zheng He par le Mexique depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2023 n'est pas fondée sur une convention internationale</i>                                                       | 63        |
| 2)         | <i>L'immobilisation arbitraire du Zheng He par le Mexique depuis le 1<sup>er</sup> novembre relève du fait du prince et décline le navire en simple marchandise</i>                                | 64        |
| <b>B.</b>  | <b>Le Luxembourg, en tant qu'Etat du pavillon, peut demander la protection de ses pouvoirs et prérogatives sur le <i>Zheng He</i></b>                                                              | <b>66</b> |
| <b>C.</b>  | <b>La Convention incorpore par référence les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées, en matière de sécurité maritime, de pollution et de protection des marins</b> | <b>67</b> |
| <b>D.</b>  | <b>Du fait de l'immobilisation abusive du navire, l'exercice par le Luxembourg de ses pouvoirs et prérogatives sur le navire est soumis à la totale discrétion du Mexique</b>                      | <b>68</b> |
| <b>E.</b>  | <b>L'immobilisation abusive du Zheng He a causé un préjudice au navire considéré comme une unité</b>                                                                                               | <b>70</b> |
| <b>II.</b> | <b>En poursuivant une procédure unilatérale d'expropriation du <i>Zheng He</i>, le Mexique porte atteinte à la flotte et au pavillon Luxembourgeois</b>                                            | <b>71</b> |
| <b>A.</b>  | <b>La procédure en vue de l'expropriation du <i>Zheng He</i> relève du fait du prince</b>                                                                                                          | <b>71</b> |
| <b>B.</b>  | <b>La procédure en vue de l'expropriation vise à porter atteinte aux droits du propriétaire luxembourgeois et par voie de conséquence au rattachement du navire au pavillon luxembourgeois</b>     | <b>72</b> |
| <b>C.</b>  | <b>L'atteinte aux droits souverains du Luxembourg</b>                                                                                                                                              | <b>73</b> |
|            | <b>CHAPITRE V. SUR L'ATTEINTE PAR LE MEXIQUE AU DROIT A L'EGALITE DE TRAITEMENT DU LUXEMBOURG EN TANT QU'ÉTAT SANS LITTORAL</b>                                                                    | <b>76</b> |
| <b>I.</b>  | <b>Les conditions d'application de l'article 131 sont satisfaites</b>                                                                                                                              | <b>76</b> |
| <b>A.</b>  | <b>Le <i>Zheng He</i> est un navire battant pavillon d'un État sans littoral à savoir le Luxembourg</b>                                                                                            | <b>76</b> |
| <b>B.</b>  | <b>Le port de Tampico est un port de mer d'une autre partie contractante à la Convention à savoir le Mexique</b>                                                                                   | <b>77</b> |

|                                                                                                                                                                                                                            |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>II. Le Mexique a violé l'article 131 de la Convention en n'accordant pas au <i>Zheng He</i> un traitement égal à celui reçu par les autres navires étrangers dans ses ports de mer</b>                                  | <b>79</b>  |
| <b>A. La notion de « traitement égal » au sens de l'article 131</b>                                                                                                                                                        | <b>79</b>  |
| <b>B. La preuve d'un traitement contraire à l'article 131</b>                                                                                                                                                              | <b>81</b>  |
| 1) <i>La répartition de la charge de la preuve entre les Parties</i>                                                                                                                                                       | 81         |
| 2) <i>Le Luxembourg a démontré que le <i>Zheng He</i> avait reçu un traitement exceptionnel sans que le Mexique n'avance d'éléments crédibles de réfutation</i>                                                            | 82         |
| 3) <i>Le Luxembourg n'identifie aucun motif légitime justifiant ce traitement exceptionnel et ne peut l'attribuer qu'à sa qualité d'État sans littoral</i>                                                                 | 87         |
| 4) <i>Le Luxembourg demande au Tribunal d'ordonner au Mexique la transmission d'informations complètes en lien avec l'Annexe 51</i>                                                                                        | 88         |
| <b>CHAPITRE VI. SUR LA VIOLATION PAR LE MEXIQUE DE L'ARTICLE 300 DE LA CONVENTION</b>                                                                                                                                      | <b>89</b>  |
| <b>I. L'identification de dispositions spécifiques de la Convention imposant des obligations et reconnaissant des droits, compétences et libertés au Mexique en tant qu'Etat côtier et du port</b>                         | <b>89</b>  |
| <b>A. Aspects généraux de l'article 300</b>                                                                                                                                                                                | <b>89</b>  |
| <b>B. Dispositions spécifiques de la Convention en cause dans la présente instance</b>                                                                                                                                     | <b>91</b>  |
| <b>II. Les circonstances entourant l'immobilisation du <i>Zheng He</i> témoignent de manière claire et convaincante d'un exercice abusif par le Mexique de ses droits et compétences en tant qu'Etat côtier et du port</b> | <b>94</b>  |
| <b>A. Le détournement par le Mexique de la finalité des droits et compétences reconnus à son profit dans la Convention</b>                                                                                                 | <b>94</b>  |
| <b>B. L'exercice déraisonnable par le Mexique des droits et compétences reconnus à son profit dans la Convention</b>                                                                                                       | <b>95</b>  |
| 1) <i>L'incohérence des autorités mexicaines</i>                                                                                                                                                                           | 95         |
| 2) <i>La hâte et le manque de transparence des autorités mexicaines</i>                                                                                                                                                    | 97         |
| 3) <i>La disproportion de l'atteinte au navire et à son Etat de pavillon</i>                                                                                                                                               | 99         |
| <b>III. En conséquence, le Mexique doit supporter l'entièreté des frais de procédure engagée par le Luxembourg dans la présente instance</b>                                                                               | <b>101</b> |

## **CHAPITRE VII. LES PREJUDICES CAUSES AU LUXEMBOURG ET AUX PERSONNES AYANT UN INTERET LIE A L'ACTIVITE DU NAVIRE *ZHENG HE*** **102**

### **I. Le Luxembourg et les personnes impliquées ou ayant un intérêt lié à l'activité du Navire *Zheng He* ont subi des préjudices** **103**

#### **A. Les chefs de préjudice subis par le Luxembourg** **103**

- 1) L'atteinte au pavillon d'un Etat sans littoral* 103
- 2) L'engagement de frais substantiels en plus des frais usuels de procédure* 104

#### **B. Les préjudices subis par les membres d'équipage** **106**

- 1) Le préjudice moral* 106
- 2) Les préjudices de perte d'activité* 107

#### **C. Les préjudices subis par les personnes impliquées ou ayant intérêt dans l'activité du Navire *Zheng He*** **107**

##### *1) Les droits et frais liés à l'immobilisation prolongée du navire *Zheng He* à Tampico* **108**

- i) Les droits de port et redevances* 108
- ii) Les frais salariaux et d'assurance exposés par l'Armateur en raison du maintien à bord d'un équipage minimum conforme au Minimum Safe Manning Document* 108
- iii) Les frais de soutage* 109
- iv) Les frais d'avitaillement en produits de première nécessité* 109

##### *2) Les pertes liées à la dépréciation et à l'expropriation du navire *Zheng He** **109**

- i) La dépréciation objective du navire* 109
- ii) La perte probable du navire en cas d'échec des voies de droit locales contre la décision d'expropriation* 110

##### *3) Les pertes de revenus liées à l'impossibilité d'exploiter le navire *Zheng He** **111**

- i) L'impossibilité d'honorer des contrats déjà conclus* 112
- ii) L'impossibilité de conclure de nouveaux contrats de dragage* 112
- iii) La méthodologie pertinente de calcul* 113

#### **D. Quantum consolidé du préjudice et administration de la preuve** **115**

#### **E. Les frais de procédure** **116**

#### **F. Les intérêts** **116**

### **II. Les violations de la Convention par le Mexique sont la cause directe, immédiate et exclusive des préjudices causés au Luxembourg et aux personnes ayant un intérêt lié à l'activité du Navire *Zheng He*** **118**

|                                                                                                                                                                                 |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>A. Les violations par le Mexique des droits du Luxembourg en vertu de la Convention suffisent à fonder le droit à réparation du <i>préjudice juridique</i> du Luxembourg</b> | <b>118</b> |
| <b>B. Les violations par le Mexique vérifient l'exigence de causalité nécessaire, directe et exclusive avec les préjudices allégués</b>                                         | <b>119</b> |
| 1) <i>La causalité du préjudice moral subi par le Luxembourg</i>                                                                                                                | 119        |
| 2) <i>La causalité des préjudices subis par les personnes ayant un intérêt lié à l'activité du Navire Zheng He</i>                                                              | 120        |
| <b>C. Les requérants n'ont pas rompu le lien de causalité exclusif entre les violations par le Mexique et les dommages dont il est demandé réparation</b>                       | <b>121</b> |
| <b>CONCLUSIONS DU LUXEMBOURG</b>                                                                                                                                                | <b>123</b> |

## INTRODUCTION GENERALE

1.- Le Grand-Duché de Luxembourg (ci-après « le Luxembourg ») prie le Tribunal international du droit de la mer (ci-après « le Tribunal ») d'examiner le présent Mémoire présenté dans le cadre du différend qui l'oppose aux Etats-Unis du Mexique (ci-après « le Mexique ») en l'affaire du navire *Zheng He*.

2.- Le différend est né à la suite de l'immobilisation, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2023, du navire *Zheng He*. Ce navire de dragage battant pavillon du Luxembourg se trouvait dans le port de Tampico, au Mexique, où il avait été dûment autorisé à accoster au quai n°3 pour une escale purement nautique. Après avoir fait l'objet d'une visite domiciliaire et d'une saisie conservatoire, au prétexte d'avoir été irrégulièrement importé en territoire mexicain, et cela dès son entrée dans la mer territoriale, le navire fut confisqué au profit du Trésor mexicain et la société propriétaire fut tenue de s'acquitter d'une amende disproportionnée. L'immobilisation du navire se poursuit encore aujourd'hui.

3.- Après avoir sans délai cherché à entrer en contact avec les autorités mexicaines en vue de parvenir à une solution diplomatique, les autorités luxembourgeoises n'ont eu d'autre choix, face à l'inertie puis au rejet des autorités mexicaines, de déposer une requête introductive d'instance devant le Tribunal le 3 juin 2024.

4.- Le Luxembourg estime en effet que ses droits propres en tant qu'Etat du pavillon du navire *Zheng He*, tel qu'ils sont reconnus par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après « la Convention »), ont été et continuent d'être violés par le Mexique. En particulier, le Luxembourg estime que le Mexique n'a pas respecté le droit de passage inoffensif dont jouit son navire, n'a pas respecté sa juridiction en tant qu'Etat du pavillon, n'a pas accordé un traitement égal à son navire, et a agi de mauvaise foi et de manière abusive dans la mise en œuvre des droits et compétences reconnus par la Convention.

5.- Dès le 7 juin 2024, le Luxembourg a choisi de saisir le Tribunal d'une demande en prescription de mesures conservatoires au titre de l'article 209 paragraphe 1 de la Convention. Le Luxembourg estimait que le Tribunal était *prima facie* compétent et qu'il existait un risque réel et imminent de préjudice irréparable aux droits et libertés fondamentaux de l'équipage ainsi qu'à ses droits propres en tant qu'Etat du pavillon. En effet, le navire *Zheng He* se trouvait déjà sous la menace directe d'une confiscation par les autorités mexicaines et partant d'une remise en cause de son pavillon. C'est l'ensemble des droits dont le Luxembourg entendait se prévaloir dans l'instance qui se trouvait alors directement menacé, le Mexique ayant à tout moment la possibilité de priver le Luxembourg de son intérêt à agir devant le Tribunal. De plus, l'immobilisation prolongée du navire au port de Tampico rendait particulièrement difficile l'exercice par le Luxembourg de sa juridiction, en particulier son contrôle dans les domaines administratif, technique et social, dès lors qu'il était soumis au bon vouloir du Mexique en tant qu'Etat du port. Le Luxembourg entendait par ailleurs éviter une aggravation des dommages subis par lui et par son navire du fait de l'immobilisation ainsi qu'une extension du différend à d'autres navires de la flotte luxembourgeoise.

6.- Dans son Ordonnance du 27 juillet 2024, le Tribunal a admis *prima facie* que le différend opposant les deux Parties était relatif à l'interprétation ou l'application de la

Convention<sup>1</sup> et que l'attitude du Mexique « pouvait raisonnablement conduire le Luxembourg à la conclusion que toutes les possibilités de parvenir à un accord avaient été épuisées »<sup>2</sup>. Le Tribunal a également admis que le Luxembourg se prévalait de droits plausibles, à tout le moins au titre de l'article 131 de la Convention<sup>3</sup>. Cependant, tenant compte des assurances données par le Mexique lors des audiences, dans le but manifeste de couper court au prononcé de mesures conservatoires, le Tribunal a estimé qu'il n'existait alors pas d'urgence<sup>4</sup>.

7.- Le Luxembourg a depuis demandé au Mexique qu'il soit donné acte à ces assurances, dans l'espoir d'une solution diplomatique. Ainsi, depuis le rendu par le Tribunal de l'Ordonnance sur la demande en prescription de mesures conservatoires, le Luxembourg n'a pas cessé de communiquer avec le Mexique en vue d'organiser l'exercice de sa juridiction sur le navire *Zheng He* et d'entrer en négociation en vue d'une résolution du différend. Malheureusement, comme cela sera davantage démontré ci-après, le Luxembourg s'est heurté au manque de coopération, à la limite de la mauvaise foi, du Mexique.

8.- Lors de la procédure portant sur la demande en prescription de mesures conservatoires, le Luxembourg avait avancé un ensemble de griefs au titre de la Convention dont le présent Mémoire établit la réalité.

9.- Conformément à l'article 62 paragraphe 1 du Règlement du Tribunal, le présent Mémoire se structure comme suit : il comporte un exposé des faits sur lesquels la demande est fondée (Chapitre I), suivi d'un exposé de droit détaillant les allégations du Luxembourg (Chapitres II à VII), et enfin des conclusions du Luxembourg.

10.- En droit, les allégations du Luxembourg se décomposent comme suit : le Tribunal est compétent et la requête du Luxembourg est recevable (Chapitre II) ; le Mexique a violé le droit de passage inoffensif dont jouit le navire *Zheng He* (Chapitre III) ; le Mexique a porté atteinte à la juridiction du Luxembourg sur le navire *Zheng He* (Chapitre IV) ; le Mexique n'a pas accordé un traitement égal au navire *Zheng He* qui bat pavillon d'un Etat sans littoral (Chapitre V) ; le Mexique n'a pas exécuté de bonne foi ses obligations et a commis un abus des droits et compétences reconnus dans la Convention (Chapitre VI) ; l'ensemble des violations de la Convention imputable au Mexique a causé des préjudices au Luxembourg et à l'unité que constitue le navire *Zheng He* (Chapitre VII).

---

<sup>1</sup> Paragraphes 84 et 85 de l'Ordonnance du 27 juillet 2024.

<sup>2</sup> Paragraphe 100 de l'Ordonnance du 27 juillet 2024.

<sup>3</sup> Paragraphe 125 de l'Ordonnance du 27 juillet 2024.

<sup>4</sup> Paragraphes 143 et 144 de l'Ordonnance du 27 juillet 2024.

## CHAPITRE I. FAITS CONSTANTS

11.- Après avoir présenté les caractéristiques, le rattachement et l'exploitation du navire *Zheng He* (I), on rappellera, de façon purement factuelle, la chronologie de son admission au port de Tampico, de sa détention et des procédures tendant à l'exproprier (II).

### I. Les caractéristiques, le rattachement et l'exploitation du navire *Zheng He*

12.- La bonne compréhension des prétentions du Grand-Duché de Luxembourg nécessite de connaître les caractéristiques nautiques et techniques du navire *Zheng He* (A), de constater son immatriculation au registre luxembourgeois et sa nationalité luxembourgeoise (B), d'introduire le contexte de son exploitation sur le marché du dragage (C) et de préciser sa nomination ferme pour des marchés de travaux entre fin novembre 2023 et fin mai 2024 (D).

#### A. Les caractéristiques nautiques et techniques du navire

13.- Le *Zheng He* est un navire d'une jauge brute de 8015 tjb et de 110 mètres de long (138,5 m de longueur hors tout), construit en 2010 par le chantier naval croate Uljanik. Il est pourvu d'un système de propulsion électrique de 7000 Kw alimenté par 3 moteurs MAN, complétés par 1 moteur auxiliaire et un moteur d'urgence. Sa certification statutaire et sa classification sont réalisées par BUREAU VERITAS, la plus ancienne (fondée en 1828), l'un des douze membres de la *International Association of Classification Societies*.

14.- Comme indiqué par BUREAU VERITAS (**Document L1.1**), Le certificat LBN0/PVS/20210108161413 relatif au *Zheng He* (**Document L1.2**) est valable du 8 janvier 2021 au 21 octobre 2025. Il atteste que le navire est apte à faire face au péril de la mer. Le certificat porte en effet les marques principales attestant de sa navigabilité en haute mer. D'abord, le *Zheng He* porte la **croix maltaise** ☒ comme *symbole de construction* (*construction symbol*) attestant qu'il a été construit sous surveillance spéciale de la société de classification conformément aux Règlements de classification en ce qui concerne la coque, les machines et les autres installations nécessaires à la navigation. Ensuite, les *caractères principaux de la classe* (*main characters of class*), **figurés par la I romain**, indiquent la qualité du navire : la construction, l'échantillonnage de la coque, les organes essentiels assurant la propulsion et la sécurité du navire sont conformes aux Règles de classification. Enfin, les marques de *conditions d'utilisation* (*service notation*) indiquent que le navire n'est soumis à aucune restriction de distance (*Unrestricted navigation*).

15.- Le *Zheng He* est également pourvu de la marque complémentaire **CLEANSHIP 7** + indiquant la bonne performance environnementale du navire. Celui-ci satisfait aux exigences de l'Organisation maritime internationale tirées de la *Convention MARPOL*, de la *Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires* (dite *BWM*) et de la *Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires* (dite *anti-fouling*).

16.- Le *Zheng He* n'est ni un navire dédié au transport des marchandises (« *non-cargo vessel* »), ni un navire dédié au transport de passagers (« *non-passenger vessel* »). Il s'agit d'un *navire de service*, et plus précisément d'une *drague suceuse automotrice* pourvue d'un disque désagrégateur (« *Self-propelled Cutter Suction Dredger* ») et de pompes puissantes. Si le tirant d'eau du navire n'est que de 6,5 mètres, il peut draguer des fonds jusqu'à 35 mètres de profondeur. Le *Zheng He* appartient à la catégorie des dragues dites jumbo du fait de son tonnage important pour une drague et de sa puissance motrice.

17.- Selon les dernières données publiées par la *International Association of Dredging Companies*<sup>5</sup>, en 2023, le *Zheng He* appartient à une flotte mondiale de 52 navires de sa catégorie. Il figure dans les 20 % des *dragues suceuses* les plus modernes, les plus anciennes ayant été construites en 1975. Il se situe en dessous de la moyenne d'âge de la catégorie qui est de vingt ans (**Document L2**).

18.- La technicité et les équipements du *Zheng He* (**Document L3**) en font un navire plus sophistiqué et coûteux qu'un navire cargo ordinaire. Les dragues suceuses sont ainsi pourvues d'une élinde<sup>6</sup> (*ladder*) qui descend sous l'eau par un puit (*ladder well*). Une pompe immergeable placée dans l'élinde (*ladder mounted underwater pump*) et au bout de l'élinde figure un couteau désagrégateur (*cutter*). La drague doit reposer sur un pieu télescopique de papillonnage (*swing pile*). Des pompes de dragage (*dredge pumps*) permettent l'évacuation des sédiments. Les dimensions de l'élinde et les forces physiques exercées sur la coque par le processus de dragage requièrent un équipage de gens de mer très qualifiés pour opérer le navire.

19.- D'un point de vue nautique, les caractéristiques techniques du *Zheng He* le distinguent des navires cargo de taille comparable, en le rendant moins manœuvrable lorsque les conditions de mer sont mauvaises. Cela tient notamment à :

- Un ***franc-bord plus bas*** que d'ordinaire qui ***favorise les entrées d'eau de mer*** sur le pont, eaux (*green-waters*) qui vont ensuite stagner le temps d'être évacuées ;
- La ***forme du bulbe d'étrave*** qui rend le navire ***plus vulnérable au tossage*** (*slamming*), c'est-à-dire au choc des vagues sur la proue du navire ;
- La présence des équipements et superstructures sur le pont qui rend le navire ***plus sujet au roulis***.

---

<sup>5</sup> IADC, *Fleet List IADC*, 2023, onglet CSD (*Cutter Suction Dredgers*).

<sup>6</sup> Selon le *Dictionnaire Littré*, une élinde est un « *Bras articulé qui équipe un navire de dragage et sur lequel passe une chaîne sans fin de godets allant racler le fond de la mer. Une élinde de drague. Conduite d'une drague suceuse qui aspire les sédiments au fond de la mer afin de les remonter vers la cale du navire. Un bec d'élinde* ». Voir le schéma dans A. Bruno, C. Moulleron-Bécar, *Dictionnaire maritime thématique anglais et français*, 5<sup>ème</sup> éd., Paris, Infomer, 2008, p. 200, V° « *Cutter Suction Dredger* ».

## **B. Le rattachement du navire *Zheng He* à la nationalité et au pavillon Luxembourgeois**

20.- Le navire *Zheng He* a été ainsi baptisé en l'honneur de l'amiral de la flotte impériale de la Chine qui a effectué des explorations hauturières entre 1405 et 1433. Comme les autres navires de service exploités par l'Armateur, il porte le nom d'un grand explorateur, puisque la fonction de ses navires est d'ouvrir ou de maintenir des voies de communication maritime. Depuis sa construction et son baptême, le *Zheng He* appartient au groupe *Jan de Nul* et bat le même pavillon luxembourgeois.

21.- Le *Zheng He* appartient à 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  
L8308 CAPELLEN  
LUXEMBOURG

*European Dredging Company* est propriétaire de 12 autres navires battant également pavillon luxembourgeois : elle est contrôlée par la société mère luxembourgeoise *SOFIDRA* dont les filiales opèrent sous la marque *Jan De Nul* un total de 69 navires sous pavillon luxembourgeois (**Document L4**). Le *Zheng He* est effectivement exploité depuis le Luxembourg par son propriétaire luxembourgeois qui en est l'Armateur. Le gestionnaire du navire (*ship manager*), le gestionnaire identifié au titre du Code ISM (*ISM manager*) et le gestionnaire identifié au titre de la Convention maritime du travail (*MLC manager*) sont également établis au Luxembourg. Les salariés de *Dredging and Maritime Management SA* sont effectivement présents dans les locaux au siège à Luxembourg (**Document L1.1, rubrique Owner/Manager information**).

22.- Comme l'atteste le *Continuous Synopsis Record (CSR)*, (**Document L5**), le *Zheng He* est continûment immatriculé au registre du Grand-Duché de Luxembourg depuis le 22 octobre 2010. Il bat également le pavillon Luxembourgeois qu'il arbore en toutes circonstances lors de sa navigation en haute mer, en mer territoriale et dans les ports maritimes. Depuis le début de la phase d'immobilisation à Tampico, dès sa première note verbale du 7 novembre 2023, le Grand-Duché de Luxembourg confirmait au Mexique que le *Zheng He* battait bien pavillon luxembourgeois (**Document L6**). A sa troisième note verbale, en date du 17 janvier 2024, le Grand-Duché joignait un document attestant que le navire était bien immatriculé au Luxembourg (**Document L7**).

23.- Le Grand-Duché de Luxembourg, en tant qu'Etat du pavillon, exerce effectivement les contrôles et vérifications qui lui incombent en vertu des obligations qu'il tire des conventions internationales auxquelles il est partie. S'agissant de l'équipage, il a émis le *Minimum Safe Manning Document* le 30 août 2023 indiquant la composition minimale de l'équipage pour assurer la navigation en toute sécurité (**Document L8**) ; il a également émis le *Maritime Labour Certificate* le 30 août 2023 (**Document L9**). S'agissant de la sécurité du navire, il procède ou fait procéder par délégation à BUREAU VERITAS aux visites statutaires (**Document L1.1**) ; il émet les certificats de sécurité, par exemple le *Short Term Cargo Ship Safety Equipment Certificate* (**Document L10**).

24.- La nationalité luxembourgeoise du *Zheng He* n'est donc ni contestable, ni contestée. Elle n'est pas contestable en raison du lien substantiel qui unit ce navire et son équipage au Grand-Duché de Luxembourg. Elle n'a, à aucun moment, été contestée ni par les autorités

portuaires<sup>7</sup> ni par les autorités douanières<sup>8</sup> du Mexique. Elle n'a pas davantage été contestée par les Etats-Unis du Mexique, que ce soit dans sa note verbale du 20 mars 2024 ou lors de la procédure en demande de prescription de mesures conservatoires.

### C. Le contexte de l'exploitation du *Zheng He* sur le marché du dragage

25.- Appartenant à une catégorie de *navires de service* constituée seulement d'une cinquantaine de navires pour l'ensemble de la flotte mondiale, le *Zheng He* opère sur le marché de niche des dragues suceuses récentes (*Self-propelled Cutter Suction Dredgers*). Pour l'essentiel de leur activité, les *Self-propelled Cutter Suction Dredgers* sont employées pour des travaux d'aménagement et de maintenances des voies navigables et des infrastructures portuaires utilisées pour la navigation maritime ou fluvio-maritime. Elles interviennent pour draguer des chenaux (*channels*), aménager des chenaux navigables (*fairways*), des terminaux (*terminals*) pétroliers, à marchandises ou à passagers. Les dragues suceuses sont donc des navires de service principalement dédiés aux travaux utiles au développement des communications maritimes et de la navigation.

26.- A la différence des navires de transport de marchandises qui sont affrétés sur le marché *spot* pour des opérations de transport à court terme, les dragues interviennent généralement dans le cadre complexe et structuré des marchés de travaux, impliquant une forte anticipation. En effet, l'intervention d'une drague est d'abord précédée d'études d'ingénierie ; elle s'intègre ensuite dans toute une série d'autres travaux avec lesquels elle doit être phasée et coordonnée selon un *chemin critique de progression* (*critical path*). Ces travaux, qui s'étendent sur des dizaines à une ou plusieurs centaines de jours, doivent ainsi être planifiés et exécutés en prenant en considération des décisions de fermeture à la navigation maritime ou à l'exploitation commerciale des infrastructures considérées. Leur exécution peut se trouver contrariée par des conditions de houle (*swell*) ou de courant. L'opérateur exploitant la drague doit également prévoir l'avitaillement, le soutage ainsi que l'entretien du navire et des matériels de dragage. C'est donc seulement de manière occasionnelle que les navires de service de l'Armateur peuvent intervenir pour des travaux de courte durée ne nécessitant pas une importante planification.

27.- Le cadre juridique est également complexe pour les opérateurs exploitant les dragues. Les marchés sont tantôt des marchés publics, tantôt des marchés privés ; ils sont organisés selon des modalités contractuelles diverses, le plus souvent déterminées unilatéralement par l'organisateur des travaux qui en définit le cahier des charges selon sa loi nationale applicable. L'affectation d'une drague à un marché de travaux ne résulte donc généralement pas de la conclusion instantanée d'un simple contrat de dernière minute sur le marché *spot*, à la différence du marché de l'affrètement des vraquiers et navires-citernes aux fins de transport. Les processus contractuels de formation des marchés de travaux publics ou privés impliquent ainsi souvent l'organisation d'appels d'offres, puis la sélection du lauréat parmi les soumissionnaires et parfois même une renégociation bilatérale avec le lauréat. Face à

---

<sup>7</sup> SEMAR, Autorisation d'arrivée de navires ou de grands bâtiments navals hauturiers n° 514873, 10 octobre 2023 (**Document L29**) ; SEMAR, Capitainerie de Tampico, Autorisation d'entrée au port, 21 octobre 2023 (**Document L35**) ; SEMAR, Capitainerie de Tampico, Autorisation de changement de poste à quai n 521010 du 31 octobre 2023 (**Document L42**).

<sup>8</sup> SAT, première amende douanière (**Document L28**) ; Acte de saisie conservatoire (**Document L49**) ; Acte de prononcé de l'amende (**Document L50**).

l'extrême complexité des marchés publics et privés de dragage maritime, l'association professionnelle des entreprises de dragage, la *Central Dredging Association*, publie des *lignes directrices*<sup>9</sup> afin de guider ses membres.

28.- La complexité des marchés de travaux nécessitant du dragage conduit à une répartition des rôles. L'Armateur, *European Dredging Company* pour ce qui concerne le *Zheng He*, arme le navire et l'exploite, réalisant ainsi les opérations techniques de dragage. Il met son navire, son équipage et son savoir-faire à disposition de l'entreprise soumissionnaire coordonnant l'ensemble des travaux faisant l'objet du marché. Par exemple, *European Dredging Company* a mis le *Zheng He* à disposition de la société *JDN Central Americas Ltd* qui a remporté plusieurs marchés en Amérique centrale et en Amérique du Nord.

#### **D. L'exploitation commerciale du *Zheng He* à partir de l'automne 2023**

29.- Au moment où le *Zheng He* réalise son escale nautique à Tampico, le navire est déjà affecté à la réalisation imminente de plusieurs marchés de travaux de dragage prévus aux Bahamas entre décembre 2023 et juin 2024. Il s'agit de marchés certains et non de simples espérances.

30.- *Premièrement*, le *Zheng He* a été réservé avec le navire de service DN 205, battant également pavillon luxembourgeois, pour des travaux de dragage à Ocean Cay, aux Bahamas. Le marché global de travaux vise à achever la requalification d'un îlot abritant une ancienne usine en réserve maritime accessible aux passagers de la compagnie de croisière MSC. Le marché de travaux de dragage a été remporté par *Jan de Nul Central Americas* à l'issue d'un processus contractuel en trois étapes : première proposition en avril 2023, soumission par *Jan De Nul Central Americas Ltd* à l'appel d'offres en juillet 2023 et formulation de la meilleure offre le 27 septembre 2023 (**Document L11**). Le 6 octobre 2023, le contrat est formalisé par une lettre adressée par *Ocean Cay Ltd*, organisateur des travaux à *Jan de Nul Central Americas* (**Document L12**), le retenant comme « *Preferred bidder* ». En retournant cette lettre revêtue de son contreseing, *Jan de Nul Central Americas Ltd* confirme la conclusion du contrat (« *We acknowledge receipt of the letter of which this is a copy and confirm that we are in agreement with its terms and agree to proceed accordingly* »). Le chemin critique du marché de dragage est de 307 jours, avec une période d'exécution prévue entre le 8 avril 2024 et le 22 mai 2024.

31.- *Deuxièmement*, le *Zheng He* a été réservé pour être affecté à la réalisation d'un marché de travaux portant sur la cale sèche du chantier naval de Freeport aux Bahamas. Ce marché de travaux a été remporté par la société Orion qui en a sous-traité le dragage. *Jan De Nul Central Americas Ltd* avait adressé son offre de sous-traitance le 5 octobre 2023, y faisant explicitement référence au *Zheng He* (**Document L13**, p.7), offre à laquelle Orion a répondu favorablement le 13 octobre 2023 (**Document L14**). Le dragage devait être accompli sur une période allant de la fin de la saison des ouragans fin novembre 2023 (« *Start dredging after Hurricane Season November 2023* ») au mois de mars 2024.

32.- *Troisièmement*, l'intervention du *Zheng He* était également envisagée aux Bahamas entre décembre 2023 et février 2024 pour le dragage du terminal à conteneurs du port de Freeport. Ce contrat prévoyait l'emploi du navire et d'autres équipements pour une durée de 4 semaines. La société *Jan De Nul Central Americas* avait adressé une offre le 5 octobre 2023

---

<sup>9</sup> CEDA, *Effective Contract-Type Selection in the Dredging Industry, A CEDA Guidance Paper*, 2019, 15 p.

((**Document L15.1**) qui avait retenu l'intérêt du port de Freeport, lequel avait alors demandé des clarifications le 6 novembre 2023. En réponse à cette demande, *Jan De Nul Central Americas* avait apporté clarifications nécessaires le 17 novembre 2023 (**Document L15.2**). Et c'est au visa de cette lettre de clarification que l'attribution du marché à Jan De Nul était finalement confirmée le 21 février 2024 (**Document L15.3**).

33.- Ces trois marchés de travaux auraient rapporté un chiffre d'affaires compris entre 55.000.000 USD et 63.000.000 USD.

34.- Ainsi, au moment où le navire *Zheng He* se présentait dans la mer territoriale, en rade de Tampico, en vue d'une escale d'environ un mois, il était déjà nommé pour être employé dans deux marchés fermes aux Bahamas à partir de décembre 2023 ; un troisième marché était sur le point d'être conclu concernant les Bahamas. L'escale d'un mois à Tampico devait permettre de conduire les opérations d'avitaillement et de maintenance. Si l'opportunité d'une courte mission de dragage de quelques jours s'était présentée au Mexique, l'Armateur ne l'aurait sans doute pas écartée, étant précisé que, dans tous les cas, son navire devait être prêt à appareiller pour les Bahamas à la fin du mois de novembre afin d'y honorer les engagements contractuels.

## II. Chronologie de l'admission au port de Tampico, de la détention et des procédures tendant à exproprier le navire *Zheng He*

35.- Les buts et la préparation de l'escale nautique à Tampico seront d'abord présentés (A), avant d'exposer ensuite dans quelles circonstances le navire a été volontairement admis au port de Tampico par les autorités mexicaines dans le cadre d'une escale nautique régulièrement autorisée (B). Les étapes ayant conduit à la fabrication artificielle de conditions propices à la détention du *Zheng He* seront alors détaillées (C), tout comme les initiatives subséquentes du Mexique en vue d'exproprier le navire (D). Finalement, seront exposées les pressions exercées sur l'Armateur afin de le contraindre à réaliser un paiement douteux entre les mains d'un intermédiaire mexicain, paiement qu'il s'est refusé à honorer (E).

### A. Buts et préparation de l'escale nautique du *Zheng He* à Tampico

36.- Attendu au Bahamas au mois de novembre 2023 pour y travailler, à la fin de la saison des ouragans, le *Zheng He* devait préalablement accomplir une escale nautique pour des raisons parfaitement documentées et vérifiables.

37.- *En premier lieu*, selon une étude réalisée par un opérateur de météorologie marine, le mois d'octobre constitue le pic de la saison des ouragans ; l'année 2023 a d'ailleurs été l'une des saisons les plus actives de toutes celles enregistrées avec 23 épisodes d'ouragans et de dépressions (**Document L16**). Ces phénomènes climatiques de forte intensité s'inscrivent dans une évolution climatique globale (**Document L17**). Il faut noter cependant que l'intensité des ouragans varie significativement d'un lieu à l'autre. Selon les données recensées par le *National Oceanic and Atmospheric Administration* des Etats-Unis d'Amérique, les épisodes climatiques affectant Freeport aux Bahamas sont comparativement plus intenses et plus fréquents que ceux affectant Tampico (**Document L18**) : il y a plus d'épisodes dont l'intensité est à 150 *Newton Mètres* aux Bahamas.

Or, les autorités des Bahamas n'autorisent pas les navires à s'abriter au port lorsque survient un épisode climatique intense. Ceci est particulièrement problématique pour une drague comme le *Zheng He* aux caractéristiques nautiques spécifiques évoquées plus haut (**Document L3**), notamment les franc bords plus bas, l'exposition plus forte au roulis et la configuration du bulbe d'étrave. Il faut ici préciser qu'à la proue du navire, se trouve un équipement mobile appelé « Dummy » permettant de déployer les équipements de dragage en opération (**Document L19**). Même replié, le « Dummy » rend la proue du navire plus vulnérable au tossage.

Le 5 octobre 2023, l'Armateur du *Zheng He* recevait de l'opérateur de météorologie marine un avis indiquant l'arrivée à 6 jours de l'ouragan Philippe (**Document L20**), avec une augmentation du vent et des vagues à partir du 11 octobre 2023. Ainsi, d'un strict point de vue nautique, il était raisonnable que l'Armateur du *Zheng He* cherche à ce moment à escaler à Tampico, d'autant que ce navire et d'autres navires du même Armateur avaient déjà touché les ports mexicains par le passé.

38.- *En deuxième lieu*, le moment était venu de procéder à des opérations de maintenance, d'avitaillement, d'évacuation des déchets et de relève du *Zheng He*, en vue de pouvoir reprendre ensuite la mer et d'honorer les contrats à exécuter à partir du 1<sup>er</sup> décembre 2023. La correspondance entre le capitaine du *Zheng He*, et l'agent JVV révèle que le 17 octobre 2023, la situation est critique à bord du fait de l'accumulation des déchets (**Document L21**) excédant la capacité de stockage à bord.

39.- *En troisième lieu*, le choix du port de Tampico était raisonnable puisqu'il s'agit d'un port maritime ouvert au trafic hauturier, puisque le tirant d'eau est suffisant pour le *Zheng He* et puisque le temps d'attente sur rade y est plus faible.

D'abord, le port maritime de Tampico est ouvert au trafic maritime hauturier et le Mexique n'a à aucun moment contesté cet état de fait dans ses écritures relatives à la demande en prescription de mesures conservatoires. Les informations publiques utiles à la navigation confirment l'ouverture du port de Tampico à la navigation maritime hauturière. Il en va ainsi de l'*Admiralty Sailing Directions Pilot Book NP-69A (Document L 22)* publié par l'Amirauté Britannique. Ce document de référence est disponible à bord tant dans sa version papier que dans sa version électronique. Il indique que le port de Tampico est ouvert au trafic commercial et pétrolier. Il indique également au titre des services portuaires, la possibilité d'effectuer tous types d'opérations de réparation (« *Most types of repairs can be undertaken* », p. 147), en utilisant au besoin une cale sèche. En l'absence de réparation nécessitant une mise en cale sèche et pour des opérations d'avitaillement, de maintenance et d'entretien, il convenait donc simplement de garer le navire à quai.

Ensuite, l'*Admiralty Sailing Directions Pilot Book NP-69A* indique que les quais n°1 à 9 ont ensemble une longueur de 1586 m et que la profondeur d'eau le long de ces quais est de 10 mètres, ce qui convient parfaitement pour le *Zheng He* dont le tirant d'eau est de 6,5 mètres. Les quais sont répertoriés comme « Fiscal nos 1-9 » (p. 147). Le *Programme-cadre de développement du port de Tampico 2016-2021*, librement accessible sur le site internet du port de Tampico (**Document L23**), confirme (p. 9) que le quai n°3 est bien ouvert tant au trafic hauturier qu'au cabotage : *Muelle Fiscal Tramo n°3*, localisation sur le plan OA 55, longueur : 145 m., profondeur : -10,3 m, « *Altura y Cabotaje* »). Il en va également ainsi du *Règlement du port de Tampico (Document L24)* qui confirme que le quai n°3 est bien ouvert au trafic hauturier.

Enfin, le port de Tampico est situé dans le même rang que Altamira, le 5<sup>ème</sup> port du Mexique, mais accueille un trafic maritime moins important et connaît généralement des temps d'attente sur rade plus brefs.

40.- **Le 5 octobre 2023**, après la préparation de l'escale nautique, le navire a alors quitté les Bahamas et s'est vu délivrer, conformément à la législation locale, un document appelé *Certificate of clearance outwards (Document L25)*. Ce certificat est délivré par les douanes de l'État de départ sur déclaration de la sortie et autorise le navire à appareiller. Dans la pratique maritime, la mention de destination figurant derrière l'adverbe « for » désigne une destination étrangère indicative hors de l'Etat de départ (« outwards »). Il ne qualifie en rien l'objet nautique ou commercial de l'escale projetée, et ne contraint pas le navire à y escale effectivement. En aucun cas, cette indication ne détermine la destination finale du voyage hauturier. Au demeurant, le Luxembourg souligne que les autorités Mexicaines elles-mêmes avaient bien compris que le port de Tampico était un port d'escale et non la destination finale. Le document intitulé « Vessel scheduling record of the port of Tampico » (**Document L26**) en date du 30 octobre 2023, produit par le Mexique, indique que le navire est en provenance des Bahamas et à destination finale des Pays-Bas (« Holland »).

## **B. L'arrivée du *Zheng He* sur rade et l'autorisation d'escale donnée au *Zheng He* par les autorités mexicaines**

41.- En conformité avec les dispositions de la loi mexicaine, JVV LOGISTICS S.A. DE C.V. (ci-après JVV) avait été désigné comme agent du navire *Zheng He* dans le seul but d'accomplir les formalités d'arrivée (*consigning ship agent*), sans lui conférer aucun pouvoir de représentation ni du navire lui-même ni de son Armateur.

42.- **Le 9 octobre 2023**, avant l'arrivée du *Zheng He* sur rade de Tampico, JVV prenait l'initiative d'adresser au bureau de douane Maritime de Tampico **un préavis d'arrivée de navire hauturier (Document L27)**. Ce préavis, adressé au format papier est envoyé de façon systématique par l'agent du navire. Après avoir mentionné en premier lieu la finalité nautique impérative de l'escale (relève d'équipage et ravitaillement), l'agent indiquait également que le navire pourrait ensuite entamer le cas échéant une procédure d'importation temporaire. Or une telle procédure est conditionnée par la conclusion d'un contrat au Mexique. Il ne pouvait donc pas y avoir d'intention immédiate de l'Armateur de procéder à l'importation temporaire. Du reste, le Bureau des douanes lui-même reconnaîtra ensuite que ce qu'il qualifie de « document spontané » ne vaut pas déclaration douanière en bonne et due forme : « *Dans un sens, il est vrai que le 9 octobre 2023, l'Agent Maritime JVV LOGISTICS SA DE C.V. a introduit devant l'unité de contrôle de gestion de ce bureau de douane, une lettre signée par le Capitaine Alejandra Rosa Duque (...)* » mais « *les déclarations du contribuable JVV LOGISTICS SA DE C.V. ne sont pas suffisantes pour considérer que l'obligation susmentionnée a été remplie* » (**Document L40**).

43.- **Le 10 octobre 2023 à 14 h 50**, avant même l'entrée du *Zheng He* dans la mer territoriale du Mexique, la Capitainerie du port maritime de Tampico (SEMAR) délivrait au navire ***l'autorisation d'arrivée de navires ou de grands bâtiments navals hauturiers n°514873*** (**Document L28**).

44.- **Le 10 octobre 2023 à 23 h 49 UTC**, le *Zheng He* entrait dans la mer territoriale mexicaine (**Document L30**).

45.- **Le 11 octobre 2023 à 7 h 30**, pourvu de l'autorisation d'arrivée, le navire *Zheng He* se présentait dans la zone de mouillage de Tampico, dans la mer territoriale du Mexique, en attente d'instructions de la Capitainerie. Aucune inspection administrative et sanitaire n'était ordonnée ni conduite par les autorités mexicaines.

46.- **Le 17 octobre 2023**, alors que le navire était toujours en attente sur rade et qu'il n'était pas entré au port, **l'agent maritime JVV adressait aux autorités portuaires une demande d'autorisation d'amarrage** : il notifiait aux autorités mexicaines portuaires que l'escale à Tampico avait pour seul but de recevoir les prestations nécessaires à la poursuite du voyage maritime, à savoir la relève d'équipage, le ravitaillement, l'enlèvement des eaux usées, et l'entretien préventif (**Document L31**). La demande ne faisait nulle mention d'un contrat de prestation de service de dragage dans le Tamaulipas ni au Mexique, ni d'aucune demande d'importation temporaire. Il s'agissait explicitement d'une escale strictement nautique au port dans le cadre d'un voyage hauturier. Le Luxembourg apprendra bien plus tard que le même jour, la **Capitainerie du Port de Tampico a saisi la Direction générale des ports du Secrétariat de la Marine d'une demande ad hoc de modification temporaire de la destination du quai n°3 du port de Tampico (Document L32)**, afin d'y permettre l'escale purement nautique du *Zheng He*. Cette lettre, ignorée du capitaine et du pavillon luxembourgeois, témoigne que la Capitainerie avait bien acté que l'escale du *Zheng He* devait durer jusqu'au 30 novembre pour conduire des opérations de relève d'équipage, d'avitaillement, d'évacuation des eaux usées et des déchets, de délivrance d'un certificat d'absence de gaz inflammables et de

maintenance préventive. La Capitainerie indiquait l'absence d'inconvénient à cette modification temporaire de l'affectation du quai n°3.

47.- **Le 20 octobre 2023 à 10 h 57**, l'agent du *Zheng He* relançait par message *WhatsApp* un agent de l'Administration du système national portuaire (ASIPONA) à Tampico, M. Hector Romero, en vue d'accélérer l'entrée du navire (« *OK we've got the pressure on* », selon les termes de l'agent du navire) ». Il y a donc eu des contacts informels avec l'ASIPONA. L'agent du navire indiquait à l'ASIPONA la disponibilité immédiate du terminal 11, opéré par PORTUM 21, (**Document L33**). **Il rappelait que le navire attendait depuis longtemps** (« *El buque ya quiere entrar desde hace dias* »). La conversation se poursuivait sans que l'ASIPONA autorise le *Zheng He* à rejoindre le quai n°11 comme souhaité par l'Armateur. L'Armateur était dirigé vers le quai n°3.

48.- **Le 20 octobre 2023**, la Capitainerie du port de Tampico émettait **un avis de prudence (Document L34)** informant de la survenue d'un phénomène climatique local, appelé « Phénomène de surada » à compter de la nuit du 22 octobre 2023.

49.- **Le 21 octobre 2023**, la Capitainerie du port accordait alors au *Zheng He* l'autorisation d'entrer au port et de s'amarrer au quai n°3 (**Document L35**). Le Luxembourg apprendra bien plus tard que cette autorisation était **le résultat d'une concertation entre les parties prenantes du Comité d'exploitation du port de Tampico, incluant les autorités douanières**. Ce Comité se réunit ordinairement trois fois par semaine pour décider de l'affectation des quais ; s'y ajoutent encore des réunions extraordinaires. Le 21 octobre 2023, précisément, il s'agissait d'une réunion extraordinaire durant laquelle l'entrée du *Zheng He* était inscrite à l'ordre du jour (**Document L36**). Ce document indique explicitement que le *Zheng He* était autorisé à séjourner au port pour une finalité exclusivement nautique.

50.- **Le 21 octobre 2023 à 14 h 30**, le navire se présentait au quai n°3 pour amarrage. Par lettre du 23 octobre 2023, l'agent du navire confirmait aux autorités mexicaines douanières que l'escale au port était réalisée « dans le seul but (souligné) *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'instruction* » (**Document L37**). Cette pièce importante, délibérément passée sous silence par le Mexique, établit que l'agent JVV, agissant sur mandat exprès de l'Armateur, excluait catégoriquement toute finalité commerciale de l'escale.

51.- **Le 24 octobre 2023 (Document L38)**, par lettre en réponse à la Capitainerie de Tampico, le Directeur général des ports du Mexique, le Capitaine Abarca Hernandez, autorisait explicitement le changement temporaire d'affectation du quai n°3 pour 8 semaines, afin d'y permettre l'escale purement nautique du *Zheng He*. Tout au long de la procédure, le Mexique a cherché à dissimuler l'existence de cette pièce capitale, ne répondant pas à la demande exprimée par le Luxembourg dans sa note verbale du 27 septembre 2024 (**Document L39**).

### C. La fabrication artificielle des conditions d'une détention du *Zheng He*

52.- Alors que le navire *Zheng He* est entré au port au bénéfice d'une autorisation de la Capitainerie et qu'il est régulièrement amarré au quai n°3 apte à recevoir des navires en navigation hauturière (y compris pour une escale nautique au bénéfice d'une décision du *Directeur national des ports de la SEMAR*), certains fonctionnaires locaux entreprennent de fabriquer artificiellement les conditions d'une détention du navire. Le processus est organisé en 4 étapes.

53.- *Premièrement, le 24 octobre 2023*, le *Bureau des douanes de Tampico* enclenche la mécanique en prononçant une première amende d'un montant relativement modeste (570 USD au cours du jour du prononcé), mais sur un fondement totalement erroné (**Document L40**). Alors que le Règlement du port prévoit explicitement que le quai n°3 est affecté à la navigation hauturière, le *Bureau des douanes* décide au contraire, à rebours de l'affectation publique du quai, que le *Zheng He* ne pouvait s'y amarrer parce qu'il était engagé en navigation hauturière (*sic*). Désireux de clore cette procédure au plus vite, l'agent mexicain de l'Armateur prend l'initiative non-concertée de réaliser au plus vite le paiement entre les mains des autorités douanières le 31 octobre 2023 (**Document L41**). Le paiement réalisé par l'agent du navire sans concertation avec l'Armateur enclenche le processus de détention.

54.- Par précaution, le navire essaye alors de tirer les conséquences du procès-verbal en demandant à régulariser sa situation par un changement de quai. Le *Zheng He* sollicite donc de la Capitainerie du port de Tampico un ordre de mouvement vers le *Terminal of Multiple Uses II, F-6*, pour le 1<sup>er</sup> 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* est émis par la Capitainerie le 31 octobre 2023 (**Document L42**), pour permettre un mouvement le lendemain matin.

55.- *Deuxièmement, le 31 octobre 2023*, veille du mouvement du *Zheng He* le SAT (*Servicio de Administración Tributaria*), qui relève du ministère des finances mexicain (**Document L29**), enclenche alors, en toute hâte, une nouvelle étape de la mécanique de la détention en prenant une décision préparatoire d'autorisation de la visite domiciliaire du navire (**Document L43**). Afin de se ménager un effet de surprise totale, la décision préparatoire n'est notifiée ni à l'Armateur, ni même au représentant légal du concessionnaire du quai n°3 où est amarré le navire (**Document L44**).

56.- *Troisièmement, le 1<sup>er</sup> novembre 2023 à 6 h 45*, conformément à la demande de l'Armateur, un pilote portuaire est reçu à bord du *Zheng He* pour procéder à la manœuvre programmée la veille afin de régulariser, s'il en est besoin, l'amarrage du navire. Mais à **7 h 00 la Capitainerie du port donne *ex abrupto*, par VHS et sans laisser de trace écrite, l'ordre aux pilotes d'interrompre le mouvement du navire** au motif que la circulation dans le port serait interdite (**Document L45, questions 5 et 6**) : cela est rapporté par les pilotes eux-mêmes. Il est tiré prétexte de la prétendue fermeture du port depuis le 31 octobre 2023 par l'Avis de prudence n° 038/2023 (**Document L46**). Or cet avis n'est nullement un avis de fermeture du port, mais un simple avis de prudence « *recomandant de prendre des mesures de prudence extrême et de se tenir informé des conditions météorologiques locales* ». Du reste, le journal de bord du navire *Zheng He*, qui fait foi de ses énonciations, indique que, le 31 octobre et le 1<sup>er</sup> novembre 2023, la mer était calme (**Document L47 : « Sea Calm »**). C'est donc abusivement que le navire *Zheng He* a été empêché de se déplacer vers un autre quai. L'avis de prudence n°39/2023, émis le 1<sup>er</sup> novembre, le confirme d'ailleurs « *étant donné les conditions météorologiques favorables* » à 10 h00 (**Document L48**). Soulignons que le début de la visite domiciliaire coïncide précisément avec l'émission de l'avis de prudence n°039/2023. Notons

également que l'avis de prudence n°039/2023 ne peut s'analyser comme un avis de réouverture du port, puisque celui-ci n'a jamais été fermé par l'avis de prudence n°038/2023.

57.- *Quatrièmement, le 1<sup>er</sup> novembre 2023 à 10 h 05*, le navire *Zheng He* étant immobilisé au quai n°3, 2 agents des douanes et 5 agents de l'Administration générale de l'audit et du commerce extérieur (AGACE) montent à bord du navire. Le procès-verbal indiquant le début des opérations de visite (**Document L49**) à 10 h 30 ne restitue pas la réalité des faits telle que retracée par les caméras de surveillance du navire. La visite domiciliaire va durer jusqu'à 16 h 00. Les agents de l'AGACE décident 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'analyserait comme une importation, assujettissant son propriétaire au paiement de droits de douane proportionnels à la valeur du navire. Le procès-verbal d'immobilisation est présenté pour contreseing non pas au Capitaine du *Zheng He* mais à la société de droit mexicain *Agencia Consignaria de Buques JVV Logistics JVA*.

58.- Finalement, on signalera que la mesure de détention du navire n'est notifiée à son propriétaire *European Dredging Company* qu'un mois plus tard, le 28 novembre 2023, ce qui porte atteinte à ses droits.

#### **D. Les procédures en vue de l'expropriation du *Zheng He***

59.- La détention du navire *Zheng He* est déjà, en soi, une mesure lourde de conséquences puisqu'elle empêche son exploitation, de la même manière qu'une saisie conservatoire : elle immobilise le navire et l'empêche, tant qu'elle n'est pas levée, de rejoindre les *Bahamas* pour y accomplir les marchés de dragage auxquels il doit être employé. C'est la raison pour laquelle, l'Armateur mobilise aussitôt les voies de droit disponibles en droit local, c'est-à-dire d'abord un recours hiérarchique devant l'AGACE et ensuite un recours juridictionnel devant les tribunaux mexicains.

60.- **Le 15 février 2024**, alors que les recours de droit local sont pendants, l'AGACE prend une décision administrative dite « *Orden CVD6000037/23* » (**Document L50**), par laquelle elle fixe 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* »).

61.- **Le 22 mars 2024**, la Cour de district de Tampico rend une décision constatant que la procédure diligentée contre le *Zheng He* était nulle (**Document L51**). Les juges constatent que les auditeurs de l'AGACE ne sont pas identifiés de façon régulière quand ils ont commencé la visite domiciliaire et ordonné la détention du navire ; ils constatent que le *Zheng He* avait été autorisé à entrer sur le territoire mexicain par l'autorisation donnée par la Capitainerie de Tampico le 10 octobre 2023. Ce jugement prive 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 15 avril 2024. La décision d'annulation de la procédure douanière étant devenue définitive, l'Armateur a saisi les juridictions mexicaines pour obtenir un acte public conférant la force exécutoire au jugement devenu définitif car non-frappé d'appel.

62.- **Le 18 avril 2024**, l'acte commandant la mise à exécution du jugement a été obtenu le (**Document L52**).

63.- Le 19 avril 2024, sur présentation de cet acte exécutoire issu de l'ordre juridique mexicain (**Document L53**), les autorités portuaires ont refusé de libérer le navire. Parallèlement, alors que l'Etat mexicain s'était abstenu, dans les délais prévus par le droit mexicain, d'exercer le moindre recours contre la décision constatant la nullité de la procédure de visite domiciliaire, il a finalement exercé une voie de recours hors délai.

## E. Les pressions exercées sur l'Armateur en vue d'obtenir un paiement illicite

64.- Le 5 décembre 2023, alors que le navire *Zheng He* était mis en détention depuis un mois calendaire, le représentant de *European Dredging Company* au Mexique recevait un appel téléphonique d'un intermédiaire mexicain, l'invitant à réaliser immédiatement le paiement d'un honoraire de 550.000 USD afin d'obtenir la libération du navire dans les deux à trois semaines. Cet intermédiaire mexicain se prévalait de relations avec « *Maestro Erick* », chef de l'AGACE (**Document L29**) avec lequel il indiquait avoir été récemment en réunion ; il se portait fort d'obtenir la libération rapide du navire. Dans le même temps, il indiquait que faute pour l'armateur de payer le montant demandé, celui-ci s'exposerait à se voir condamné à une amende de 70 % de la valeur du navire et à d'autres pénalités complémentaires.

65.- Le 6 décembre 2023, en suite directe de la conversation téléphonique, l'intermédiaire mexicain adressait au représentant de l'Armateur une « *proposition de services* », établie sur papier à en-tête du « *Grupo Consultor de Comercio Exterior* » (**Document L54**). Il s'y présentait, dans l'attache de signature, comme associé-gérant d'un cabinet de consultance en indiquant seulement le grade universitaire de Licencié en droit (Lic.), habituellement en usage chez les professionnels du droit. Il n'indiquait cependant pas agir es-qualité d'avocat et ne mentionnait pas de numéro d'exercice professionnel (*cédula profesional*). Une recherche sur un réseau social révélait que l'intermédiaire mexicain s'y présentait comme spécialiste des « *relations gouvernementales* ». Il est en outre répertorié sur un annuaire juridique électronique avec un numéro d'autorisation d'exercice (*cédula profesional tipo C1*) qui semble en cours de validité<sup>10</sup>.

66.- L'Armateur a considéré « l'offre de services » du « *Grupo Consultor de comercio exterior* » comme constitutive d'un *red flag* permettant de présumer l'invitation à conclure un pacte de corruption impliquant des officiels mexicains pratiquant le détournement de pouvoirs. Il est en effet notoire<sup>11</sup> que la plupart des pactes de corruption sont des contrats simulés prenant l'apparence d'un contrat d'intermédiaire, permettant ensuite de déguiser le versement de pots de vin derrière de prétendus honoraires. Considérant la proposition comme contraire tant à la *Convention des Nations-Unies contre la corruption* ratifiée par le Luxembourg qu'à ses propres règles de *compliance*, l'Armateur n'y donnait pas suite et ne reprenait pas contact avec l'intermédiaire mexicain. L'Armateur préférait exercer les voies de droit prévues par le droit mexicain en dépit des difficultés rencontrées.

67.- Le 21 février 2024, l'intermédiaire mexicain relançait le représentant local de l'Armateur avec un message voilé de menace : « *Se está complicando tu asunto... signo a sus órdenes par ver cómo atenderlos para buscar una salida* » (**Document L55**). De fait (et l'Armateur l'ignorait encore faute de notification), l'AGACE venait de prononcer la résolution

<sup>10</sup> <https://www.cedulaprofesional.sep.gob.mx/cedula/presidencia/indexAvanzada.action>

<sup>11</sup> Abdulhay Sayed, *Corruption in International Trade and Commercial Arbitration* (2004).

110-10-01-00-00-2024-0583 confisquant le *Zheng He* et prononçant l'amende douanière. L'intermédiaire mexicain jouissait donc de contacts étroits et internes avec l'AGACE, puisqu'il était avisé des mesures prononcées avant même l'Armateur.

68.- Les pressions exercées sur l'Armateur du *Zheng He* l'ont été selon un processus analogue à celui décrit par la presse mexicaine, dans le cadre de plusieurs enquêtes d'investigation conduites par des journalistes. Une première enquête est publiée en 2023<sup>12</sup> suite à la plainte pour extorsion déposée contre des fonctionnaires de l'AGACE par des entrepreneurs mexicains intervenant dans le domaine de l'import/export et désireux de garder l'anonymat par peur des représailles (**Document L89.1 à L89.4**). Une autre enquête est publiée en février 2024 (**Document L81**) dénonçant la pratique de certains fonctionnaires de l'AGACE<sup>13</sup> tendant à surévaluer arbitrairement les dettes fiscales et douanières des contribuables pour faire pression sur leurs victimes avant la fin du mandat du Président des Etats-Unis du Mexique le 30 septembre 2024.

---

<sup>12</sup> Salvador García Soto, « Acusan empresarios corrupción en el SAT », *El Universal*, 15 juin 2024 ; Francisco Resendiz, « PRD crisis, extinción, nacimiento », *La Razón de Mexico*, 18 juin 2023 ; Alberto Aguirre « Y el sexto magistrado ? », *El Economista*, 20 juin 2023 ; Eduardo Ruiz Healy, « Corrupción en el SAT pese a que asegura AMLO ? »

<sup>13</sup> Martes, Elisa de Anda Madrazo, « A la sombra », *El Sol de México*, 27 février 2024

## CHAPITRE II. COMPETENCE DU TRIBUNAL ET RECEVABILITE DE LA REQUETE

69.- Dans son Ordonnance du 27 juillet 2024 relative à la Demande en prescription de mesures conservatoires, le Tribunal a considéré « *qu'un différend relatif à l'interprétation ou l'application de la Convention semble, prima facie, avoir existé entre les Parties à la date d'introduction de l'instance sur le fond* »<sup>14</sup>. Le Tribunal également « *conclut, prima facie, qu'il a compétence pour connaître du différend dont il est saisi* »<sup>15</sup>.

70.- Après avoir affirmé sa compétence *prima facie* s'agissant de la prescription de mesures conservatoires au titre de l'article 290, paragraphe 1, de la Convention, le Tribunal est à présent invité à mener son raisonnement à son terme et à constater que sa compétence quant au fond de l'affaire est établie. Une telle compétence s'étend, conformément à l'article 288, paragraphe 1, de la Convention à « *tout différend relatif à l'interprétation ou l'application de la Convention qui lui est soumis conformément à la présente partie* ».

71.- A titre préliminaire, le Luxembourg attire l'attention du Tribunal sur la possibilité offerte aux parties par l'article 97, paragraphe 1, de son Règlement. En vertu de cette disposition, et dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice, le Mexique pouvait demander par écrit au Tribunal dans les 90 jours suivant l'introduction de l'instance par le Luxembourg, de statuer séparément sur toute exception à la compétence du Tribunal ou à la recevabilité de la requête. Le Mexique a décidé de ne pas saisir cette possibilité et le Tribunal doit en tirer toutes les conséquences : le Mexique sait bien qu'aucune exception d'incompétence ou d'irrecevabilité de nature à faire obstacle à ce que le Tribunal se prononce sur le fond de la présente affaire n'existe. S'il venait à présent à contester la compétence du Tribunal, le Mexique manifesterait plus clairement encore sa stratégie dilatoire sur laquelle on reviendra plus tard.

72.- Quand bien même le Mexique prétendrait soutenir dans son Contre-mémoire que le Tribunal n'est pas compétent ou que la requête du Luxembourg n'est pas recevable, le Tribunal ne pourra accueillir ses arguments. L'ensemble des conditions de compétence et de recevabilité requises par la Convention étaient déjà réunies lors de l'introduction de l'instance par le Luxembourg le 3 juin 2024. *A fortiori* l'ensemble de ces conditions est réuni aujourd'hui.

73.- Pendant la phase des mesures conservatoires, le Luxembourg a présenté certains des points qui seront examinés dans le présent Mémoire, en particulier ceux qui ont trait à la compétence du Tribunal dans la présente affaire. Dans un souci de respecter au mieux la ligne directrice n° 2 concernant la préparation et la présentation des affaires dont le Tribunal est saisi (« [u]ne pièce de procédure devrait être aussi brève que possible »), le Luxembourg s'efforcera dans le présent Mémoire d'éviter les répétitions et de se concentrer sur les principaux faits et arguments juridiques démontrant tant la compétence du Tribunal (I) que la recevabilité de la requête (II).

---

<sup>14</sup> Paragraphe 84 de l'Ordonnance du 27 juillet 2024.

<sup>15</sup> Paragraphe 106 de l'Ordonnance du 27 juillet 2024.

## **I. Le Tribunal est compétent pour connaître du différend opposant le Luxembourg et le Mexique**

74.- Le différend relatif à la situation du *Zheng He* qui oppose le Luxembourg et le Mexique, deux Etats parties à la Convention qui ont fait des déclarations écrites larges acceptant la compétence du présent Tribunal au titre de l'article 287, s'est cristallisé depuis au moins le mois d'avril 2024. Il ne fait aucun doute que ce différend porte sur l'interprétation et l'application de la Convention (A). Malgré les multiples efforts du Luxembourg afin de trouver une solution diplomatique, y compris postérieurement à sa Demande en prescription de mesures conservatoires, les échanges de vues n'ont pas abouti (B).

### **A. La cristallisation d'un différend portant sur l'interprétation et l'application de la Convention**

75.- Comme le Luxembourg a déjà eu l'occasion de le démontrer dans sa Requête introductive d'instance du 3 juin 2024 (paragraphe 3) et dans sa Requête en prescription de mesures conservatoires du 7 juin 2024 (paragraphe 34, 43 et 44), il a très rapidement adressé des Notes verbales afin d'alerter le Mexique sur la situation du *Zheng He*, de lui rappeler qu'il s'agissait d'un navire battant pavillon luxembourgeois, et de lui notifier sa volonté de trouver une solution conforme au droit international.

76.- Lors d'une réunion du 23 février 2024 entre une délégation du Luxembourg et l'Ambassadeur du Mexique au Luxembourg, dont un compte rendu établi par le Luxembourg a été versé aux débats lors de la phase des mesures conservatoires (**Document L58**), la situation du navire tout comme la possible contrariété avec le droit de passage inoffensif furent évoqués. A la suite de cette réunion, deux nouvelles Notes verbales transmises par le Luxembourg le 29 mars 2024 (**Document L59**) et le 29 avril 2024 (**Document L60**) ont informé le Mexique de l'imminence d'un recours international y compris devant le présent Tribunal. Le Mexique a alors décidé de garder le silence ce qui a effectivement conduit le Luxembourg à introduire sa requête le 3 juin 2024.

77.- Les écritures et plaidoiries des deux parties lors de la phase liée à la Demande en prescription de mesures conservatoires du Luxembourg ont confirmé leur opposition tant sur le contexte factuel que sur le contexte juridique entourant l'immobilisation du *Zheng He* dans le port de Tampico depuis le 1er novembre 2023.

78.- Le Luxembourg soutient pour sa part que le *Zheng He* faisait régulièrement usage des droits et libertés consacrés par la Convention, en particulier le droit de passage inoffensif, lorsque le Mexique a usé à son encontre de ses pouvoirs souverains dans sa mer territoriale et ses ports de mer d'une manière contraire à plusieurs dispositions précises de la Convention. Quant au Mexique, il prétend que le *Zheng He* ne peut pas se prévaloir du droit de passage inoffensif, que l'Etat côtier dispose d'un pouvoir absolu sur ses eaux intérieures, que l'exercice par le Luxembourg de sa juridiction à l'égard de son navire n'est pas menacé, et qu'aucun traitement discriminatoire ou abusif à l'égard du pavillon luxembourgeois n'est identifiable.

79.- Qu'aucune instance n'ait à ce jour conduit le Tribunal à interpréter et à appliquer les dispositions de la Convention relatives à la souveraineté de l'Etat sur ses eaux intérieures et sa mer territoriale (article 2), au droit de passage inoffensif (articles 17 à 26), à l'égalité de traitement des Etats sans littoral (article 131), cumulées à l'obligation de bonne foi et à l'interdiction de l'abus de droit (article 300), n'y change rien : les prétentions du Luxembourg, qui se basent sur ces dispositions précises et qui se sont heurtées à l'opposition claire du

Mexique, entrent bien dans le champ de la Convention. Le Tribunal pourra relever que l'ensemble de ces moyens de droit était déjà mentionné dans la requête introductive d'instance du Luxembourg du 3 juin 2024.

Pour chacune de ces allégations, le Luxembourg démontrera précisément que les dispositions invoquées de la Convention sont applicables à la situation du *Zheng He*. Le Luxembourg se permet de renvoyer le Tribunal aux développements ci-après sur l'application du droit de passage inoffensif<sup>16</sup>, sur les atteintes abusives à la juridiction du Luxembourg<sup>17</sup>, sur l'application de l'égalité de traitement dans les ports de mer<sup>18</sup> et sur l'application de l'article 300 de la Convention<sup>19</sup>.

Pour le dire autrement, et reprendre une formule de la Cour internationale de justice<sup>20</sup>, les faits de l'espèce et les violations alléguées par le Luxembourg entrent dans les prévisions de la Convention. Ce sont des faits incontestables par le Mexique que le *Zheng He* bat pavillon d'un Etat partie sans littoral, qu'il a navigué dans la mer territoriale mexicaine pour rejoindre un port de mer mexicain, où il avait été autorisé à escaler à des fins nautiques, et où il a été immobilisé pour avoir enfreint dès son entrée dans la mer territoriale des dispositions de la législation fiscale et douanière mexicaine relative à l'importation de marchandises. De même, il est incontestable par le Mexique que l'immobilisation et le maintien de l'immobilisation du navire, la confiscation du navire, et l'imposition d'une amende d'une valeur avoisinante celle du navire, relèvent de l'exercice par le Mexique de ses pouvoirs souverains sur ses eaux intérieures, ses ports de mer et sa mer territoriale, qui sont autant de pouvoirs reconnus et encadrés par la Convention.

80.- Dès lors, le Mexique ne peut pas raisonnablement contester la compétence du Tribunal d'autant que les échanges de vues préalables, requis par l'article 283, paragraphe 1, de la Convention se sont révélés vains.

---

<sup>16</sup> Chapitre III, paragraphe I, du présent Mémoire.

<sup>17</sup> Chapitre IV du présent Mémoire.

<sup>18</sup> Chapitre V, paragraphe I, du présent Mémoire.

<sup>19</sup> Chapitre VI, paragraphe I, du présent Mémoire.

<sup>20</sup> CIJ, *Plates-formes pétrolières (République islamique d'Iran c. Etats-Unis d'Amérique)*, exception préliminaire, arrêt, C.I.J. Recueil 1996, p. 810, par. 16.

## B. L'échec des échanges de vues

81.- Le Luxembourg n'a cessé d'inviter le Mexique à la recherche d'une solution conforme au droit international dès sa première Note Verbale du 7 novembre 2023 (**Document L6**).

82.- Le Luxembourg ne répétera pas ici l'ensemble de ses tentatives ayant précédé l'introduction de son instance devant le présent Tribunal le 3 juin 2024. Le Tribunal lui-même les a rappelées et en a pris note dans son Ordonnance du 27 juillet 2024 relative à la Demande en prescription de mesures conservatoires<sup>21</sup>. Rappelant en particulier les Notes verbales des 29 mars et 29 avril 2024 (**Documents L59 et L60**) qui sont restées sans réponse de la part du Mexique, le Tribunal a alors relevé que « ces *considérations sont suffisantes à ce stade pour estimer que les conditions prévues à l'article 283 de la Convention ont été remplies* »<sup>22</sup>.

83.- Cependant, le Luxembourg tient à souligner que, depuis le prononcé par le Tribunal de son Ordonnance du 27 juillet 2024 relative à la Demande en prescription de mesures conservatoires, il a continué, de manière constante, à chercher à entrer en négociation avec le Mexique et à obtenir la mise en œuvre effective des assurances que le Mexique avait données à l'audience. Des notes verbales ont été adressées par le Luxembourg au Mexique le 8 août 2024 (**Document L61**), le 26 août 2024 (**Document L62**), le 27 septembre 2024 (**Document L63**), le 23 décembre 2024 (**Document L64**) et le 16 janvier 2025 (**Document L65**), tout ceci sans compter les nombreux échanges de courriels.

84.- Par ailleurs, Monsieur Xavier Bettel, Vice-Premier ministre, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur du Luxembourg, et Monsieur Enrique Ochoa, Sous-Secrétaire aux Affaires Multilatérales et aux Droits de l'Homme du Mexique, ont eu l'occasion d'échanger précisément sur les litiges relatifs au *Zheng He* et la situation actuelle du navire lors d'une réunion qui s'est tenue à Berlin le 17 décembre 2024.

85.- A la suite de cette réunion de haut niveau, le Luxembourg a transmis au Mexique une Note verbale le 23 décembre 2024 dans laquelle il propose l'organisation de négociations bilatérales au mois de janvier 2025 à New York afin de trouver une « résolution globale et finale » à tous les litiges relatifs au *Zheng He* y compris le litige international soumis au présent Tribunal. Le Luxembourg a joint à cette Note verbale une proposition de cadre pour les négociations bilatérales (**Document L64**).

86.- A dessein, afin de témoigner de sa bonne foi et de sa volonté effective de rechercher une solution non contentieuse, cette Note verbale fut transmise par le Luxembourg plusieurs semaines avant la date prévue pour le dépôt du présent mémoire auprès du Tribunal. Le cadre proposé pour les négociations bilatérales comprenait de plus la proposition faite au Mexique de demander au Tribunal un report de la date de dépôt de son mémoire par le Luxembourg. Un tel report a finalement été demandé par lettre conjointe des Parties envoyée au Greffe du Tribunal le 29 janvier 2025, afin de donner toutes ses chances à la négociation bilatérale, dès lors que le Mexique avait accepté la tenue d'une réunion à Washington le 22 janvier 2025.

Malheureusement, le Luxembourg a dû se rendre à l'évidence : sans porter atteinte à la confidentialité des négociations diplomatiques, celles-ci n'ont connu aucune avancée probante depuis l'Ordonnance du 27 juillet 2024.

87.- Le Luxembourg a donc fait tout ce qui était en son pouvoir pour rechercher une solution non contentieuse au différend soumis au présent Tribunal. Alors que le *Zheng He* est

---

<sup>21</sup> Paragraphes 96 et 97 de l'Ordonnance du 27 juillet 2024.

<sup>22</sup> Paragraphe 101 de l'Ordonnance du 27 juillet 2024.

immobilisé depuis plus de 17 mois, le Luxembourg ne peut que conclure à l'impasse des échanges de vues avec le Mexique.

## II. La requête du Luxembourg est recevable

88.- Aucune contestation de la part du Mexique du pavillon luxembourgeois du *Zheng He* n'est possible (A). Par ailleurs, l'introduction par le Luxembourg de sa requête au fond devant le présent Tribunal n'est en rien prématurée (B).

### A. La qualité d'Etat du pavillon du Luxembourg est incontestable

89.- Depuis que l'agent mexicain du *Zheng He* a annoncé son arrivée sur rade à Tampico le 9 octobre 2023 (**Document L27**), les autorités mexicaines n'ont jamais contesté son pavillon luxembourgeois. Les autorités diplomatiques du Luxembourg ont rappelé dans leurs Notes verbales successives adressées au Mexique que le *Zheng He* battait pavillon luxembourgeois, joignant même un document attestant de l'immatriculation du navire au registre luxembourgeois dans la Note verbale du 17 janvier 2024 (**Document L7**). Du reste, les autorités mexicaines elles-mêmes continuent d'affirmer que le *Zheng He* bat le pavillon luxembourgeois (paragraphe 51 de l'Ordonnance du 27 juillet 2024 relative à la Demande en prescription de mesures conservatoires).

90.- Le Luxembourg n'a cessé de vouloir exercer effectivement ses prérogatives d'Etat du pavillon vis-à-vis du *Zheng He*. Cela a d'ailleurs motivé une partie de ses demandes de mesures conservatoires devant le Tribunal. En se fondant sur l'article 94 de la Convention, le Luxembourg a rappelé qu'il lui appartenait d'exercer sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social. C'est précisément pourquoi il avait demandé au Tribunal d'« [e]njoindre 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 » (Conclusions finales du Luxembourg du 12 juillet 2024, deuxièmement).

91.- Lors des audiences des 11 et 12 juillet 2024 portant sur la Demande en prescription de mesures conservatoires du Luxembourg, le Mexique a reconnu « *qu'il est important de sauvegarder l'intégrité du navire, donc de permettre des travaux de maintenance sur le « Zheng He», comme le demande l'agence engagée par les propriétaires du navire. À cet égard, [...] le Mexique souhaite soumettre des rapports de façon volontaire et périodique sur le traitement accordé à l'équipage et au navire, ainsi que sur leur situation actuelle* ». Cet engagement fut reproduit *in extenso* par le Tribunal dans son Ordonnance du 27 juillet 2024<sup>23</sup>.

92.- L'objet des Notes verbales du Luxembourg du 8 août (**Document L61**) et du 26 août 2024 (**Document L62**) était ainsi de hâter la délivrance des autorisations mexicaines pour que soient enfin réalisées les inspections du navire, notamment de la coque et du fonctionnement des canots de sauvetage (**Documents L66.1 à L66.4**), avant que la validité des certificats du navire *Zheng He* ne soit remise en cause du fait de l'impossibilité pour le BUREAU VERITAS de conduire les visites nécessaires. Il faut encore préciser que les 23 et 24 octobre 2024, le Luxembourg organisait une inspection du navire dans le cadre de ses prérogatives d'Etat du pavillon. Une nouvelle visite devra se dérouler en 2025 (**Document L67**).

93.- Partant, le Mexique ne peut pas de bonne foi prétendre que le Luxembourg n'exerce plus effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratifs, technique et

---

<sup>23</sup> Paragraphe 145 de l'Ordonnance du 27 juillet 2024.

social sur le *Zheng He*. Une telle allégation mettrait à jour l'absence de coopération du Mexique, en violation de l'engagement publiquement pris devant le Tribunal, et qui a vraisemblablement motivé l'absence de prescription de mesures conservatoires par ce dernier.

94.- L'existence et l'effectivité du pavillon luxembourgeois du *Zheng He* ne peuvent dès lors être remises en cause par le Mexique en vue de contester le droit du Luxembourg d'agir en tant qu'Etat du pavillon devant le présent Tribunal.

## **B. La règle de l'épuisement des voies de recours internes n'est pas applicable à la requête du Luxembourg**

95.- En vertu de l'article 295 de la Convention : « *Un différend entre Etats Parties relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention peut être soumis aux procédures prévues à la présente section seulement après que les recours internes ont été épuisés selon ce que requiert le droit international* » (soulignés ajoutés).

96.- Il est bien établi en droit international, et dans la jurisprudence du présent Tribunal, que la règle de l'épuisement des voies de recours internes n'est applicable que lorsque sont en cause des « *obligations concernant le traitement à réserver à des étrangers* »<sup>24</sup>.

97.- Or, le Luxembourg n'agit pas dans la présente instance en protection diplomatique du navire *Zheng He*. Au contraire, le Luxembourg fait valoir *des droits propres* qu'il tire directement de la Convention en tant qu'Etat du pavillon. C'est en cette qualité que le Luxembourg a été directement lésé par les mesures illicites des autorités mexicaines et qu'il réclame réparation.

98.- Il n'est en effet pas contestable ni contesté par le Mexique que le Luxembourg a le droit d'attribuer sa nationalité et d'autoriser des navires à battre son pavillon, conformément à l'article 91 de la Convention, afin de pouvoir accéder aux océans du globe, malgré sa situation d'Etat sans littoral, et tirer profit des diverses activités maritimes licites dont l'activité de dragage fait assurément partie.

99.- Au cœur de l'instance introduite par le Luxembourg se trouvent son droit de passage inoffensif, son droit de voir l'Etat côtier respecter les articles 2, 92, 131 et 300 de la Convention, et de lui permettre de se conformer à ses obligations en tant qu'Etat du pavillon au titre de l'article 94 de la Convention. Il y a là des droits reconnus à chaque Etat partie à la Convention et particulièrement aux Etats parties sans littoral. Ces droits sont de même nature que la liberté de navigation et d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites dans la zone économique exclusive d'un Etat ou la liberté de navigation en haute mer. Or, dans l'affaire du Navire « *Norstar* »<sup>25</sup>, le présent Tribunal a déjà eu l'occasion de reconnaître que l'absence d'épuisement des voies de recours internes ne pouvait s'opposer à la recevabilité des requêtes portant sur la liberté de navigation en haute mer ou sur la liberté de navigation et l'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites dans la zone économique exclusive et le droit de voir l'Etat côtier respecter l'article 73 de la Convention<sup>26</sup>.

100.- Que les droits consacrés dans la Convention bénéficient également aux navires battant pavillon des Etats parties ne les réduit pas pour autant à des droits individuels dont la réalisation devrait en priorité être recherchée par des voies de recours nationales.

---

<sup>24</sup> Navire « *SAIGA* » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 45 et 46, par. 98.).

<sup>25</sup> Navire « *Norstar* » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, p. 103, par. 270.

<sup>26</sup> Navire « *Virginia G* » (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, TIDM Recueil 2014, p. 54, par. 157

101.- L'instance introduite par le Luxembourg lui permet de se plaindre des violations de ses droits résultant de la Convention et de réclamer réparation pour l'ensemble des préjudices découlant de ces violations en cela compris les préjudices subis par les personnes impliquées dans l'activité du navire indifféremment de leur nationalité, comme cela résulte de la jurisprudence constante du Tribunal<sup>27</sup>.

102.- Le Luxembourg ajoutera que le Mexique est lui-même à l'origine de certains recours, comme celui formé hors délai contre la décision de la Cour de district de Tampico d'annuler la procédure douanière diligentée contre le *Zheng He* (**Document L75.1**) et ceux formés à **deux reprises** devant la Cour suprême (**Documents L68.1 et L68.3**). Le Luxembourg tient ici à souligner le caractère pour le moins surprenant de l'attitude de l'AGACE : après avoir essuyé un premier refus d'évocation de l'affaire devant la Cour suprême pour défaut de *locus standi* (**Document L68.2**), l'AGACE a réitéré sa demande (**Document L68.3**), sachant que l'éventuelle évocation de l'affaire retarderait son traitement par les juridictions mexicaines de plusieurs mois ... Cette seconde demande d'évocation est formée par le même requérant que la première demande (**Document L68.1**), requérant dont le défaut de *locus standi* a déjà été établi par la Cour suprême. Quant à la motivation de cette seconde demande d'évocation, elle se limite à insister sur la nécessité pour la Cour suprême de se saisir de l'affaire dès lors que le Luxembourg a introduit une instance contre le Mexique devant votre Tribunal. Mais tel était déjà le cas lorsque la première demande d'évocation fut introduite le 18 juin 2024. Pour le dire autrement, les autorités mexicaines semblent déterminées à multiplier les recours, y compris lorsque de tels recours apparaissent manifestement futiles, le requérant n'invoquant aucun fait nouveau et n'ayant pas subitement acquis un intérêt à agir.

Le Luxembourg note au passage qu'au moment de cette deuxième demande d'évocation, le Mexique indiquait au Luxembourg être prêt à participer à une réunion de conciliation entre l'AGACE et l'Armateur du *Zheng He*. Pourtant, le Mexique s'est bien gardé d'avertir le Luxembourg de ces différentes demandes d'évocation devant la Cour suprême ou de leur état d'avancement, malgré les demandes d'information en ce sens du Luxembourg, demandes énoncées en particulier dans les Notes verbales du 27 septembre 2024 (**Document L63**) et du 16 janvier 2025 (**Document L65**). C'est par ses propres moyens et seulement en janvier 2025 que le Luxembourg a appris le rejet de la première demande d'évocation, rejet qui date pourtant du 6 novembre 2024.

Dans de telles circonstances, permettre au Mexique de se prévaloir du non-épuisement des voies de recours internes reviendrait à lui permettre de bénéficier de sa propre turpitude. En effet, de tels recours, et les délais afférents, ne sont mis en œuvre que pour maintenir l'illusion d'une infraction douanière initiale frauduleusement attribuée au *Zheng He* par les autorités mexicaines et pour entretenir le doute sur le non-épuisement des recours internes. Il faut ajouter que la justice mexicaine a connu ces derniers mois d'importants mouvements de grève motivés par la réforme constitutionnelle du mode de désignation des juges qui ont occasionné des retards dans l'administration des recours (**Documents L69.1 et L69.2**)<sup>28</sup>.

Surtout, il faut rappeler que les recours mexicains ont déjà été épuisés et qu'ils ont donné satisfaction à l'Armateur du *Zheng He* : celui-ci a obtenu l'annulation par la Cour de district de

---

<sup>27</sup> Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 45 et 46, par. 98 ; Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, p. 103, par. 271 ; Navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, TIDM Recueil 2014, p. 55, par. 158.

<sup>28</sup> <https://www.bbc.com/news/articles/cy4y9q74j2ko> et <https://www.reuters.com/world/americas/mexican-judicial-workers-launch-strike-ahead-vote-overhaul-branch-2024-08-19/>

Tampico de la procédure douanière diligentée à son encontre (**Document L51**) ainsi qu'un certificat de non-appel valant titre exécutoire de la décision de la Cour de district **dans le délai de trois jours (Document L52)**. La Capitainerie du port de Tampico en fut notifiée sans que cela permette la libération du *Zheng He* (**Document L53**). Dans une telle situation, le Mexique ne peut pas prétendre aujourd'hui que des recours internes sont toujours pendants et qu'ils peuvent permettre une résolution effective du différend.

103.- Au surplus, le Mexique prétend pouvoir interdire au Luxembourg d'agir pour protéger ses droits propres en tant qu'Etat du pavillon, droits qui ne sont pas en jeu devant les juridictions mexicaines puisque le Mexique a constamment affirmé que la situation du *Zheng He* ne mettait en jeu qu'un différend d'ordre national et douanier entre l'Armateur du navire et l'autorité douanière mexicaine. Si la Note verbale transmise par le Mexique le 20 mars 2024 se réfère à « *toute autre partie qui s'estime lésée* » et aux « *tierces parties* », il s'agit de formules particulièrement imprécises qui ne peuvent pas raisonnablement être comprises comme visant un Etat souverain étranger. D'ailleurs, cette même Note verbale ne fait aucune référence au droit international de la mer (**Document L70**).

104.- Dit autrement, en toute hypothèse, les recours internes mexicains, fussent-ils disponibles et effectifs, ce dont il est permis de douter, ne permettraient pas de trouver une solution globale au différend porté devant le Tribunal et ne constituent que des délais supplémentaires amplifiant chaque jour les préjudices subis par le Luxembourg et l'unité que constitue le navire *Zheng He*.

A cet égard, le Luxembourg tient à souligner que les échanges en vue d'une transaction entre l'Armateur du *Zheng He* et la SAT, transaction qui régulariserait la situation douanière et fiscale du navire du point de vue du droit mexicain, éventuellement au prix de la reconnaissance par l'Armateur d'une infraction initiale, n'affectent en rien la présente instance. Au contraire, les atteintes aux droits propres de l'Etat du pavillon et les préjudices subis du fait de ces atteintes resteraient entiers et prépondérants<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Arbitrage du *Duzgit Integrity* (*Malte c. São Tomé et Príncipe*), sentence du 5 septembre 2016, paras. 155-157.

### CHAPITRE III. SUR L'ATTEINTE PAR LE MEXIQUE AU DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF DU ZHENG HE DANS LA MER TERRITORIALE

105.- En vertu de l'article 2 § 3 de la Convention, « [l]a souveraineté sur la mer territoriale s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. » La principale limitation consacrée par le droit international coutumier et la Convention à l'exercice par l'État côtier de sa souveraineté sur la mer territoriale est l'existence d'un droit de passage inoffensif reconnu à tous les autres États et leurs navires. Le droit de passage inoffensif est encadré par les articles 17 à 32 de la Convention.

106.- En immobilisant le *Zheng He* sur la base d'une infraction douanière inexistante dans sa mer territoriale, alors même qu'il avait reconnu que celui-ci se trouvait en voyage hauturier et qu'il l'avait autorisé à réaliser une escale nautique au port de Tampico, le Mexique a porté atteinte au droit de passage inoffensif du Luxembourg et a exercé ses pouvoirs souverains en tant qu'État côtier de manière contraire à la Convention. Dans ce Chapitre, le Luxembourg va s'attacher à démontrer au Tribunal que, successivement :

- (I) Le Luxembourg en tant qu'État sans littoral et le *Zheng He* bénéficient du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale du Mexique ; l'application par le Mexique de sa législation douanière au *Zheng He* à raison de son entrée dans la mer territoriale ainsi que les mesures d'exécution qui en ont résulté mettent en cause ce droit de passage inoffensif (article 17 de la Convention).
- (II) Lorsqu'il est entré dans la mer territoriale du Mexique en octobre 2023, le *Zheng He* faisait usage du droit de passage vers les eaux intérieures du port de Tampico ; le *Zheng He* entendait de nouveau faire usage du droit de passage une fois son escale nautique réalisée au Port de Tampico pour retourner vers les Bahamas où des contrats de dragage l'attendaient (article 18 de la Convention).
- (III) Lorsqu'il est entré dans la mer territoriale du Mexique en octobre 2023, le *Zheng He* n'avait aucune autre intention que celle de réaliser une escale nautique au Port de Tampico ; aucune activité dans la mer territoriale du Mexique rendant son passage *non inoffensif* ne peut lui être imputée et ne lui a d'ailleurs été imputée par les autorités mexicaines (article 19 de la Convention).
- (IV) En appliquant sa législation douanière au *Zheng He* à raison de sa seule entrée dans la mer territoriale en octobre 2023, le Mexique a entravé le droit de passage inoffensif du Luxembourg, État du pavillon. L'entrave s'est encore manifestée en avril 2024 lorsque les autorités du Port de Tampico n'ont pas permis la libération du navire alors qu'il n'existait plus aucune base juridique en droit mexicain pour maintenir le *Zheng He* dans les eaux intérieures (article 24 § 1 de la Convention).
- (V) En appliquant sa législation douanière au *Zheng He* à raison de sa seule entrée dans la mer territoriale, considérant que le navire lui-même était une marchandise étrangère importée, le Mexique a entendu percevoir des droits en raison du simple passage (article 26 § 1 de la Convention).

- (VI) Aucune des mesures d'exécution prises par le Mexique à l'égard du *Zheng He* n'est fondée sur les droits de protection reconnus à l'État côtier dès lors que l'ensemble de ces mesures ont été prises dans les eaux intérieures du Mexique où le *Zheng He* avait été autorisé à se rendre (article 25 de la Convention).

## **I. L'application indiscutable du *droit de passage inoffensif* du Luxembourg, État du pavillon, aux mesures litigieuses d'immobilisation, d'imposition et de confiscation du *Zheng He***

107.- Après avoir montré que le *Zheng He*, en tant que navire battant pavillon d'un Etat sans littoral jouit d'un droit de passage inoffensif (A), il sera démontré que ce *droit de passage inoffensif* est applicable aux mesures prises à l'encontre du *Zheng He* dont le Luxembourg se plaint dans la présente instance (B).

### **A. Le *Zheng He*, navire battant pavillon d'un État sans littoral, jouit du droit de passage inoffensif**

108.- L'article 17 de la Convention énonce : « *Sous réserve de la Convention, les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.* » (nous soulignons)

109.- C'est volontairement que les États parties à la Convention ont retenu une formule large et pour partie redondante<sup>30</sup>. En effet, en vertu de cet article 17, ce ne sont pas seulement les navires des États parties mais ceux « *de tous les États* » qui bénéficient du droit de passage inoffensif. Par ailleurs, pour plus de certitude, il est précisé que tous les États incluent tant les États « *côtiers* » que les États « *sans littoral* » comme l'est indiscutablement le Luxembourg. L'article 17 se contente ainsi de rappeler l'existence d'un droit coutumier<sup>31</sup> opposable à tous les États parties côtiers dans leur mer territoriale et au bénéfice des navires battant pavillon de tous les États sans distinction.

110.- À ce titre, le Luxembourg tient à souligner trois éléments qui renforcent l'importance pour le *Zheng He* de jouir du droit de passage inoffensif.

111.- *Premièrement*, faute de port d'attache matériellement accessible, le *Zheng He*, comme l'ensemble des navires battant pavillon luxembourgeois, doit impérativement pouvoir faire des escales nautiques dans les eaux intérieures et installations portuaires des États côtiers parties à la Convention. Dès lors, le droit de passage inoffensif vers et depuis les eaux intérieures et installations portuaires des États côtiers parties à la Convention est capital pour préserver l'effectivité du droit du Luxembourg de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon, droit consacré à l'article 90 de la Convention.

112.- *Deuxièmement*, le *Zheng He* est un navire de dragage, une activité essentielle pour que l'ensemble des autres navires puissent accéder et quitter les infrastructures portuaires de tous les États. Or, par nature, l'activité de dragage intervient essentiellement dans les ports et

<sup>30</sup> A. Proelss (ed), *United Convention on the Law of the Sea, A Commentary*, Beck- Hart, Nomos, 2017, p. 181.

<sup>31</sup> CIJ, *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. Etats-Unis d'Amérique)*, fond, arrêt du 27 juin 1986, C.I.J. Recueil 1986, p. 111, para. 214.

leurs chenaux d'accès, ports et chenaux d'accès qui ne sont accessibles qu'en passant par la mer territoriale des États côtiers concernés.

113.- *Troisièmement*, le Luxembourg note que la nature du navire ne soulève aucune difficulté particulière dans l'application du droit de passage inoffensif. Le *Zheng He* est un navire capable d'affronter la haute mer et, en tant que navire de dragage, le *Zheng He* est un navire marchand qui vend ses services partout où ils sont nécessaires. Ce n'est donc ni un navire de guerre au sens de l'article 29 de la Convention ni un navire à propulsion nucléaire ou transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives au sens de l'article 23.

## **B. Le droit de passage inoffensif est applicable aux mesures prises à l'encontre du *Zheng He* dont le Luxembourg se plaint dans la présente instance**

114.- Le Luxembourg entend d'emblée écarter l'idée que le droit de passage inoffensif serait inapplicable dès lors que les mesures litigieuses ont été prises à l'encontre du *Zheng He* alors que celui-ci se trouvait déjà au port de Tampico, dans les eaux intérieures du Mexique. En ce sens, le Luxembourg tient à rappeler que dans l'*Affaire du navire « Norstar »*, le Tribunal a considéré que le critère du lieu d'exécution ne peut à lui seul dicter l'application ou la non-application d'une disposition de la Convention et du droit ou de la liberté de navigation corrélative. L'affaire concernait la liberté de la haute mer consacrée à l'article 87 §1 de la Convention. Le Tribunal a considéré que la disposition était bien applicable et avait été violée par l'Italie dès lors que cette dernière avait étendu l'application de ses législations douanière et pénale au navire battant pavillon étranger à raison de ses activités en haute mer quand bien même les mesures d'exécution avaient été prises dans les eaux intérieures. À cet égard, il convient de citer *in extenso* le paragraphe 226 de l'arrêt du Tribunal qui ne pourrait pas être plus clair :

*« L'argument central de l'Italie, en l'espèce, est que, puisque l'ordonnance de saisie a été exécutée non en haute mer mais dans les eaux intérieures, l'article 87 de la Convention ne saurait s'appliquer et n'a certainement pas été violé. Le Tribunal ne considère pas cet argument comme convaincant. Il reconnaît que le lieu d'exécution importe pour évaluer si l'article 87 était applicable ou a été violé. Il ne s'ensuit pas, toutefois, que le lieu d'exécution est l'unique critère à cet égard. Contrairement à ce que soutient l'Italie, même lorsque l'exécution a lieu dans les eaux intérieures, l'article 87 peut être applicable et être violé si un État applique ses législations pénale et douanière en dehors de son territoire aux activités de navires étrangers en haute mer et les incrimine. C'est précisément ce qu'a fait l'Italie en l'espèce. En conséquence, le Tribunal estime que l'article 87, paragraphe 1, de la Convention est applicable en l'espèce et que l'Italie, en étendant l'application de ses législations pénale et douanière à la haute mer, en délivrant l'ordonnance de saisie et en demandant aux autorités espagnoles de l'exécuter, – ce qu'elles ont fait – a violé la liberté de navigation dont jouissait le Panama en qualité d'État du pavillon du « Norstar » en vertu de cette disposition »<sup>32</sup>.*

115.- Dans notre affaire, les dispositions relatives au droit de passage inoffensif sont bien pertinentes et applicables dès lors que le Mexique a entendu appliquer au *Zheng He* des dispositions de sa loi sur les douanes dès son entrée dans la mer territoriale. En effet, l'infraction reprochée au *Zheng He* et qui a conduit à l'ensemble des mesures d'exécution litigieuses, se serait produite dès l'entrée du navire dans la mer territoriale. L'infraction en question est

---

<sup>32</sup> Navire « Norstar » (*Panama c. Italie*), arrêt, TIDM Recueil 2018-2019, p. 75, par. 226.

clairement identifiée dans la décision du 15 février 2024 comme étant l'importation irrégulière du navire sur le territoire mexicain (**Document L50.1**), cette importation ayant eu lieu dès le 11 octobre 2023, date d'entrée du *Zheng He* dans la mer territoriale mexicaine (**Document L50.3**). Cela est logique puisque la mer territoriale est déjà le territoire du Mexique selon l'article 42 (V) de la Constitution : « *Le territoire national comprend : [...] V. Les eaux maritimes intérieures ainsi que celles des mers territoriales, dans l'étendue et les termes établis par le Droit international* »<sup>33</sup>. Les dispositions précises qui ont été appliquées par les autorités mexicaines sont toutes issues de la loi sur les douanes (**Document L71**, spéc. pp. 3-4).

116.- En particulier, l'article 146 Section I impose l'obligation de prouver l'importation régulière d'une marchandise étrangère à tout moment : « *The possession, transport or handling of merchandise of foreign origin, except for those of personal use, must be protected at all times, with any of the following documents: Customs documentation proving its legal importation [...]* » (nous soulignons). Quant à l'Article 176, dont les Sections I et X ont permis de justifier la confiscation du navire par le Trésor mexicain et l'amende exorbitante, il se réfère bien à l'introduction d'une marchandise sur le territoire national : « *Any person who introduces or removes merchandise into or from the country commits an offence related to import or export in any of the following cases [...]* » (nous soulignons). Cela est confirmé par les extraits de la décision du 15 février versés par le Mexique lui-même (**Document L50.2**).

117.- Si le Mexique a attendu que le navire se trouve au port, dans ses eaux intérieures, pour adopter à son encontre des mesures de contrainte en application des dispositions précitées, cela s'explique vraisemblablement par la difficulté à justifier, au regard de la Convention, toute mesure d'exécution en mer territoriale. Le Luxembourg s'attachera d'ailleurs à démontrer *infra* que l'article 25 n'est d'aucun secours pour le Mexique. Cependant, que ces mesures d'exécution aient eu lieu au port, dans les eaux intérieures du Mexique, ne les protège pas de tout examen au regard du droit international et de la Convention.

---

<sup>33</sup> Une traduction française de la Constitution mexicaine a été élaborée dans le cadre d'un accord entre la Cour suprême de justice de la Nation et l'Université nationale autonome du Mexique : [[https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/pagina/documentos/2016-12/Constitution%20politique%20des%20Etats-Unis%20du%20Mexique\\_3ed.pdf](https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/pagina/documentos/2016-12/Constitution%20politique%20des%20Etats-Unis%20du%20Mexique_3ed.pdf)].

## II. Le *Zheng He*, en naviguant pour escaler à Tampico, a exercé et entendait exercer son *droit de passage* dans la mer territoriale mexicaine conformément à la Convention

118.- Il sera d'abord démontré que la navigation du navire *Zheng He* dans la mer territoriale mexicaine répond aux conditions du droit de passage (A) au sens de l'article 18 § 1 lettre b) de la Convention, sans que le mouillage du navire sur rade de Tampico dans l'attente de se voir autorisé à entrer au port remette en cause la continuité de ce passage (B) au sens de l'art. 18 § 2 de la Convention. La durée de l'escale nautique prévue à Tampico était proportionnée aux nécessités pour un navire technique de cette catégorie (C) et le navire devait à nouveau exercer son droit de passage sortant (D) à la fin du mois de novembre 2023 pour accomplir aux Bahamas plusieurs marchés de dragage pour lesquels il avait été réservé.

### A. La navigation en vue d'escaler à Tampico répond aux conditions de l'article 18 § 1 lettre (b) de la Convention

119.- L'article 18 de la Convention définit le *passage* du seul point de vue de la navigation, sans considération pour les motifs qui pourront ensuite conduire à qualifier ce passage d'inoffensif. Le paragraphe 1<sup>er</sup> dispose :

« 1. On entend par passage le fait de naviguer dans la mer territoriale aux fins de :

- a) la traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire située en dehors des eaux intérieures ou
- b) se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter, ou faire escale dans une telle rade ou installation portuaire ».

Alors que la lettre a) régit le passage « *sans entrer dans les eaux intérieures* » (parfois appelé *latéral* ou *horizontal* pour cette raison), la lettre b régit pour sa part le passage « *aux fins b) de se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter, ou faire escale dans une telle rade ou installation portuaire* » (parfois appelé *vertical* pour cette raison). Ce droit de passage aux fins d'escaler dans un port maritime n'est pas une nouveauté de la Convention. Il était déjà en germe en 1930 à l'article 3 du projet préparatoire de la Conférence de codification de La Haye et s'est trouvé consacré à l'article 14 du projet de *Convention sur la mer territoriale et la zone contigüe* de 1958.

120.- Pour être reconnu, le droit de passage suppose une navigation dans la mer territoriale de l'État côtier, vers un port ouvert au trafic maritime international dans lequel le navire pourra être admis à faire escale. Toutes ces conditions sont manifestement vérifiées par le *Zheng He*.

121.- D'abord, il est établi que le *Zheng He* était en provenance des eaux intérieures des Bahamas qu'il quittait le 5 octobre 2023 sur délivrance du *Certificate of clearance outwards* (**Document L25**) pour rejoindre le port de Tampico. Le 9 octobre 2023, avant même l'arrivée du navire *Zheng He* sur rade du port de Tampico, l'agent du navire adressait au bureau de douane Maritime de Tampico un préavis d'arrivée de navire hauturier (**Document L27**). Le *Zheng He* naviguait donc dans la mer territoriale du Mexique, en pleine connaissance des autorités mexicaines, aux fins d'escaler à Tampico.

122.- Ensuite, il n'est pas contesté que le port de Tampico est un port maritime ouvert au trafic hauturier, dans lequel il est possible de faire escale. Le Mexique n'a jamais contesté cet état de fait dans ses écritures relatives à la requête en prescription de mesures conservatoires. Les informations publiques utiles à la navigation confirment l'ouverture du port de Tampico à la navigation maritime hauturière, en particulier l'*Admiralty Sailing Directions Pilot Book NP-69A* (**Document L22**) publié par l'Amirauté Britannique, ainsi que le *Règlement du port de Tampico* qui confirme que le quai n°3 est bien ouvert au trafic hauturier (**Documents L23 et L24**).

123.- Enfin, le 21 octobre 2023, la Capitainerie du port accordait finalement au *Zheng He* l'autorisation de s'amarrer au port au quai n°3 (**Document L35**), pour des motifs strictement nautiques qui avaient été confirmés par le navire le 17 octobre 2023 (**Document L31**) et bien compris ainsi par la Capitainerie (**Document L32**). Que ce soit par son point de départ (hors de la mer territoriale du Mexique), par sa navigation dans la mer territoriale du Mexique et par son point d'arrivée pour une escale autorisée dans un port maritime mexicain ouvert au trafic hauturier, le droit de passage du *Zheng He* est donc acquis au sens de l'art. 18 § 1 lettre b).

## **B. La navigation en vue d'escaler à Tampico répond aux conditions de l'article 18 § 2 de la Convention**

124.- L'article 18 § 2 de la Convention vient compléter les caractéristiques du passage. Il stipule :

« 2. *Le passage doit être continu et rapide. Toutefois, le passage comprend l'arrêt et le mouillage, mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse* ».

L'étude des travaux préparatoires révèle que la première phrase, exigeant un passage continu et rapide, a été intégrée pour faire face à la préoccupation que des navires militaires étrangers ne restent en position stationnaire dans la mer territoriale de l'État côtier sous couvert du droit de passage<sup>34</sup>. Cette phrase n'exige nullement que le navire soit lancé à pleine vitesse. Il doit naviguer à une vitesse opérationnelle convenable, au regard des conditions météorologiques, hydrographiques, et même de réduction de son empreinte carbone (le *slow steaming*).

La seconde phrase, introduite par l'adverbe « toutefois », ne fait pas de la continuité de la navigation une condition nécessaire du droit de passage. Le navire peut en effet interrompre sa navigation sans que cela rompe la continuité du passage. « *Toutefois, le passage comprend l'arrêt et le mouillage, mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation* ». L'arrêt et le mouillage sont admis. L'*incident ordinaire de la navigation* est un standard assez large. Pour les auteurs d'un commentaire de référence<sup>35</sup>, “Typically, this would include anchoring in bad weather, stoppage due to mechanical failure, temporary anchorage outside a port while awaiting a berth, anchorage pending pilotage and other navigational assistance, and anchorage under direction from coastal state”. Dans le même sens, un autre auteur relève : « **Obviously, stopping and anchoring at a roadstead or a deepwater port outside internal waters, anchoring outside ports just waiting for a free berth or lying clear of a busy channel or**

<sup>34</sup> Virginia Commentary, Art. 18, p; 162-163 : “It meets the concerns that foreign warships might hover in the territorial sea of a coastal State. The use of “However” to introduce the second sentence indicates that it contains exceptions to the rule that passage is to be “continuous and expeditious.””

<sup>35</sup> A. Proelss (ed), *United Convention on the Law of the Sea, A Commentary*, Beck- Hart, Nomos, 2017, p. 185.

*waterway as required by Vessel Traffic Services (VTS) system may well fall under the category as conceived in art. 18(2). In other words, they are seen as “incidental to ordinary navigation”.* »<sup>36</sup> Parmi ces exemples, on retiendra notamment la *congestion portuaire* qui, dans le monde entier, contraint les navires en attente d’admission au port à mouiller sur rade. Les temps d’attente sur rade sont très variables et se trouvent sous la dépendance de facteurs divers : trafic maritime, fonctionnalité des infrastructures portuaires et productivité des opérateurs de manutention, météo, règles à portée environnementale, etc...

125.- En l’espèce, conformément à l’heure d’arrivée estimée (ETA) annoncée par son agent (**Document L27**) le 9 octobre 2023, le navire *Zheng He* se présentait le 11 octobre 2023 à 7 h 30 en mer territoriale sur une zone de mouillage dite *Area de fondeo de Tampico*. Il disposait alors à cette fin de l’autorisation d’arrivée de navires n° 514873 (**Document L28**) émise par la Capitainerie de Tampico le 10 octobre. La Cour de district de Tampico décidera d’ailleurs que cela valait autorisation d’entrer sur le territoire mexicain (**Document L51**). L’autorisation d’amarrage au quai n°3 était ensuite accordée par la Capitainerie le 21 octobre 2023 (**Document L35**) et le navire rejoignait aussitôt le quai n°3 le même jour à 14 h 40.

126.- Durant ce délai de 10 jours sur rade avant son admission au port le *Zheng He* préparait l’accomplissement de son escale et attendait la délivrance de l’autorisation de s’amarrer à quai. Comme exposé plus haut, l’Armateur s’impatiait, notamment parce que les déchets s’amoncelaient à bord du navire ; JVV avait pris un contact *WhatsApp* avec un préposé de l’ASIPONA opérant certains terminaux de Tampico (**Document L33**). L’agent du navire avait suggéré une admission au quai n°11 qui était libre, mais l’accès lui avait été refusé au profit du quai n°3. La délivrance de l’autorisation était consécutive à une réunion du *Comité d’exploitation du port de Tampico* tenue le 21 octobre 2023 et réunissant toutes les autorités et parties-prenantes mexicaines, dont les douanes et l’AGACE (**Document L36**).

127.- Il faut également préciser que durant ce temps d’attente sur rade, le navire *Zheng He* n’a conduit aucune activité commerciale de prospection ni activité technique de dragage. Le navire n’a pas non-plus procédé aux opérations d’avitaillement, de maintenance préventive et de relève d’équipage qui, pour diverses raisons notamment techniques, devaient être conduites préférentiellement à terre.

128.- Ce délai de mouillage devant le port de Tampico s’inscrivait donc dans le cours ordinaire de sa navigation vers Tampico. Il s’agit pour reprendre l’expression du commentaire précité de la Convention d’un cas typique de « *temporary anchorage outside a port while awaiting a berth* ».

129.- On ajoutera que les conditions climatiques dans le Golfe du Mexique, à cette période de l’année, ont conduit l’Armateur à rechercher la solution la plus sûre pour son navire. En cette période de forte activité climatique, un mouillage sur rade était déjà préférable à une attente en haute mer. Et lorsque les conditions météorologiques se dégradent avec un épisode de *Surada* notifié par la Capitainerie le 20 octobre 2023, avec des rafales de vent de 25 à 30 nœuds (**Document L34**), le navire *Zheng He* entre au port dès qu’il en reçoit l’autorisation le lendemain même.

---

<sup>36</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs Volume 4, Springer, 2006, p. 153, nous soulignons.

### C. L'escale nautique programmée était d'une durée proportionnée aux nécessités pour un navire de ce type

130.- Pour reprendre la terminologie de la Convention, le *Zheng He* a donc navigué dans la mer territoriale du Mexique aux fins de se rendre temporairement dans les eaux intérieures du port maritime de Tampico dans le cadre d'une escale nautique et avant, du moins l'espérait-il alors, de reprendre la mer pour naviguer vers les Bahamas.

131.- L'escale du *Zheng He* était bien une escale nautique, comme cela avait été déclaré par l'agent du navire à l'administration du port dans son courrier du 17 Octobre 2023 (**Document L31**). « *Voici les principaux services envisagés :*

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

L'agent avait sollicité cette escale nautique « *pour une période d'environ trois à quatre semaines* ». Cette durée était proportionnée à ce type de navires d'un double point de vue. D'une part, les spécificités techniques de la drague *Zheng He* pourvue d'équipements techniques impliquaient une telle durée, notamment en raison de l'usage de grues. D'autre part, le navire n'était pas contraint par le calendrier serré applicable aux navires de transport desservant une ligne ; le *Zheng He* devait être prêt à repartir fin novembre pour accomplir son marché de dragage suivant aux Bahamas.

132.- Les autorités mexicaines elles-mêmes, dûment informées de l'objet exclusivement nautique de l'escale, avalisaient une telle durée. *Dans un premier temps*, le 17 octobre 2023, la Capitainerie du port de Tampico sollicitait de la Direction des ports du Mexique **le changement temporaire d'affectation du quai n°3 (Document L32), jusqu'au 30 novembre 2023**, pour permettre au *Zheng He* d'escaler et d'y accomplir toutes les opérations d'avitaillement, d'évacuation des eaux usées et déchets, de relève et de maintenance préventive. *Dans un deuxième temps* le 21 octobre 2023, la Capitainerie délivrait au *Zheng He* l'autorisation de s'amarrer au quai n°3, sans préciser la durée (**Document L35**). *Dans un troisième temps*, le 24 octobre 2023, le Directeur général des ports du Mexique notifiait au Directeur de l'ASIPONA Tampico la réaffectation temporaire du quai n°3 **jusqu'au 30 novembre 2023** pour permettre que le *Zheng He* y conduise ses opérations de maintenance comme demandé (**Document L38**). Les autorités maritimes étaient donc pleinement conscientes du caractère nautique de l'escale et de la durée nécessaire pour accomplir les opérations énumérées.

**D. A l'issue de l'escale nautique, le *Zheng He* devait quitter les eaux intérieures du port maritime de Tampico et traverser la mer territoriale pour se rendre aux Bahamas**

133.- Après avoir effectivement exercé son droit de passage pour entrer dans les eaux intérieures du port de Tampico, il était programmé par l'Armateur que le *Zheng He* exerce son droit de passage dans la mer territoriale du Mexique pour naviguer vers les Bahamas où il était attendu pour être employé dans un marché de travaux. Ce *droit de passage sortant* n'est pas une conjecture hypothétique : il est documenté par des preuves qui en attestent la certitude.

134.- Tout d'abord, le *Zheng He* avait été réservé et nommé, avec le navire de service DN 205, pour des travaux de dragage à Ocean Cay, aux Bahamas avec une période d'exécution prévue entre le 8 avril 2024 et le 22 mai 2024 (**Document L12**). Ensuite, toujours avec le navire de service DN 205, le navire *Zheng He* avait été nommé pour être affecté à la réalisation d'un marché de travaux portant sur la cale sèche du chantier naval de Freeport aux Bahamas (**Documents L13 et L14**). Le dragage devait être accompli sur une période allant de la fin de la saison des ouragans fin novembre 2023 (« *Start dredging after Hurricane Season Novembrer 2023* ») au mois de mars 2024. L'intervention du *Zheng He* était également envisagée aux Bahamas sur quatre semaines entre décembre 2023 et janvier 2024 pour le dragage du terminal à conteneurs du port de Freeport.

135.- Cela explique que l'Armateur ne se soit jamais résigné à l'immobilisation de son navire, explorant les voies de droit permettant d'obtenir sa libération. Après avoir obtenu par une décision du 22 mars 2024 de la Cour de district de Tampico l'annulation de la procédure douanière ayant servi de base à l'immobilisation (**Document L51**), l'Armateur obtenait le 18 avril 2024, à l'expiration du délai légal, un certificat de non-appel contre cette décision lui étant favorable (**Document L52**). Il notifiât aussitôt la décision à la Capitainerie du port de Tampico le 19 avril 2024 dans le but de la faire exécuter et de faire libérer le navire (**Document L53**) pour reprendre la navigation vers les Bahamas.

### **III. Le droit de passage exercé par le *Zheng He* lors de sa navigation pour escaler à Tampico présentait un caractère *inoffensif***

136.- L'immobilisation et la décision imposant l'amende exorbitante et enclenchant la procédure d'expropriation du *Zheng He* sont motivées par une prétendue infraction douanière qui serait constituée dès l'entrée du navire dans les eaux territoriales du Mexique ; elles ont également empêché, jusqu'à ce jour, le *Zheng He* de reprendre sa navigation dans la mer territoriale. Après avoir rappelé la définition du caractère *inoffensif* du passage (A), le Luxembourg démontrera que le Mexique a succombé à la charge de l'allégation et à la charge de la preuve du défaut du caractère *inoffensif* de la navigation du *Zheng He* (B). Les infractions douanières reprochées au *Zheng He* ne concordent de toute façon pas avec les griefs énumérés à l'article 19 § 2 lettre g) de la Convention (C).

#### **A. Définition du caractère inoffensif du passage**

137.- En droit international (1), la définition du caractère *inoffensif* du passage en mer territoriale a son siège à l'article 19 de la Convention qui concrétise la définition générale du paragraphe 1, par l'identification en son paragraphe 2, d'une liste d'activités qui ne sont pas inoffensives. En droit mexicain (2), aucune norme nationale opposable ayant fait l'objet de la publicité voulue au sens de l'article 21 § 3 ne vient restreindre le droit de passage inoffensif.

##### **1) Définition en droit international**

138.- La définition du caractère inoffensif du droit de passage exercé par un navire dans les eaux territoriales n'est pas laissée à l'appréciation subjective de l'État côtier. En effet, l'article 19 de la Convention, intitulé « *Signification de l'expression « passage inoffensif »* » (et en langue anglaise, « *Meaning of innocent passage* »), énonce une définition positive au paragraphe 1, ensuite concrétisée par une liste énumérative d'activités *non inoffensives*.

139.- A l'article 19 § 1 de la Convention, la définition positive du passage inoffensif vise l'absence d'« *atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier* ». Cette formule, qui trouve son origine dans le *projet de La Haye* de 1930 et dans la *Convention de 1958* n'est pas explicitement définie par la Convention. Toutefois, le sens communément admis du texte est que « *l'atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier* » doit s'apprécier selon le droit international et non pas selon le droit national de l'État côtier. D'une part, la seconde phrase de l'article 19 stipule que le passage inoffensif « *doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international* ». D'autre part, la référence aux lois et règlements nationaux de l'État côtier n'est possible que dans le cadre de l'article 21 § 1 de la Convention « *en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international* ». Les critères du caractère *inoffensif* ou *non-inoffensif* du *Zheng He* doivent donc être recherchés dans la Convention elle-même.

140.- L'article 19 § 2 est composé d'un chapeau introduisant une énumération de 12 activités aux lettres a) à l). Le chapeau stipule que « *Le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'une quelconque des activités suivantes* ». Ce chapeau ne porte aucun marqueur grammatical explicite, tel que *notamment*, *par exemple* ou

*such as*<sup>37</sup>, permettant de conclure que l'énumération des lettres a) à l) serait simplement indicative. Tout au contraire, la pratique internationale considère que l'énumération d'activités non inoffensives à l'article 19 § 2 est bien limitative. Il en va ainsi de *l'interprétation uniforme des règles de droit international relatives au passage inoffensif* adoptée par les Etats-Unis d'Amérique et l'Union soviétique en annexe à un communiqué conjoint publié à Jackson Hole (Wyoming) le 23 septembre 1989 et émanant des ministres des Affaires étrangères de ces deux grandes puissances navales<sup>38</sup>. Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Union soviétique sont convenus que :

3. "Article 19 of the Convention of 1982 sets out in paragraph 2 an exhaustive list of activities that would render passage not innocent. A ship passing through the territorial sea that does not engage in any of those activities is in innocent passage".

4. "A coastal State which questions whether the particular passage of a ship through its territorial sea is innocent shall inform the ship of the reason why it questions the innocence of the passage, and provide the ship an opportunity to clarify its intentions or correct its conduct in a reasonably short period of time".

Il en va encore ainsi des législations nationales adoptées par de nombreux États côtiers en application de l'article 21 de la Convention. Soit ces législations reprennent *expressis verbis* la liste<sup>39</sup> de l'article 19 § 2, soit elles n'y ajoutent rien<sup>40</sup> renvoyant pour certaines directement à la Convention<sup>41</sup>.

141.- L'article 21, intitulé « *Lois et règlements de l'État côtier relatifs au passage inoffensif* », énonce sous quelles conditions les États côtiers peuvent réglementer le passage inoffensif dans leur mer territoriale et sous quelles conditions ils peuvent les opposer aux navires étrangers exerçant leur droit de passage. S'agissant de l'adoption des lois et règlements nationaux, elle doit d'abord s'opérer « *en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international* » ; elle ne peut ensuite porter que sur les questions énumérées aux lettres a) à h) du paragraphe 1. S'agissant de l'opposabilité de ces lois et règlements aux navires étrangers, elle suppose que « *L'État côtier donne la publicité voulue à ces lois et règlements* ». Il convient à présent de vérifier quelle est la position du législateur mexicain au regard du droit de passage inoffensif.

## **2) Absence de restriction textuelle au droit de passage inoffensif en droit mexicain**

142.- La constitution des Etats-Unis du Mexique ne formule ni définition ni régime du *passage inoffensif* et du *passage non inoffensif* dans les eaux territoriales mexicaines. La constitution du Mexique énonce seulement que la mer territoriale fait partie du territoire mexicain et que le Mexique y exerce sa souveraineté conformément au droit international en vertu de l'article 27 paragraphe 4. La constitution du Mexique reconnaît donc l'application du droit international dans sa mer territoriale et n'énonce aucun régime constitutionnel du droit de passage inoffensif qui y soit applicable.

---

<sup>37</sup> L'expression « *such as* » qui figurait dans une proposition émise lors de seconde conférence n'a pas été retenue. V. *Virginia Commentary*, v° Art. 19, § 19.4, p. 169

<sup>38</sup> *Int. Legal Materials*, vol. 28, 1989, p. 1444 ; *BDM*, n° 14, décembre 1989, p. 12.

<sup>39</sup> Voir la loi bulgare du 8 juillet 1987 (*LOSCDII*, pp. 3 ss., art. 20) ; la loi n° 45, de 1977 du Yémen démocratique (Smith, *EEZ Claims*, p. 493, art. 6

<sup>40</sup> Loi de 1989 de la Tanzanie, *LOSCDII*, p. 74.

<sup>41</sup> Loi du Ghana de 1986, *LDMEP*, p. 35, art. 2, par. 1 ; Loi n° 85-14 de 1985 du Sénégal, art. 5 ; Proclamation du Président des Etats-Unis du 27 décembre 1988, *LOSCDII*, p. 83

143.- Par renvoi de l'article 42 section IV de la constitution, il faut à présent vérifier s'il existe une définition et un régime spécifiques du droit de passage inoffensif dans la législation fédérale mexicaine. La *ley de navegación y comercio marítimos* publiée au journal officiel le 1<sup>er</sup> février 2006 et consolidée au 7 décembre 2020 n'énonce aucune règle relative au droit de passage inoffensif dans la mer territoriale mexicaine. Quant à la *ley federal del mar*, publiée le 8 janvier 2006, elle comporte un chapitre de 11 articles relatifs à la mer territoriale (Art. 23 à 33). Seul l'article 29 fait référence au droit de passage inoffensif dans des termes analogues à l'article 17 de la Convention, sans ajouter aucune restriction. **Ainsi, aucune des deux lois fédérales régissant la navigation dans la mer territoriale du Mexique n'énonce de règle nationale restreignant le passage inoffensif sous couvert de l'article 21 de la Convention.** A notre connaissance, aucune autre loi fédérale spéciale ou sectorielle ne régit spécialement le droit de passage inoffensif.

144.- A supposer même que le Mexique entende aujourd'hui se prévaloir d'autres législations fédérales spéciales restreignant selon lui le droit de passage inoffensif, encore faudrait-il qu'elles respectent la condition de publicité formulée à l'article 21 § 3 de la Convention : « *L'État côtier donne la publicité voulue à ces lois et règlements* ». **Or le Mexique n'a notifié aux Nations Unies aucune norme nationale relative aux conditions du passage inoffensif dans sa mer territoriale. Il n'a notifié<sup>42</sup> que l'adoption de trois normes nationales, sans rapport avec le passage inoffensif : le décret du 28 août 1968 délimitant la mer territoriale du Mexique dans le Golfe du Mexique, la loi du 31 décembre 1941 sur le domaine public tel qu'amendé en janvier 1982 et la loi fédérale relative à la mer en date du 8 janvier 1986.** S'y ajoute, sous la rubrique Piraterie, le *Code pénal fédéral*. Faute d'avoir donné la publicité voulue à d'autres normes en conformité à l'article 21 § 3, le Mexique ne saurait opposer au Luxembourg, s'agissant du droit de passage inoffensif, aucune autre législation que la loi fédérale relative à la mer en date du 8 janvier 1986.

## **B. L'absence d'allégation et de preuve du défaut de caractère inoffensif du passage du Zheng He**

145.- Lorsqu'elles ont procédé à l'immobilisation puis au déclenchement de la procédure d'expropriation, les autorités mexicaines n'ont ni allégué (1) ni supporté la charge de la preuve (2) que le *Zheng He* aurait exercé son droit de passage de façon *non inoffensive*.

### **1) Le Mexique n'a pas allégué que le droit de passage exercé par le Zheng He serait privé de son caractère inoffensif**

146.- Lors du prononcé de la première amende douanière en date du 24 octobre 2023 (**Document L40**), alors que le *Zheng He* avait été reçu à quai, le Bureau des douanes de Tampico s'est abstenu d'alléguer que le droit de passage exercé par le navire Luxembourgeois dans la mer territoriale serait privé de son caractère inoffensif. Les visas de l'amende ne font référence ni à la Convention ni à la *ley federal del mar*. Ils visent d'autres sources juridiques, dont la *loi sur les douanes* et le *Règlement intérieur du Ministère des finances et du crédit public*. Quant à l'infraction alors reprochée au *Zheng He*, elle concerne son amarrage au quai n°3 dans les eaux intérieures, sans que soit faite aucune référence à son activité dans la mer territoriale quand il était sur rade.

---

<sup>42</sup> <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/MEX.htm>

147.- L'ordre de visite domiciliaire établi le 31 octobre 2023 (**Document L43**) par l'AGACE ne contient pas d'allégation que le droit de passage exercé par le *Zheng He* dans la mer territoriale aurait été privé de son caractère inoffensif. Il prépare une visite domiciliaire au quai n°3 du Port de Tampico (« *Recinto Portuario, tramo 3, entre BITA 17 a 22* ») et potentiellement à tous les navires qui y sont amarrés.

148.- Le procès-verbal de saisie conservatoire établi le 1<sup>er</sup> novembre 2023 par l'ADACEN (**Document L49**) *ne contient pas davantage l'allégation que le droit de passage exercé par le Zheng He dans la mer territoriale serait privé de son caractère inoffensif*. Il vise les articles 36, 146, 176 et 178 de la loi douanière relatifs au défaut d'importation régulière.

149.- Il faut attendre l'ordre de confiscation du *Zheng He* pris par l'AGACEN le 15 février 2024 (**Document L50**) pour que soit explicitement reproché, et pour la première fois, à l'Armateur et à son agent de ne pas avoir démontré l'importation légale, la possession et/ou le séjour du *Zheng He* « *sur le territoire national* », ce qui inclut la mer territoriale en vertu de la constitution mexicaine. A présent, c'est donc une infraction douanière qui est reprochée au *Zheng He* dès son entrée dans la mer territoriale, remettant ainsi en cause le caractère inoffensif du passage.

150.- Le navire *Zheng He* était arrivé sur rade de Tampico le 11 octobre 2023 après avoir reçu l'autorisation d'arrivée de la Capitainerie (**Document L28**) ; il avait été ensuite régulièrement reçu au quai n°3 le 21 octobre 2023 sur autorisation de la Capitainerie (**Document L35**). *A aucun moment, n'a été élevée une allégation de violation du caractère inoffensif du passage du navire dans la mer territoriale*. La prétendue infraction douanière tirée de l'entrée en mer territoriale d'un navire sans importation temporaire n'a été formulée tardivement que *ex post*, le 15 février 2024. Et encore **cette infraction douanière a-t-elle été alléguée sans viser explicitement le droit de passage inoffensif et sans viser la ley federal del mar, seul texte mexicain relatif au passage inoffensif à avoir été dûment publié**. Contrairement au paragraphe 3 des préconisations de *l'interprétation uniforme des règles de droit international relatives au passage inoffensif*, aucune possibilité de clarification ou de régularisation n'a été offerte au *Zheng He* par l'administration mexicaine.

## **2) La charge de la preuve que le droit de passage exercé par le Zheng He serait privé de son caractère inoffensif incombait au Mexique**

151.- Le droit de passage inoffensif d'un navire étranger dans la mer territoriale d'un État côtier serait privé de tout effet utile s'il appartenait à l'État côtier de déterminer, selon les propres critères de son droit national et de façon discrétionnaire, ce qui est *inoffensif* et ce qui ne l'est pas. La consistance effective du droit de passage inoffensif consacré par le droit international coutumier serait alors sous la dépendance exclusive des normes et décisions nationales de l'État côtier, ce qui ne serait acceptable ni du point de vue de la sécurité juridique, ni du point de vue de la primauté du droit international. C'est la raison pour laquelle le texte de l'article 19 de la Convention est beaucoup plus précis que celui de l'article 14 § 4 et § 5 de *la Convention sur la mer territoriale et la zone contigüe* de 1958. Les travaux préparatoires révèlent que plusieurs délégations, notamment les Fidji et le Royaume-Uni, ont souhaité proposer un test objectif permettant d'établir dans quelles situations le passage d'un navire étranger cesse d'être inoffensif. Dès la troisième session de négociation, en 1975, un consensus est apparu sur la nécessité d'établir une liste d'activités dépourvues de caractère inoffensif<sup>43</sup>.

---

<sup>43</sup> V. *Virginia Commentary*, v° Art. 19, § 19.5, p. 169 - 170

152.- Ainsi, la structuration de l'article 19 en deux paragraphes, énonçant pour le premier une définition générale du caractère inoffensif du passage et énumérant pour le second une liste d'activités non-inoffensives ***fait-elle peser sur l'État côtier la charge d'alléguer et de prouver que le comportement du navire étranger exerçant son droit de passage n'est pas inoffensif mais répond à l'un des griefs limitativement énumérés à l'article 19 § 2.***

153.- Or à aucun moment, le Mexique n'a allégué ni prouvé que le droit de passage inoffensif entrant exercé par le *Zheng He* lorsqu'il faisait route vers Tampico et y demandait son admission était contraire à l'un des griefs de l'article 19 § 2.

### **C. La non-concordance des infractions douanières reprochées au *Zheng He* avec les griefs énumérés à l'article 19 § 2 lettre g)**

154.- Si le Mexique avait allégué une violation du caractère inoffensif du passage du *Zheng He*, il aurait été bien en peine de le faire sans absurdité, la totalité des griefs de l'article 19 § 2 étant sans la moindre relation factuelle ni juridique avec les activités de la drague luxembourgeoise lors de l'exercice de son droit de passage. Toutefois, puisque le Mexique a tiré prétexte de prétendues infractions douanières pour immobiliser le *Zheng He* et engager un processus d'expropriation, il sera plus spécialement démontré que les conditions du grief de l'article 19 § 2 lettre g) sont, à l'évidence, insusceptibles d'être vérifiées en l'espèce. La lettre g) doit être citée *verbatim* en anglais, en français et en espagnol :

En langue française : « g) *embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier* ».

En langue anglaise : “g) *the loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State*”;

En langue espagnole : « *el embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño* ».

155.- Pour caractériser le défaut de caractère inoffensif du passage, ce grief de la Convention requiert la réunion d'un présupposé factuel et d'un présupposé juridique. Le présupposé factuel est celui de l'« *embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes* » tandis que le présupposé juridique est celui de la « *contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier* ». Or, en l'espèce l'activité de passage inoffensif de la drague luxembourgeoise dans les eaux territoriales mexicaines en vue d'y réaliser une escale nautique ne remplit ni le présupposé factuel, ni le présupposé juridique.

#### **1) La non-vérification du présupposé factuel de l'art. 19 § 2 lettre g)**

156.- Dès le préavis d'arrivée d'un navire hauturier adressé par l'agent du navire le 9 octobre 2023 (**Document L27**), puis dès la demande effective d'admission au port adressée le 17 octobre 2023 (**Document L31**), les autorités mexicaines étaient informées que le *Zheng He* était un navire de service, pas un navire de transport de marchandises ni de passagers. La drague luxembourgeoise voyageait à vide depuis les Bahamas. Tant les autorités portuaires (SEMAR) que les autorités douanières (Bureau de douanes) et fiscales (AGACE) en ont d'ailleurs pris acte dans leurs différents courriers et décisions. L'acte d'ouverture et de saisie à titre conservatoire pris le 1<sup>er</sup> novembre par l'AGACE (**Document L49**) décrit ainsi le navire comme

« une drague aspiratrice à couteau autopropulsée », ce qui correspond exactement à la description technique du *Zheng He*. Il ne constate à bord ni la présence de marchandises, ni la présence de passagers ou de personnes étrangères à l'équipage.

157.- En négation radicale du statut de navire de service sous pavillon étranger, l'administration mexicaine a qualifié selon son droit national le navire lui-même de marchandise. Cette qualification erronée de marchandise, appliquée au *Zheng He* et sur laquelle on reviendra ensuite (infra, sous art. 90 s), est de toute façon impuissante à déclencher l'application de l'art. 19 § 2 lettre g), puisque cet article vise le processus d'*embarquement ou le débarquement* à bord du navire, *el embarco o desembarco, loading and unloading*.

158.- Ces termes doivent en effet être compris dans leur sens ordinaire. Ainsi, pour le *Trésor de la langue française*, l'*embarquement* est l'« *Action de faire monter (des personnes) ou de charger (des choses) à bord d'un moyen de transport quelconque* », ce qui en fait un synonyme de chargement qui est l'« *Action de mettre une charge sur un animal, un véhicule, un navire* ». Réciproquement, selon le même dictionnaire, le *débarquement* est l'« *Action de débarquer des passagers ou une cargaison sur le quai d'un port ou d'une gare* », ce qui en fait un synonyme de déchargement, l'« *Action de décharger un véhicule, un navire, un animal qui a effectué un transport* ». Les termes d'*embarquement*<sup>44</sup> ou de chargement<sup>45</sup>, de *débarquement*<sup>46</sup> ou de déchargement<sup>47</sup> sont ainsi utilisés dans les conventions internationales sur le transport international maritime de marchandises et de passagers en vertu d'un contrat de transport.

159.- De même, en langue espagnole, selon le dictionnaire de référence élaboré par l'Académie royale d'Espagne, le mot *Embarco* vise une « *Acción y efecto de embarcar (introducir personas u objetos en un medio de transporte)* », ce qui en fait un synonyme de *Embarque* ou dans une terminologie plus contemporaine *operaciones de carga*. Réciproquement, *desembarco* vise « *Acción de desembarcar (salir de una embarcación)* » et a pour synonymes *desembarcación, desembarque, salida*, ou dans une terminologie plus contemporaine *operaciones de descarga*. Les termes d'*embarco*<sup>48</sup> ou de *operaciones de carga*<sup>49</sup>, de *desembarco*<sup>50</sup> ou *operaciones de descarga*<sup>51</sup> sont ainsi utilisés dans les conventions

---

<sup>44</sup> Par ex., l'Art. 1 § 8 du Texte consolidé de la *Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages* et du Protocole de 2002 à la Convention ; les Art. 3 et 4 § de la *Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Règles de La Haye)*

<sup>45</sup> Art. 19 § 1 lettre b), Art. 27 et Art. 36 § 2 lettre c) de la *Convention des Nations-Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam)*

<sup>46</sup> Art. 1 § 8 du Texte consolidé de la *Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages* et du Protocole de 2002 à la Convention

<sup>47</sup> Par exemple l'Art. 1 lettre e), l'art. 2 ou l'art. 4 § 6 del *Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque (Reglas de La Haya)* et les Art. 1 § 6, Art. 1 § 7, Art. 12 § 3 lettre b) de la *Convention des Nations-Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam)*.

<sup>48</sup> Par ex., l'Art. 1 § 8 du Texte consolidé de la *Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages* et du Protocole de 2002 à la Convention ; les Art. 3 et 4 § 5 de la *Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Règles de La Haye)*

<sup>49</sup> Art. 19 § 1 lettre b), Art. 27 et Art. 36 § 2 lettre c) del *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo* (Nueva York, 2008) ("Reglas de Rotterdam")

<sup>50</sup> Art. 1 § 8 du Texte consolidé de la *Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages* et du Protocole de 2002 à la Convention

<sup>51</sup> Par exemple l'Art. 1 lettre e), l'art. 2 ou l'art. 4 § 6 de la *Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Règles de La Haye)* et les Art. 1 § 6, Art. 1 § 7, Art. 12 § 3 lettre b) del *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo* (Nueva York, 2008) ("Reglas de Rotterdam").

internationales sur le transport international maritime de marchandises et de passagers en vertu d'un contrat de transport.

160.- De même encore en langue anglaise, qu'il s'agisse d'ailleurs d'anglais britannique ou d'anglais américain, le terme *loading* (qui a pour synonyme *embarkation* pour les passagers) et le terme *unloading* (qui a pour synonymes *discharge* pour les marchandises et *disembarkation* pour les passagers) visent bien l'action de charger à bord d'un moyen de transport, en particulier un navire en droit maritime, puis de le décharger. Ces termes sont d'emploi généralisé dans les conventions internationales relatives au transport maritime de marchandises<sup>52</sup> et de passagers<sup>53</sup>.

Le principe *unius inclusio, alterius exclusio definition* doit guider l'interprétation de l'article 19 §2 (g). Un auteur relève à ce propos : « *Under Para. 2(g), the embarking or disembarking of any goods, currency or person by a foreign ship in the territorial sea in contravention of such laws and regulations would result in the ship being considered as no longer in innocent passage. To this point two more observations may be added. At the first place, not all such activities in the territorial sea are meant here. For instance, trans-shipment at a roadstead or deepwater port located in the territorial sea will not deprive passage of its innocence, as long as it is allowed by the relevant laws and regulations. Secondly, other contraventions apart from than loading or unloading of goods, currency or persons, such as faults regarding packaging, stowage or marking of goods, cannot render the passage of a foreign ship non-innocent. Para. 2(g) embodies the desire of the drafters to optimally protect the right of innocent passage in these fields.* »<sup>54</sup>

161.- À l'évidence, le *Zheng He* étant un navire de service, en l'absence de marchandises et de passagers transportés en vertu d'un quelconque contrat de transport maritime, il ne pouvait donc y avoir ni embarquement ni débarquement au sens ordinaire des termes de l'art. 19 § 2 lettre g). En l'absence de déchargement de marchandises et de débarquement de passagers dans la mer territoriale mexicaine, le présupposé factuel de l'art. 19 § 2 lettre g) n'est tout simplement pas vérifié. L'allégation d'une infraction douanière en droit mexicain portant sur le navire lui-même, qu'elle soit ou non fondée en droit local, est donc inopérante à priver le droit de passage du *Zheng He* de son caractère inoffensif.

## 2) La non-vérification du présupposé juridique de l'art. 19 § 2 lettre g)

162.- Le présupposé juridique d'une « *contravention aux lois et règlements sanitaires ou d'immigration de l'État côtier* » n'est pas vérifié faute pour le Mexique d'avoir jamais allégué, directement ou indirectement la violation de lois fédérales en la matière. En matière sanitaire, il n'a visé ni la *Ley general de salud*, ni le *Reglamento de la ley general de salud en materia de sanidad internacional* qui, de toute façon, ne réglementent pas le droit de passage, mais la réception des navires au port. En matière d'immigration, le Mexique n'a visé ni la *Ley de migración*, ni le *Reglamento de la ley general de población* qui ne réglementent pas davantage le droit de passage inoffensif.

---

<sup>52</sup> Art. 2, Art. 3 § 3 (a), Art. 6, Art. 7, *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules")* ; Art. 1 § 6, Art. 12 b), Art. 13 § 2, Art. 15, Art. 17 § 3 (i), Art. 27 § 1, *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules)*

<sup>53</sup> Art. 1 § 8 (a) ; Art. 15 § 1 (a) et (b), *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*, 1974

<sup>54</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs Volume 4, Springer, 2006, p. 165, nous soulignons.

163.- Quant au présupposé juridique d'une « *contravention aux lois et règlements douaniers et fiscaux de l'État côtier* », comme il a été démontré plus haut, il n'est pas vérifié faute d'objet puisque le Mexique ne peut reprocher au *Zheng He*, « *non passenger vessel* » et « *non cargo vessel* » une quelconque infraction douanière de débarquement illicite de passagers ou de déchargement illicite de marchandises.

#### **IV. Le Mexique, État côtier, a manqué à son obligation, en vertu de l'art. 24 § 1, de ne « pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale, en dehors des cas prévus par la convention »**

164.- Quand bien même le Mexique disposait en tant qu'État côtier du droit de réglementer le droit de passage inoffensif dans sa mer territoriale, notamment en vue de prévenir toute infraction à ses lois et règlements douaniers en vertu de l'article 21 §1 lettre (h) de la Convention, le Luxembourg a démontré *supra* qu'il s'en était abstenu.

165.- Partant, est inapplicable l'article 21 §4 de la Convention qui dispose que « *[l]es navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale se conforment à ces lois et règlement* » (nous soulignons). Comme l'indique le déterminant « ces », les seuls lois et règlements visés sont ceux dont traite l'article 21, c'est-à-dire les lois et règlements « relatifs au » droit de passage inoffensif selon le titre même de l'article 21 (« *relating to* » dans la version anglaise et « *relativos a* » dans la version espagnole). Selon le dictionnaire *Le Robert*, « relatif à » signifie « *se rapportant à* », « *concernant* », et l'adjectif « relatif » signifie « *qui présente une relation avec* ». Selon le dictionnaire *Larousse*, l'adjectif « relatif » signifie « *[q]ui se rapporte à quelqu'un, à quelque chose, qui les concerne* ». L'adjectif indique bien que seuls les lois et règlements dont l'objet même est d'encadrer le droit de passage inoffensif sont visés par l'article 21.

166.- Cependant, le Luxembourg ne conteste pas la possibilité pour le Mexique d'étendre l'application de ses lois et règlements douaniers à sa mer territoriale dès lors que celle-ci est soumise à sa souveraineté, ce que l'article 2 §1 de la Convention consacre expressément. ***Une telle compétence normative doit toutefois se conformer aux dispositions de la Convention, en particulier celles relatives au droit de passage inoffensif, et plus généralement aux règles du droit international.*** Il s'agit d'assurer l'équilibre entre les droits de l'État côtier et ceux des États naviguant. Là encore, cela ressort expressément de l'article 2 §3 de la Convention : « ***[l]a souveraineté sur la mer territoriale s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international*** ».

167.- Précisément, au-delà des seuls lois et règlements visés par l'article 21, l'article 24 de la Convention crée des obligations à la charge de l'État côtier lorsque celui-ci entend exercer sa compétence normative à l'égard des navires battant pavillon étranger.

L'article 24 § 1 dispose :

« 1. *L'État côtier ne doit pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale, en dehors des cas prévus par la Convention. En particulier, lorsqu'il applique la Convention ou toute loi ou tout règlement adopté conformément à la Convention, l'État côtier ne doit pas :*

*a) imposer aux navires étrangers des obligations ayant pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif de ces navires,*

*b) exercer de discrimination de droit ou de fait contre les navires d'un État déterminé ou les navires transportant des marchandises en provenance ou à destination d'un État déterminé ou pour le compte d'un État déterminé. »*

Après une brève analyse de l'article 24 § 1 (A), le Luxembourg s'attachera à démontrer que le Mexique a violé cette disposition (B).

## **A. Contenu de l'article 24 § 1 de la Convention**

168.- L'article 24 §1 commence par l'énonciation d'un principe général, celui de non-entrave au passage inoffensif hormis cas prévus dans la Convention. Une telle obligation générale à la charge de l'État côtier figurait déjà dans le projet d'articles de la Conférence de codification de La Haye de 1930 sur le statut juridique de la mer territoriale<sup>55</sup> puis dans la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958<sup>56</sup>.

169.- L'article 24 §1 se poursuit par l'énonciation de deux hypothèses spécifiques dans lesquelles l'obligation générale sera violée par l'État côtier. L'utilisation de la locution « *En particulier* » (« *In particular* » dans la version anglaise et « *En especial* » dans la version espagnole) pour introduire ces deux hypothèses indique bien que celles-ci visent à élucider le principe général de non-entrave et à illustrer deux séries de cas d'entraves inadmissibles ; mais il existe d'autres entraves inadmissibles que celles visées aux lettres a) et b). ***Les hypothèses visées par les lettres (a) et (b) n'épuisent donc pas les possibilités de violation du principe général de non-entrave au passage inoffensif. Cela est encore renforcé par le contexte de l'article 24 § 1 : l'obligation générale de non-entrave au passage inoffensif est réitérée à la charge des États riverains de détroits et des États archipels, sans mention toutefois des deux hypothèses particulières, aux articles 44 et 54 de la Convention.***

170.- Selon le sens ordinaire du mot, une « entrave » est « *[c]e qui retient, gêne, embarrasse* » ; le mot « *obstacle* » en est un synonyme<sup>57</sup>. En espagnol, c'est le terme « *dificultades* » qui est employé. Il signifie « *[e]mbarazo, inconveniente, oposición o contrariedad que impide conseguir, ejecutar o entender algo bien y pronto* » et a notamment pour synonymes « *complicación, problema, obstáculo, impedimento, inconveniente* »<sup>58</sup>. En anglais, c'est le verbe « *hamper* » signifiant « *to impede or obstruct in action* »<sup>59</sup> et « *to prevent someone doing something easily* »<sup>60</sup> qui est utilisé. ***Ce qui est donc interdit par l'article 24 § 1 c'est l'exercice par un État côtier de sa compétence normative à l'égard des navires battant pavillon étranger dans sa mer territoriale de telle manière à faire obstacle au passage inoffensif de ces navires, à rendre plus difficile voire impossible la jouissance du droit.***

171.- Le Luxembourg attire l'attention du Tribunal sur la nature « objective » de l'entrave : nulle intention de nuire, nulle mauvaise foi de l'État côtier n'est requise pour qu'une violation de l'article 24 §1 soit constituée. Il faut et il suffit que la jouissance du droit de passage inoffensif soit rendue difficile voire impossible indifféremment des motivations de l'État côtier. Dans le cas contraire, l'article 300 de la Convention, cumulé à l'article 2§3, se révélerait redondant avec l'article 24 §1. C'est l'effet pratique, concret, de l'exercice par l'État côtier de

<sup>55</sup> L'article 4 du projet disposait : « *A coastal State may put no obstacles in the way of the innocent passage of foreign vessels in the territorial sea* ».

<sup>56</sup> L'article 15 §1 de la Convention disposait : « *L'État riverain ne doit pas entraver le passage inoffensif dans la mer territoriale* ».

<sup>57</sup> Définition provenant du Dictionnaire Larousse, identique à celle figurant dans *Le Robert*.

<sup>58</sup> Définition provenant du *Diccionario de la lengua española*.

<sup>59</sup> Définition provenant du *Oxford English Dictionary*.

<sup>60</sup> Définition provenant du *Cambridge Dictionary*.

sa compétence normative sur le passage inoffensif qui importe, pas l'intention de l'État côtier. La doctrine relève par ailleurs la nature éminemment casuistique de l'appréciation de l'entrave au droit de passage inoffensif : « *the answer to the crucial question of how much discretion coastal States may enjoy in duly exercising their jurisdiction in the territorial sea without incapacitating the right of innocent passage of foreign ships may well turn on careful investigation of the concrete measures undertaken by the coastal State concerned, taking into account the given circumstances* »<sup>61</sup>.

## **B. Violation de l'article 24 § 1 de la Convention par le Mexique**

172.- Le Luxembourg réitère que l'application au *Zheng He* de sa législation douanière par le Mexique n'était pas fondée sur l'article 21 § 1 lettre h) et, comme il le démontrera ci-après, la mise en œuvre de cette législation ne correspond à aucun des droits de protection prévus à l'article 25 de la Convention. Si entrave au droit de passage inoffensif il y a eu, cette entrave ne correspond donc à aucun cas prévu dans la Convention.

173.- Or, entrave au droit de passage inoffensif du *Zheng He* il y a bien eu, et cela à plusieurs égards. Le Luxembourg relève que les deux hypothèses particulières prévues aux alinéas (a) et (b) de l'article 24 § 1 visent des cas où l'État côtier « *applique la Convention ou toute loi ou tout règlement adopté conformément à la Convention* ». Le Mexique a bien appliqué au *Zheng He* sa législation, en particulier des dispositions de sa loi sur les douanes. Or, l'application par le Mexique de sa législation douanière se révèle contraire aux deux hypothèses particulières visées à l'article 24 § 1. Par ailleurs, le Mexique a également entravé le droit de passage inoffensif du *Zheng He* en n'assurant pas la libération du *Zheng He* alors qu'aucune base juridique justifiant la détention n'existait encore dans son ordre juridique.

### **1) Le Mexique a violé l'article 24 § 1 lettre a)**

174.- Le Mexique, en violation de l'art. 24 § 1 lettre a), a violé les droits du *Zheng He* et du Luxembourg par son comportement tendant à « *imposer aux navires étrangers des obligations ayant pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif de ces navires* ». En l'espèce, ***le Mexique a bien imposé une obligation au Zheng He, celle de prouver son importation régulière dès son entrée sur le territoire mexicain comme s'il s'agissait d'une marchandise étrangère.*** Il est clairement mentionné dans la décision du 15 février 2024 que pour les autorités, le navire avait « *l'obligation à tout moment, lors de son entrée sur le territoire national, de prouver qu'il séjourne légalement dans le pays* » (**Document L50**). ***Or, une telle obligation ne pouvait pas être satisfaite par le Zheng He sans renoncer purement et simplement au droit de passage inoffensif.***

175.- Comme cela a été rappelé par le Luxembourg, lorsqu'il a été immobilisé, le *Zheng He* était engagé dans un voyage hauturier et le passage dans la mer territoriale mexicaine n'avait d'autre finalité que d'effectuer une escale nautique au port de Tampico avant de retourner aux Bahamas pour y effectuer des travaux de dragage. Aucune marchandise et aucun passager n'était transporté par le *Zheng He*. Aucun contrat de vente du navire ou de fourniture de service de dragage n'avait été conclu au Mexique. En ce sens, le *Zheng He* a demandé le 17 octobre 2023 et obtenu le 21 octobre 2023 l'autorisation du Capitaine du Port pour accoster au quai n°3 aux seules fins de relève, ravitaillement, enlèvement des déchets et entretien préventif (**Documents L31 et L35**). Les autorités douanières furent elles-mêmes averties de

---

<sup>61</sup> Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs Volume 4, Springer, 2006, p. 268.

l'autorisation du Capitaine de Port et de la nature purement nautique de l'escale, *en amont* lors du Comité de pilotage du port auquel elles participent (**Document L36**) et *en aval* par l'agent du navire une fois l'accostage réalisé (**Document L37**).

176.- Pourtant, dans ce contexte, les autorités mexicaines (AGACE) ont décidé d'autoriser le 31 octobre 2023 une visite domiciliaire aux fins de vérification de l'importation régulière d'une marchandise (**Document L43**). Cette visite s'est conclue le 1<sup>er</sup> novembre 2023 par une saisie conservatoire du navire dès lors que l'importation régulière de cette « marchandise étrangère » ne pouvait pas être documentée (**Document L49**). Par la suite, la décision du 15 février 2024 a prononcé une amende et la confiscation du navire « *for having introduced into the country the goods [sic] consisting of the SELF-PROPELLED CUTTER SUCTION DREDGER VESSEL ZHENG HE* » (**Document L50**). Tout au long de la procédure douanière litigieuse, les autorités ont donc considéré le navire lui-même comme une marchandise étrangère dont l'importation régulière en territoire mexicain devait être prouvée à tout moment.

177.- Or, une telle preuve se révélait impossible puisque le *Zheng He* n'a jamais prétendu être entré aux fins d'importation temporaire sur le territoire mexicain. Surtout, une telle preuve supposait pour le *Zheng He* de renoncer à un simple passage inoffensif dans la mer territoriale mexicaine, sans intention de mener aucune autre activité si ce n'est celle de naviguer vers une installation portuaire pour escaler à des fins nautiques. ***L'obligation imposée au Zheng He de prouver son importation régulière sur le territoire mexicain, à compter de son entrée dans la mer territoriale, revient donc non seulement à « restreindre » mais à « empêcher » l'exercice du droit de passage inoffensif.***

178.- L'ampleur des sanctions prononcées en application de la loi sur les douanes mexicaine, à savoir une amende avoisinant la valeur du navire et son expropriation, renforce la qualification d'entrave au droit de passage inoffensif. Le *Zheng He* aurait dû renoncer à passer par la mer territoriale mexicaine dès lors qu'il n'était pas en mesure de demander une importation temporaire à défaut d'avoir des contrats en attente au Mexique. De plus, ces sanctions empêchent pour l'avenir tout exercice du droit de passage inoffensif. À ce jour, le *Zheng He* n'a toujours pas pu quitter le port de Tampico. L'effet paralysant de l'obligation imposée au navire s'est bien matérialisé.

179.- A quoi s'ajoute qu'en droit mexicain, l'analyse fournie par une spécialiste de droit douanier (**Document L72.1**) confirme que la loi sur les douanes n'aurait pas dû être appliquée au *Zheng He* dès lors que celui-ci n'a pas formellement demandé son importation temporaire ou définitive. Selon cette analyse, l'arrivée d'un navire étranger dans les eaux mexicaines ne l'oblige pas à demander une importation temporaire. En effet, l'importation temporaire est une simple facilité prévue pour les navires étrangers prévoyant de mener des travaux d'infrastructure au Mexique.

180.- Dans le même sens, le Luxembourg relève que le *Règlement de la loi douanière mexicaine* (**Document L73**) vise expressément le trafic hauturier de navires dans ses articles 16 à 22. Aux termes de l'article 16, le « trafic hauturier » englobe à la fois le transport de marchandises qui entrent dans le pays ou partent vers l'étranger et la navigation entre un port national et un port étranger : « *Se entienda por tráfico marítimo de altura: a) El transporte de Mercancías que lleguen al país o se remitan al extranjero, y b) La navegación entre un puerto nacional y otro extranjero o viceversa* ». ***Les textes douaniers applicables reconnaissent donc la possibilité qu'un navire en trafic hauturier ne transporte aucune marchandise destinée à l'importation ou à l'exportation.*** Les autres dispositions pertinentes du *Règlement de la loi douanière* imposent uniquement des obligations au capitaine du navire en rapport avec la

cargaison ou les passagers transportés et non en rapport avec le navire lui-même. **Ainsi, aucune des dispositions ne vise le navire lui-même en tant que marchandise importée.**

181.- Par exemple, selon l'article 18 du Règlement, « *Le capitaine du navire qui reçoit des marchandises ou des passagers à l'étranger pour les transporter vers le pays, doit transmettre à l'autorité douanière dans un document électronique ou numérique, selon les modalités établies par la SAT, les documents suivants : [...]* »<sup>62</sup> (nous soulignons).

182.- Selon l'article 22 du Règlement, « *Les capitaines des navires battant pavillon étranger qui vont séjourner en tout point de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive doivent, préalablement à toute manœuvre de chargement ou de déchargement de marchandises, mouiller dans le port national correspondant pour respecter leurs obligations fiscales* »<sup>63</sup> (nous soulignons).

183.- **Dit autrement, les règles douanières mexicaines permettent une simple escale nautique sans nécessiter d'importer les navires étrangers qui passe par la mer territoriale.** C'est donc bien l'interprétation et l'application qui a été faite dans notre affaire de la législation douanière mexicaine tendant à considérer que le navire lui-même était une marchandise importée irrégulièrement qui est illicite.

184.- Obliger le *Zheng He* lui-même, navire de service, à se conformer à des législations normalement applicables à des marchandises transportées par un navire, a eu pour conséquence de le priver du droit de passage inoffensif.

## **2) Le Mexique a aussi violé l'article 24 § 1 lettre b)**

185.- Le Mexique, en violation de l'art. 24 § 1 lettre b), a violé les droits du *Zheng He* et du Luxembourg par son comportement tendant à « *exercer [une] discrimination de droit ou de fait contre les navires d'un État déterminé* ».

186.- L'application par le Mexique de sa législation douanière à l'encontre du *Zheng He* est discriminatoire de fait dès lors qu'elle constitue un cas exceptionnel qu'aucun navire équivalent battant pavillon d'un autre État n'a eu à subir. Le caractère exceptionnel de l'affaire est souligné par les autorités mexicaines elles-mêmes dans leur demande d'évocation de l'affaire par Cour suprême de justice de la Nation (**Document L68.1**) : « *The intervention of the Supreme Court of Justice of the Nation (SCJN) in a case involving the seizure of a foreign ship for a significant amount [...] due to non-compliance with tax obligations in national waters is of utmost importance for several reasons, both legal and economic. Firstly, the case raises important issues of maritime and tax law that require the highest and most authoritative interpretation in the country. Additionally, the amount involved in the seizure is considerably high.* »

187.- Le Luxembourg tient à souligner que le caractère discriminatoire du traitement subi par le *Zheng He* ne se limite pas à l'entrave au droit de passage inoffensif et s'étend à l'accès et au traitement reçu par le navire au port de Tampico. Il sera donc également développé au titre de l'article 131 de la Convention. **Le Luxembourg ne peut en effet que constater, à**

---

<sup>62</sup> Version espagnole : « *El capitán de la embarcación que reciba en el extranjero carga o pasajeros para transportarlos al país, deberá transmitir a la Autoridad Aduanera en Documento Electrónico o Digital, en los términos y condiciones que establezca el SAT mediante Reglas, los siguientes documentos : [...]* ».

<sup>63</sup> Version espagnole : « *Los capitanes de las embarcaciones de bandera extranjera que vayan a permanecer en algún punto del mar territorial o de la zona económica exclusiva deberán, previamente a cualquier maniobra de carga o descarga de mercancías, fondear en el puerto nacional correspondiente para el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.* »

*regret, que la seule caractéristique qui a pu justifier le traitement préjudiciable reçu par le Zheng He, est son pavillon, celui d'un « petit » État maritime non doté d'un littoral et donc non capable d'assurer la réciprocité aux navires battant pavillon mexicain.* À ce titre, le Luxembourg tient à rappeler au Tribunal que l'article 10 de la *loi fédérale sur la mer* du 8 janvier 1986 dispose : « *The enjoyment of the rights that this Act grants to foreign ships shall depend upon reciprocal treatment of national ships by the flag State, subject to the provisions of the Political Constitution of the United Mexican States and international law* » (nous soulignons).

**3) En refusant de libérer le navire alors qu'il n'existait plus de base juridique interne à sa détention, le Mexique a violé l'obligation générale de l'article 24 §1**

188.- Comme cela a déjà été rappelé, alors que la procédure douanière engagée à son encontre avait été annulée par la Cour de district de Tampico le 22 mars 2024 (**Document L51**), qu'un certificat de non-appel valant titre exécutoire avait été obtenu le 18 avril 2024 (**Document L52**) et une demande de libération présentée aux autorités portuaires le 19 avril 2024 (**Document L53**), celles-ci n'ont pas autorisé la libération du *Zheng He*. Pourtant, le certificat obtenu le 18 avril 2024 valait mise en demeure de mettre à exécution la décision de la Cour de district **dans le délai de trois jours**.

189.- Le Mexique pourra toujours avancer, sans convaincre, qu'un appel aurait en réalité été interjeté par les autorités contre la décision d'annulation de la procédure, mais reçu, de manière très surprenante, par voie postale 40 jours après la date limite (**Document L75.1**). Le Tribunal observera que cet appel manifestement antidaté a été déclaré recevable et régularisé, avec opportunisme, le 12 juin 2024 (**Document L75.2**), postérieurement à l'introduction de la présente instance par le Luxembourg. ***Dans cette période, comme en témoigne la délivrance d'un certificat de non-appel valant titre exécutoire et mise en demeure, il apparaissait clairement que l'immobilisation du navire ne disposait plus d'aucune base légale en droit mexicain, ce qui faisait ressortir le fait du prince.*** Dit autrement, alors que l'exercice par le Mexique de sa compétence normative avait conduit à l'annulation de la procédure litigieuse, aucun effet concret n'en a résulté. Dès lors, comment qualifier la non-libération du navire en avril 2024, alors que celui-ci était attendu aux Bahamas pour des services de dragage, si ce n'est comme une entrave au droit de passage inoffensif.

190.- Le Luxembourg tient ici à souligner que la présente affaire se distingue, en fait et en droit, de deux autres affaires dont le Tribunal a eu à connaître par le passé.

191.- La première affaire est celle du Navire « *Louisa* » dans laquelle le Tribunal a affirmé que « *[l] 'article 87 ne peut s'interpréter d'une manière qui accorderait ... [à un navire] le droit d'appareiller et de gagner la haute mer alors qu'il a été immobilisé dans le cadre de poursuites judiciaires* »<sup>64</sup>. Le « *Louisa* » avait été immobilisé dans un port espagnol, où il se trouvait volontairement depuis plus d'un an, dans le cadre de poursuites pénales en rapport avec des infractions présumées à la législation espagnole relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique ainsi qu'à l'introduction et à la détention d'armes de guerre sur le territoire espagnol. Préalablement à sa détention, le « *Louisa* » avait mené pendant deux mois des activités dans les eaux intérieures et la mer territoriale espagnoles qu'il prétendait être des activités de relevé des fonds marins pour repérer d'éventuels gisements de pétrole et de gaz sur la base d'un permis délivré par les autorités espagnoles. Le droit de passage inoffensif n'était donc pas en cause et le demandeur se prévalait directement de la liberté de la haute mer. De

---

<sup>64</sup> Navire « *Louisa* » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne), arrêt, TIDM Recueil 2013, p. 36, par. 109.

plus, lorsque le Tribunal a rendu son arrêt, le « *Louisa* » était toujours immobilisé en raison de l'action pénale engagée à son encontre. À aucun moment, le navire n'avait bénéficié d'une décision espagnole exécutoire devant conduire à sa libération.

192.- La deuxième affaire est celle du Navire « *Norstar* » dans laquelle le Tribunal a estimé que : « *[a]nalyser la liberté de navigation comme comprenant le droit de quitter un port et d'avoir accès à la haute mer serait incompatible avec le régime juridique des eaux intérieures* ». <sup>65</sup> Le navire *Norstar* avait pendant plus de quatre ans procédé dans la haute mer à des activités d'avitaillement en gasoil suspectées d'être en violation de la législation italienne. Une procédure pénale fut ouverte. Le navire fut saisi dans un port espagnol à la suite d'une ordonnance d'un procureur italien et d'une demande de coopération judiciaire internationale. Le procureur italien avait proposé, au cours de la procédure, la mainlevée du navire en échange d'une caution raisonnable, caution non payée par le propriétaire. Par la suite, un tribunal pénal italien décida de la mainlevée de la saisie du navire. Cependant, le propriétaire informé décida de ne pas reprendre possession du navire qui fut vendu à un tiers et retiré du port comme déchet.

193.- Ainsi, *aucune de ces deux affaires ne mettait en cause le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale*, qui pour rappel comprend le passage en quittant les eaux intérieures, mais concernaient la liberté de la haute mer. Les infractions reprochées par les autorités nationales *aux navires immobilisés, qui s'étaient tous deux adonnés à des activités autres que la navigation pendant des mois voire des années, n'étaient pas de même nature ni de même durée que celle reprochée au Zheng He*. Surtout, les procédures nationales n'avaient pas débouché sur une décision d'annulation valant ordre de libérer le navire, décision dont le propriétaire se serait prévalu sans succès auprès du port. Les navires n'étaient du reste pas dans le même état que le *Zheng He* en avril 2024.

194.- Le Luxembourg ne conteste pas que les eaux intérieures relèvent de la souveraineté de l'État côtier, ainsi que le reconnaît l'article 2 § 1 de la Convention, et que le droit de passage inoffensif ne s'y applique pas directement. Cependant, un État côtier ne peut pas pour autant retenir au port un navire battant pavillon étranger, et ainsi l'empêcher de jouir du droit de passage inoffensif, **lorsqu'aucune base juridique n'existe dans son propre ordre juridique interne**. L'État côtier ne peut pas se prévaloir de l'exercice de sa souveraineté pour maintenir le navire dans ses eaux intérieures lorsque c'est précisément dans l'exercice de sa souveraineté que l'État a conclu à l'obligation de libérer le navire dans un délai de trois jours. Une entrave matérielle, physique, au droit de passage inoffensif fut ici constituée.

---

<sup>65</sup> Navire « *Norstar* » (Panama c. Italie), arrêt, TIDM Recueil 2018-2019, p. 74, par. 221.

## V. Le Mexique, État côtier, a manqué à son obligation, en vertu de l'art. 26 § 1 de la Convention, de ne pas imposer de droits à raison du simple passage

195.- L'application injustifiée de dispositions de la loi sur les douanes au *Zheng He* a non seulement constitué une « entrave » au droit de passage inoffensif du Luxembourg, elle a aussi conduit le Mexique à réclamer des droits en raison du simple passage. Ce faisant le Mexique a violé l'article 26 § 1 de la Convention qui dispose : « *Il ne peut être perçu de droits sur les navires étrangers en raison de leur simple passage dans la mer territoriale* ».

196.- Les conditions d'application de cet article sont bien remplies.

197.- *Premièrement*, contrairement à ce qu'affirme le Mexique, et le Luxembourg l'a démontré ci-dessus, le *Zheng He* a exercé et entendait de nouveau exercer son droit de passage inoffensif lorsqu'il a rejoint le port de Tampico en octobre 2023 alors que des contrats de dragage l'attendaient aux Bahamas. À aucun moment, le navire n'a officiellement demandé son importation auprès des autorités douanières, ce que ces autorités admettent elles-mêmes (**Document L40**). Il a régulièrement obtenu de la part du Capitaine du port l'autorisation d'escaler à des fins purement nautiques dans la rade puis, une fois qu'un quai disponible lui a été attribué, au port. Dès lors, la seule activité à laquelle le *Zheng He* s'est adonné alors qu'il se trouvait dans la mer territoriale du Mexique est un « *simple passage* » au sens de l'article 26 §1. Au surplus, le Luxembourg relève que l'article 26 §1 se réfère exclusivement au « passage » dans la mer territoriale et non au « passage inoffensif ». Dès lors, il peut être soutenu, qu'à supposer même que les autorités mexicaines aient considéré le passage du *Zheng He* non inoffensif, ce qu'elles n'ont jamais explicité au moment de la visite domiciliaire et de la saisie conservatoire du navire, cela ne justifiait pas davantage l'imposition de droits.

198.- *Deuxièmement*, c'est dans ce contexte qu'elles connaissaient parfaitement pour avoir été prévenue par l'agent du navire lui-même (**Document L37**) et pour avoir participé à l'attribution du quai n°3 au *Zheng He* dans le cadre du Comité d'exploitation du port de Tampico (**Document L36**), que les autorités ont décidé de considérer que le navire devait prouver son importation régulière sur le territoire mexicain.

199.- Le Luxembourg rappellera qu'en vertu des dispositions douanières indûment appliquées, l'importation régulière sur le territoire mexicain devait être prouvée dès l'entrée du navire dans la mer territoriale **et le rendait redevable de taxes**. À ce titre, l'article 176 Section I de la *Loi sur les douanes*, qui a été appliqué au *Zheng He*, dispose : « *Any person who introduces or removes merchandise into or from the country commits an offence related to import or export in any of the following cases : I. By failing to pay all or part of the foreign trade taxes and, where applicable, the compensatory quotas that must be covered. [...]* »<sup>66</sup>

200.- De fait, le seul motif qui a justifié l'imposition d'une taxe au *Zheng He* est, selon les autorités concernées elles-mêmes, son entrée sur le territoire mexicain. Le navire et son Armateur sont devenus redevables des taxes applicables à l'importation de marchandise étrangère dès leur entrée dans la mer territoriale. Là encore, il suffit de se référer à la saisie conservatoire du 1<sup>er</sup> novembre 2023 et à la décision du 15 février 2024 pour le constater. Cela signifie que le Mexique a prétendu percevoir des droits sur le *Zheng He* en raison de son simple passage dans la mer territoriale en violation de l'article 26 § 1 de la Convention.

---

<sup>66</sup> Version espagnole : « *Comete las infracciones relacionadas con la importación o exportación, quien introduzca al país o extraiga de él mercancías, en cualquiera de los siguientes casos: I. Omitiendo el pago total o parcial de los impuestos al comercio exterior y, en su caso, de las cuotas compensatorias, que deban cubrirse.* »

201.- La décision du 15 février 2024 (**Document L50**) détaille comment le montant de l'amende imposée à titre de sanction fut calculé et les taxes appliquées n'ont-elles-aussi rien à voir avec le simple passage du *Zheng He* mais devrait avoir comme fait générateur l'importation d'une marchandise étrangère, et non d'un navire : « *Customs Processing Fees* », « *Value Added Tax* », « *Customs Processing Fee Surcharges* », « *Value Added Tax Surcharges* », « *Penalty related to the unpaid customs processing fees* », « *Penalty related to the unpaid value added tax* », « *Penalty related to the illegal importation of merchandise into Mexican territory* » (**Document L71**, tableau récapitulatif).

Le Luxembourg attire ici l'attention du Tribunal sur l'arbitrage relatif au *Duzgit Integrity* dans lequel les arbitres ont retenu :

« *Customs fines apply to goods that are intended for import. Here there was no question of importation or even of an economic transaction. [...] In the circumstances, the heavy Custom Directorates fine of more than EUR 1,000,000 imposed by São Tomé appears to be misplaced and disproportionate.* »<sup>67</sup>

En ce qui concerne notre espèce, l'Armateur du *Zheng He* s'est vu imposer une amende d'un montant considérable, 1.616.462.343,52 pesos mexicains, un montant plus de 70 fois plus élevé que celui en cause dans l'affaire du *Duzgit Integrity*, alors même qu'il n'était pas davantage que dans cette affaire question d'importation ou d'une quelconque activité économique ou d'une récidive. Ces droits apparaissent donc bien « mal placés » et en violation de l'article 26 § 1 de la Convention.

202.- Il apparaît clairement que les droits réclamés au navire ne l'étaient pas « *en rémunération de services particuliers rendus à ce navire* ». Rien ne l'indique ni dans la saisie conservatoire ni dans la décision définitive de confiscation et d'amende. Dès lors, l'article 26 § 2 ne peut être raisonnablement invoqué par le Mexique.

---

<sup>67</sup> Arbitrage du *Duzgit Integrity* (*Malte c. São Tomé et Príncipe*), sentence du 5 septembre 2016, para. 257.

## VI. Le Mexique, État côtier, ne peut se prévaloir de l'article 25 qui reconnaît certains droits de protection

203.- Le Luxembourg va à présent s'attacher à démontrer qu'aucun des droits de protection reconnus au profit de l'État côtier par l'article 25 n'était applicable en l'espèce. Pour cela, le Luxembourg tient à rappeler au Tribunal les différentes mesures attribuables à l'État mexicain dont il se plaint dans la présente instance à savoir la visite domiciliaire, la saisie conservatoire, la confiscation, l'amende exorbitante, et le refus de libération imposées au *Zheng He*.

204.- L'article 25 encadre l'exercice par l'État côtier de sa compétence d'exécution dans sa mer territoriale<sup>68</sup>. Dit autrement, l'article 25 reconnaît et limite la possibilité pour l'État côtier d'adopter à l'égard des navires battant pavillon étranger dans sa mer territoriale des mesures de contrainte telles que l'arraisonnement ou la saisie.

205.- En adoptant les différentes mesures litigieuses, alors que le navire se trouvait déjà au quai n°3 du port de Tampico pour une escale nautique, conformément à l'autorisation délivrée le 23 octobre 2023, le Mexique ne peut pas prétendre s'être appuyé sur les droits de protection consacrés aux différents paragraphes de l'article 25.

### A. Le Mexique ne peut se prévaloir ni de l'article 25 § 1 ni de l'article 25 § 3

206.- *Premièrement*, l'article 25 § 1 autorise l'État côtier à prendre « **dans sa mer territoriale**, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif » (nous soulignons). Il ressort des faits d'espèce que les conditions d'application de cet article ne sont pas satisfaites. Le Luxembourg reconnaît et le Mexique affirme de manière systématique depuis le début de cette affaire que les mesures coercitives litigieuses ont toutes été adoptées alors que le navire ne se trouvait plus dans la mer territoriale mais déjà dans les eaux intérieures du port de Tampico.

207.- *Deuxièmement*, aucune des mesures litigieuses adoptées par le Mexique n'avait pour objet de suspendre de manière temporaire et postérieure à leur publication l'exercice du droit de passage inoffensif dans certaines zones de la mer territoriale afin d'assurer la sécurité de l'État mexicain. Le Mexique ne peut donc pas arguer qu'il agissait conformément à l'article 25 § 3 de la Convention qui dispose que : « *L'État côtier peut, sans établir aucune discrimination de droit ou de fait entre les navires étrangers, suspendre temporairement, dans des zones déterminées de sa mer territoriale, l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers, si cette mesure est indispensable pour assurer sa sécurité, entre autres pour lui permettre de procéder à des exercices d'armes. La suspension ne prend effet qu'après avoir été dûment publiée.* »

### B. Le Mexique ne peut se prévaloir de l'article 25 § 2

208.- *Troisièmement*, le Mexique dispose de la possibilité offerte par l'article 25 § 2 qui permet à l'État côtier « *en ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures [...] de prendre les mesures **nécessaires** pour prévenir toute violation des **conditions*** »

---

<sup>68</sup> En ce sens, Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs Volume 4, Springer, 2006, p. 191.

*auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans ces eaux ou cette installation portuaire* » (nous soulignons). Mais là encore, les conditions d'application de cette disposition ne sont pas satisfaites en l'espèce.

### **1) Les mesures d'exécution du Mexique n'étaient pas nécessaires**

209.- D'une part, les mesures adoptées par les autorités mexicaines à l'égard du *Zheng He* n'étaient en rien « nécessaires ». La nécessité est définie en droit comme la « *[f]orce des circonstances* » ; *situation critique qui, abolissant en fait le choix des moyens, dicte et justifie une solution même exorbitante comme étant, raisonnablement, dans le cas, la seule de nature à sauvegarder un intérêt légitime ; situation plus déterminante que l'utilité, la commodité ou l'opportunité* »<sup>69</sup>. En droit du commerce international qui poursuit, comme en droit international de la mer, l'équilibre entre la liberté du commerce et les intérêts légitimes des États, l'analyse de la nécessité d'une mesure implique un processus de pesée et de mise en balance tenant compte de l'importance relative des intérêts ou valeurs promus par la mesure contestée, de la contribution de la mesure contestée à la réalisation des objectifs qu'elle poursuit, et de l'incidence restrictive de la mesure sur le commerce international<sup>70</sup>. De plus, la nécessité implique « *une comparaison entre la mesure et les solutions de rechange possibles, qui peuvent être moins restrictives pour le commerce tout en apportant une contribution équivalente à la réalisation de l'objectif poursuivi* »<sup>71</sup>. Transposer à l'État côtier qui adopte une mesure pour se protéger, il s'agit de s'assurer que la mesure adoptée lui permet de se protéger tout en étant le moins attentatoire possible au droit de passage inoffensif.

210.- Le Tribunal lui-même a eu l'occasion d'indiquer que le caractère nécessaire d'une mesure d'exécution adoptée par un État côtier dans sa zone économique exclusive « *dépend des circonstances propres à chaque espèce* »<sup>72</sup>. Dans l'*Affaire du Navire « Virginia G »*, parmi les circonstances prises en compte pour évaluer le caractère nécessaire d'une mesure d'exécution, le Tribunal a relevé la gravité de l'infraction (§ 257 de l'arrêt), l'existence de recours (§257), le fait que le navire ait été libéré par la suite (§ 258), le fait que le navire ne disposait pas de l'autorisation requise et ne s'était pas acquitté des droits prévus en vertu de la législation applicable (§266), le fait que l'agent du navire avait averti les autorités des activités menées (§268), le fait que d'autres navires n'ont pas été sanctionnés (§268), le caractère non délibéré de la violation par le navire (§269).

211.- L'appréciation du caractère nécessaire des mesures d'exécution adoptées par un État côtier relève ainsi d'une appréciation factuelle tenant compte des circonstances particulières de l'espèce. Or, le Luxembourg tient à rappeler certaines circonstances : au-delà du fait déjà rappelé que le navire s'est vu appliquer une législation qui ne lui était pas applicable, la saisie conservatoire du 1<sup>er</sup> novembre 2023 fut décidée à la suite d'une visite domiciliaire non annoncée et menée dans la précipitation, sur fond d'alerte météorologique, alors que le navire se trouvait sur rade à disposition des autorités douanières depuis le 11 octobre 2023. Les conditions dans lesquelles se sont déroulées la visite et la saisie conservatoire impliquent que le navire n'a pas été mis en capacité d'expliquer sa situation et de défendre le caractère inoffensif de son passage avant l'adoption de ces premières mesures de contrainte. Pourtant, un

<sup>69</sup> « Nécessité » in Gérard CORNU (dir.), *Vocabulaire juridique*, 8<sup>e</sup> éd., 2008, 1<sup>er</sup> sens donné, p. 609.

<sup>70</sup> OMC, *Affaire États-Unis – Jeux*, DS285, rapport de l'Organe d'appel du 20 avril 2005, paragraphe 306.

<sup>71</sup> OMC, *Affaire Brésil – Pneumatiques rechapés*, DS332, rapport de l'Organe d'appel du 3 décembre 2007, paragraphe 156.

<sup>72</sup> *Affaire du Navire « Virginia G »* (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, TIDM Recueil 2014, p. 80, par. 257.

commentateur relève : « *At any rate, in practice foreign ships should be allowed to explain their operations on being suspected prior to the confirmation of non-innocence* »<sup>73</sup>.

212.- Cette immobilisation qui s'est poursuivie pendant plusieurs semaines a empêché le navire de rejoindre les Bahamas où d'importants contrats de dragage l'attendaient. La sanction finalement prononcée le 15 février 2024 apparaît disproportionnée dès lors qu'elle comprend non seulement le transfert de propriété du *Zheng He* mais aussi une amende avoisinant la valeur du navire. De plus, le navire et l'Armateur ne disposaient d'aucun moyen de régulariser la situation : n'ayant jamais prétendu réalisé une importation temporaire, dès lors qu'ils n'avaient aucun contrat de dragage en attente au Mexique, ce que les autorités mexicaines ont elles-mêmes confirmé (**Document L76**), ils ne pouvaient *a fortiori* fournir de tels contrats une fois le navire *immobilisé* et sous le coup d'un transfert de propriété au Trésor mexicain. La mauvaise foi ou l'intention de nuire de l'Armateur ne peuvent pas être alléguées : le navire disposait de l'autorisation nécessaire pour accoster au quai n°3 aux fins d'escale nautique et avait averti les autorités douanières (**Document L37**). Enfin, le refus de libérer le navire alors que celui-ci pouvait se prévaloir d'une décision de justice annulant la procédure douanière à son encontre (**Document L51**), décision devenue définitive et exécutoire (**Document L52**), qui fut notifiée à la Capitainerie du Port (**Document L53**), ne peut en aucune façon être considéré nécessaire.

## **2) Les mesures d'exécution du Mexique ne visaient pas à prévenir une violation des conditions d'admission au port ou dans les eaux intérieures**

213.- D'autre part, et surtout, aucune des mesures d'exécution litigieuses n'a été justifiée par les autorités mexicaines comme étant un moyen de prévenir la violation par le *Zheng He* des conditions d'admission dans les eaux intérieures ou le port de Tampico. La nécessité des mesures dépend de leur contribution à l'objectif poursuivi. Or, c'est là le seul objectif qui peut être poursuivi par l'État côtier au titre de l'article 25 § 2 de la Convention.

214.- En l'espèce, les conditions d'admission au port étaient satisfaites puisque l'autorisation de la Capitainerie avait été obtenue. Cette autorisation est la seule requise pour entrer au port conformément à l'article 453 du Règlement de la Loi sur la navigation et le commerce maritime (**Document L72.1**). Cela fut d'ailleurs confirmé par la décision d'annulation de la cour de district du Tamaulipas du 22 mars 2024 (**Document L51**).

215.- Il va de soi qu'une mesure d'exécution adoptée alors que le navire se trouve déjà dans les eaux intérieures ou au port de l'État côtier ne peut en aucun cas être justifiée par l'article 25 § 2 de la Convention qui n'autorise que des mesures **préventives**.

---

<sup>73</sup> Haijiang Y4ang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs Volume 4, Springer, 2006, p. 216.

## **CHAPITRE IV. SUR LA VIOLATION PAR LE MEXIQUE DES DROITS, POUVOIRS ET PREROGATIVES DU LUXEMBOURG EN TANT QU'ETAT DU PAVILLON**

216.- Il n'est ni contestable ni contesté que, conformément à l'article 91 de la Convention, le navire *Zheng He* est immatriculé au registre du Grand-Duché de Luxembourg et qu'il jouit de la nationalité luxembourgeoise, arborant le pavillon luxembourgeois. L'immatriculation du navire et sa nationalité luxembourgeoise sont continuellement octroyées au *Zheng He* par le Grand-Duché depuis le 22 octobre 2010 ; elles l'étaient déjà lorsque le navire a été immobilisé le 1<sup>er</sup> novembre 2023, encore lorsque la procédure d'expropriation a été enclenchée le 15 février 2024 et elles le sont toujours aujourd'hui (**Document L5**).

217.- S'agissant d'un navire d'une jauge d'une jauge brute supérieure à 200 affecté à des opérations commerciales, il n'y a pas lieu à dissociation de la nationalité et de l'immatriculation au registre luxembourgeois en vertu de l'article 1.1.1-1 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois : « *Un navire est luxembourgeois lorsqu'il est immatriculé au registre maritime luxembourgeois et qu'il est autorisé à battre pavillon luxembourgeois* ».

218.- Par l'effet de la collation de sa nationalité et par son immatriculation au registre maritime, le Grand-Duché de Luxembourg tient de la Convention des droits sur son navire. Or le Mexique, par l'action de plusieurs de ses organes, a porté atteinte aux droits du Luxembourg. Premièrement, en immobilisant durablement le *Zheng He*, sur une période qui s'étend à 509 jours au 24 mars 2025, le Mexique porte atteinte aux droits, pouvoirs et prérogatives du Luxembourg (**I**). Deuxièmement, en déclenchant et en poursuivant une procédure d'expropriation du navire nonobstant les sollicitations diplomatiques du Luxembourg et l'introduction d'une demande devant Votre Tribunal, le Mexique porte atteinte à la flotte et au pavillon Luxembourgeois (**II**)

### **I. En immobilisant durablement le Zheng He, le Mexique a porté atteinte aux droits, pouvoirs et prérogatives du Luxembourg**

219.- La procédure interne d'immobilisation du navire *Zheng He* par le Mexique relève du *fait du prince* (**A**). Le Luxembourg, en tant qu'Etat du pavillon, est fondé à demander la protection de ses pouvoirs et prérogatives sur le *Zheng He* (**B**). La Convention incorpore par référence « *les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées* », en matière de sécurité maritime, de pollution et de protection des marins (**C**). Du fait de l'immobilisation abusive du navire, l'exercice par le Luxembourg de ses pouvoirs et prérogatives sur le navire est donc soumis à la totale discrétion du Mexique (**D**). Le Luxembourg en tant qu'Etat du pavillon, est fondé à demander la réparation de tous les préjudices subis par son navire (**E**), y compris par les personnes physiques et morales qui ont des intérêts liés à son activité.

## **A. La procédure interne d'immobilisation du *Zheng He* relève du fait du prince**

220.- L'immobilisation du *Zheng He* par le Mexique depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2023 n'est pas fondée sur une convention internationale (1) mais relève du *fait du prince* (2).

### **1) L'immobilisation du *Zheng He* par le Mexique depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2023 n'est pas fondée sur une convention internationale**

221.- D'abord, l'Orden n° CVD6000037/73 du 1<sup>er</sup> novembre portant acte d'ouverture et de saisie conservatoire du navire *Zheng He* (**Document L49**) ne repose sur aucun fondement tiré de la Convention au titre du *Port State Control*. Quand bien même l'immobilisation a été opérée alors que le *Zheng He* se trouvait dans les eaux maritimes intérieures du port de Tampico, le Mexique n'y est nullement intervenu en qualité d'Etat du port, n'exerçant aucune des prérogatives au titre du *Port State Control*. En effet, si la Partie XII de la Convention, dédiée à la *Protection et à la préservation du milieu marin*, investit l'État côtier de certaines prérogatives, c'est dans le cadre bien défini de la protection de l'environnement. Dans ce cadre, l'Etat côtier peut subordonner l'accès des navires étrangers au respect de certaines normes de prévention de la pollution (par ex. Art. 211 3°), contrôler la navigabilité du navire aux fins d'éviter la pollution (par ex. Art. 219) en empêchant le navire d'appareiller ou encore ordonner l'immobilisation du navire après inspection (Art. 220 2°) lorsque « l'État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa mer territoriale a enfreint, lors de son passage, des lois et règlements qu'il a adoptés en conformité de la convention ou des règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ». Tel n'était pas le cas ici. Le Mexique n'est pas davantage intervenu en vertu de l'article 218 1° de la Convention : « Lorsque'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'État du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables ». Tel n'était pas le cas en l'espèce.

222.- Les Etats-Unis du Mexique n'étant pas partie à la *Convention sur le travail maritime* adoptée dans le cadre de l'Organisation internationale du travail en 2006, l'immobilisation ne pouvait trouver aucun fondement dans les prérogatives de contrôle des gens de mer que cet instrument ménage aux Etats du port.

223.- L'Orden n° CVD6000037/73 du 1<sup>er</sup> novembre portant acte d'ouverture et de saisie conservatoire du navire *Zheng He* n'est pas davantage fondé sur la *Convention du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires*. En effet, la procédure suivie pour immobiliser le *Zheng He* est une procédure administrative unilatérale interne, et non une procédure judiciaire au sens de l'article 1 § 2 de la *Convention du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires*.

**2) L'immobilisation arbitraire du Zheng He par le Mexique depuis le 1<sup>er</sup> novembre relève du fait du prince et décline le navire en simple marchandise**

224.- L'immobilisation du navire *Zheng He* par des agents de l'AGACE a été conduite dans des circonstances factuelles qui caractérisent l'arbitraire dans l'exercice du *fait du prince*. Cette immobilisation n'a été rendue possible que par la négation du statut que le droit international procure au navire.

225.- S'agissant du caractère arbitraire, les circonstances factuelles ne seront évoquées que rapidement. Tout d'abord, l'ordre de visite domiciliaire de l'AGACE (**Document L43**) n'a pas été signifié au représentant légal de l'ASIPONA en charge du quai n°3 en vertu du titre de concession portuaire, alors que cela est requis en droit mexicain (**Document L44, réponses 5, 6 et 7**). Ensuite, lors de la visite domiciliaire, il n'a pas davantage été signifié au Capitaine, mais seulement à l'agent mexicain du navire (**Document L49**). Cela a conduit la Cour de district de Tampico à constater le 22 mars 2024 l'irrégularité viciant la procédure douanière à son commencement et à en prononcer la nullité (**Document L51**). Enfin, il a été tiré prétexte d'un simple *avis de prudence* émis par la Capitainerie le 31 octobre 2023 au soir (**Document L46**), pour empêcher l'exécution de la manœuvre du *Zheng He* vers le quai fiscal n°6 (**Document L42**) programmée le 1<sup>er</sup> novembre au matin sous la conduite des pilotes portuaires. Comme il s'agissait d'un *avis de prudence* et non d'un avis de fermeture, rien n'interdisait *en droit* aux pilotes portuaires de mener à bien le 1<sup>er</sup> novembre la manœuvre prévue en vue d'amarrer le navire au quai n°6 (comme programmé et autorisé par la Capitainerie, (**Document L42**). Cependant, un tel changement de quai, demandé de bonne foi par l'Armateur et dans l'ignorance qu'une visite domiciliaire était sur le point d'être conduite, aurait entraîné la caducité de l'ordre de visite domiciliaire (qui ne visait pas nommément le *Zheng He*, mais « le *Recinto Portuario, tramo 3, entre BITA 17 a 22* »). Les pilotes après s'être présentés, ont refusé de déplacer le navire motif pris d'un ordre radio donné par la Capitainerie.

226.- Devant votre Tribunal, le Luxembourg n'évoquera les griefs de l'administration mexicaine à l'appui de l'immobilisation du navire que du seul point de vue du droit de la Mer. Le *Zheng He*, battant pavillon luxembourgeois, s'y voit nier la *qualification de navire* pour être déclassé en simple marchandise ; c'est son *entrée sur le territoire mexicain*, c'est-à-dire en mer territoriale, qui consomme l'infraction et non son amarrage à tel ou tel quai dans les eaux intérieures.

227.- Commençons par le déclassement du navire en simple marchandise. Le formulaire utilisé par l'AGACE (**Document L49**) pour prononcer l'immobilisation du *Zheng He* est manifestement conçu pour les marchandises, les cas échéant pour des remorques utilisées pour le transport routier, mais nullement pour des navires battant pavillon étranger, comme en témoigne le format du tableau :

- Il n'y a pas de rubrique *Nom du navire*, alors le nom *Zheng He* est reporté dans la colonne **Marque** ;
- Il n'y a pas de rubrique *N° OMI*, alors le numéro est reporté dans la colonne **N° de série** ;
- Il n'y a pas de rubrique *pavillon ou nationalité*, alors le nom Luxembourg est reporté dans la colonne **Origine** ;
- Il n'y a pas de rubrique *année de fabrication ou année d'immatriculation*, alors l'année 2010 est reportée dans la colonne **Modèle**

Quant à la rubrique *Garde et Surveillance* du procès-verbal, elle atteste aussi que le formulaire n'a pas été conçu pour la saisie de navires, mais bien pour la saisie de marchandises. Il mentionne : « *Il est donné acte de ce que les marchandises objet de saisie à titre conservatoire, telles que décrites dans l'affaire n°1 du présent procès-verbal seront déposées au bureau de*

*douane de Tampico, Tamaulipas, situé à Calzada Bianca SN Interior Recinto Fiscal, Col. Morenos, CP 89290, Tampico, Tamaulipas* ». Il est en effet impossible de « déposer » un bateau de 8015 tjb au siège de la douane.

228.- A aucun moment, le procès-verbal ne fait explicitement référence au pavillon luxembourgeois ni à la nationalité luxembourgeoise du *Zheng He*. Sa qualification de navire est ignorée pour procéder à un forçage de la catégorie de *marchandise*, à rebours des grandes conventions de droit international.

229.- On sait que, en droit international, les critères de qualification du navire peuvent varier selon la finalité des conventions de droit maritime et que la définition n'est pas unifiée. Mais jamais, en droit international, n'opère-t-on la moindre confusion entre un *navire* d'une part et une *simple marchandise* d'autre part. La distinction subsiste même lorsque c'est le navire lui-même qui est mis en vente.

230.- La *Convention de Vienne sur les contrats de vente internationale de marchandises* (GISG), ratifiée par 97 Etats (dont le Mexique et le Luxembourg), établit un droit uniforme pour la vente internationale de marchandises. Son article 2 exclut nettement les *navires* du champ matériel de cet instrument gouvernant les *marchandises* : « *La présente Convention ne régit pas les ventes : (...)e) de navires, bateaux, aéroglisseurs et aéronefs* ». Lorsqu'un navire déjà exploité est cédé à un nouveau propriétaire en vertu du droit national applicable, il est déjà individualisé, immatriculé et arbore un pavillon : il n'est pas une simple marchandise. Et lorsqu'un navire neuf est fabriqué en vue d'être délivré à son premier acquéreur, il n'est pas davantage une marchandise. Dès avant la réception par l'acquéreur, au stade des essais en mer, le navire devra déjà être individualisé et immatriculé provisoirement.

231.- De même, la communauté internationale admet-elle que la *vente judiciaire de navires* obéit à un régime propre, distinct de celui de la vente de marchandises ordinaires. Ainsi, a été signée à Pékin le 5 septembre 2023 la *Convention des Nations Unies sur les effets internationaux des ventes judiciaires de navires*, dite Convention de Pékin. Selon l'article 2 b) de cette Convention, consacré aux définitions, le terme « navire » désigne « *tout navire ou autre bâtiment immatriculé dans un registre consultable par le public qui est susceptible de faire l'objet d'une saisie conservatoire ou d'une autre mesure similaire pouvant entraîner une vente judiciaire en vertu de la loi de l'État de la vente judiciaire* ».

La distinction entre la simple marchandise et le navire subsiste encore en droit international des échanges. Il est ainsi remarquable que l'article V § 1 de l'*Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce* (GATT) relatif à la liberté de transit fait expressément la distinction, rangeant les navires non pas dans la catégorie des marchandises mais dans celle des moyens de transport : « *Les marchandises (y compris les bagages) ainsi que les navires et autres moyens de transport seront considérés comme étant en transit à travers le territoire d'une partie contractante (...)* ». L'emploi de la conjonction « ainsi que » démontre que les rédacteurs du GATT ne considéraient pas les navires comme relevant du même genre que les marchandises.

232.- En conclusion, le navire *Zheng He*, voyageant à vide, avait exercé son droit de passage inoffensif dans la Mer territoriale mexicaine pour réaliser une escale technique à Tampico pour faire ensuite route vers les Bahamas, sans transporter la moindre marchandise. Le navire n'était ni proposé à la vente à des acquéreurs mexicains, ni destiné à prester des services au Mexique, de sorte que, dans ces circonstances, la qualification du navire en marchandise par l'*Orden n°CVD6000037/73* procède d'une volonté manifeste de porter atteinte au statut du navire.

## B. Le Luxembourg, en tant qu'Etat du pavillon, peut demander la protection de ses pouvoirs et prérogatives sur le *Zheng He*

233.- L'attribution de la nationalité luxembourgeoise au *Zheng He* fonde la compétence personnelle de l'Etat du Luxembourg sur son navire. Cette compétence de l'Etat du pavillon est permanente et suit le navire où qu'il se trouve, y compris dans les eaux maritimes intérieures de l'Etat côtier. De cette compétence personnelle consacrée par la Convention, le Grand-Duché de Luxembourg tire en tant qu'Etat du pavillon des droits, des obligations et des pouvoirs qui sont étroitement liés.

234.- En tant qu'Etat du pavillon, le Luxembourg tient notamment de la Convention le *droit de définir les conditions de la collation de sa nationalité* (Art. 91), le *droit de navigation* de ses navires en haute mer (Art. 90), leur *droit de passage inoffensif* (Art. 17 à 21), et plus généralement le *droit d'exercer leur protection* selon une jurisprudence constante du Tribunal. Ces droits sont la contrepartie des *obligations* que l'Etat du pavillon tient de la Convention. En matière de « *Protection et préservation du milieu marin* » auxquelles le Luxembourg est très attaché, la Partie XII de la Convention impose aux Etats diverses obligations. Certaines valent pour tous les Etats, y compris l'Etat du pavillon, mais d'autres valent plus spécialement pour les Etats du pavillon, par exemple aux articles 211, 216 lettre b) ou 217 de la Convention. Les *droits* et les *obligations* de l'Etat du pavillon forment ainsi un système permettant le cas échéant l'engagement de sa responsabilité internationale.

235.- En contrepartie de ce système de *droits* et de *devoirs internationaux*, l'Etat du pavillon se voit explicitement reconnaître des *pouvoirs* (dans le titre de l'article 217 en langue française) ou l'*enforcement* (dans le titre de l'article 217 en langue anglaise). Ces *pouvoirs* impliquent d'être en possibilité effective de « *prendre les mesures appropriées* » (Art. 217 § 2) ou de « *prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer* » (Art. 94 § 3) qui sont pour certaines ensuite détaillées (Art. 94 § 4). En langue anglaise, cet *enforcement* consiste pour l'Etat du pavillon à prendre des mesures, to « *take appropriate measures* » (Art. 217 § 2) ou « *shall take appropriate measures for ships flying its flag as are necessary so as to ensure safety at sea* » (Art. 94 § 3).

236.- La possibilité d'un exercice effectif de ses *pouvoirs* et *prérogatives* par l'Etat du pavillon est donc nécessaire d'un double point de vue. Dans la mesure où l'Etat du pavillon peut voir sa responsabilité internationale engagée s'il néglige d'exercer les *pouvoirs* que lui reconnaît la Convention, l'Etat du pavillon est déjà fondé à demander la protection de ses *pouvoirs* et *prérogatives* au Tribunal. Et dans la mesure où l'exercice de ces *pouvoirs* et *prérogatives* caractérise le lien substantiel entre l'Etat du pavillon et son navire, leur protection peut aussi en être demandée de ce chef par l'Etat du pavillon. Car s'il était mis par l'Etat côtier dans l'impossibilité, temporaire ou définitive, d'exercer ses *prérogatives*, l'Etat du pavillon devrait déplorer un affaiblissement du lien substantiel avec son navire.

237.- Au paragraphe 83 de l'arrêt *Saiga 2*, le Tribunal rappelait ainsi que « *le but des dispositions de la convention relatives à l'exigence d'un lien substantiel entre un navire et l'Etat dont il bat le pavillon est d'assurer un respect plus efficace par les Etats du pavillon de leurs obligations* »<sup>74</sup>. Dans l'arrêt *M/V Virginia G*<sup>75</sup>, au paragraphe 113, le Tribunal confirmait son analyse : « *De l'avis du Tribunal, une fois un navire immatriculé, l'Etat du pavillon est tenu, aux termes de l'article 94 de la Convention, d'exercer sa juridiction et son contrôle effectifs*

---

<sup>74</sup> TIDM, Affaire du navire « *Saiga* », n°2, *Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée*, arrêt du 1<sup>er</sup> juillet 1999, *Recueil*, 1999, para. n° 83

<sup>75</sup> TIDM, Affaire du navire « *Virginia G* », *Panama c. Guinée-Bissau*, arrêt du 14 avril 2014, n°19, *Recueil*, 2014, para 113.

*sur ce navire afin de s'assurer qu'il est exploité en conformité avec les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées. C'est ce que veut dire "lien substantiel" ».* La protection des *pouvoirs* et *prérogatives* de l'Etat du pavillon participe donc de la protection de son lien substantiel avec son navire.

238.- Au-delà de la seule protection des *pouvoirs* et *prérogatives* de l'Etat du pavillon, il en va aussi de la protection du système de la Convention par la promotion d'une responsabilité effective des Etats du pavillon, face aux pavillons de libre immatriculation et de complaisance. Comme le souligne un auteur « *Force est également de constater que les questions relatives aux pouvoirs et obligations internationales de l'Etat du pavillon sont en réalité le paramètre le plus essentiel pour un shipping responsable et un ordre des mers optimal* »<sup>76</sup>. Ainsi, l'Etat du pavillon est bien fondé à demander la protection des droits qu'il tient de la *Convention*, et de façon indissociable des *prérogatives* et *pouvoirs* que la Convention lui confère sur ses propres navires.

### **C. La Convention incorpore par référence les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées, en matière de sécurité maritime, de pollution et de protection des marins**

239.- Lors de la procédure sur requête en prescription de mesures conservatoires, le Mexique a soutenu que la juridiction du Tribunal était limitée à la seule application et interprétation de la Convention *stricto sensu*, à l'exclusion des conventions et normes techniques adoptées par application de la Convention SOLAS, de la Convention MARPOL et des Conventions de l'OIT dont le Luxembourg se prévalait déjà. Le Luxembourg soutenait déjà et soutient toujours que le respect de ces conventions et normes techniques s'impose par renvoi de la Convention elle-même. Les atteintes par le Mexique à la possibilité pour le Luxembourg d'exercer ses *prérogatives* et *pouvoirs* d'Etat du pavillon en vertu de ces textes et normes relèvent manifestement de la compétence du Tribunal.

240.- L'article 94 § 1 de la Convention stipule en effet que « *Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique, et social sur les navires battant son pavillon* ». Cela implique que l'Etat du pavillon prenne diverses mesures d'inspection et de contrôle du navire, de son armement et de son équipage en vertu de l'article 94 § 3 et 94 § 4 de la Convention. Or s'agissant de ces mesures, l'article 94 § 5 renvoie explicitement à des conventions internationales et des normes techniques externes qu'il incorpore par référence à la Convention :

*« 5. Lorsqu'il prend les mesures visées aux paragraphes 3 et 4, chaque Etat est tenu de se conformer aux **règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées** et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect » (nous soulignons)*

Les conventions internationales relatives à la sécurité du navire et à sa navigabilité sont donc incorporées par référence, de sorte que les *prérogatives* d'inspection qu'elles reconnaissent aux Etats du pavillon sont opposables par le Luxembourg à tout Etat côtier, et en particulier au Mexique. Il en va ainsi de la Convention SOLAS et de ses annexes, comme de la Convention MARPOL. En 1956, dans son commentaire sous le projet d'article 34, la Commission du droit international était déjà explicite sur l'incorporation par référence au droit de la mer non

---

<sup>76</sup> N. ALOUPI, « La jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer et l'Etat du pavillon », in G. Le Floch, *Les 20 ans du Tribunal international du droit de la mer*, Paris, Pedone, 2018, spéc. p. 225.

seulement des Traités, mais aussi des normes techniques issues de la coopération internationale :

« *This expression also covers regulations which are a product of international co-operation, without necessarily having been confirmed by formal treaties* »<sup>77</sup>

Aussi, la Convention SOLAS, toutes ses annexes et les recommandations issues du travail institutionnel de l'OMI sont-elles invocables par le Luxembourg dans le cadre de sa réclamation fondée sur la Convention.

241.- L'article 94 § 3 lettre b) stipule encore :

« *Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne : (...)*

*b) La composition, les conditions de travail et la formation des équipages en tenant compte des instruments internationaux applicables* »

Il résulte ainsi de la lettre de la Convention que l'Etat du pavillon, comme les autres Etats, doit en vertu de la Convention prendre en considération les règles et les normes adoptées par l'*Organisation internationale du travail* en ce qui concerne la sécurité des gens de mer<sup>78</sup>. Ainsi, alors même le Mexique n'est pas partie à la MLC, le Luxembourg peut invoquer à l'encontre du Mexique la *Convention sur le travail maritime* (MLC) adoptée au sein de l'OIT et se prévaloir des *pouvoirs* et *prérogatives* qu'elle lui reconnaît en sa qualité d'Etat du pavillon.

#### **D. Du fait de l'immobilisation abusive du navire, l'exercice par le Luxembourg de ses pouvoirs et prérogatives sur le navire est soumis à la totale discrétion du Mexique**

242.- En tant qu'Etat du pavillon, le Luxembourg a toujours exercé avant l'immobilisation du navire et entend encore exercer depuis l'immobilisation du navire « *sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique, et social* » sur le *Zheng He*.

243.- S'agissant du contrôle dans les domaines administratifs et techniques, le Commissariat aux affaires maritimes du Luxembourg opère un contrôle et un suivi systématique de la conformité de ses navires aux prescriptions techniques nécessaires à la *certification statutaire* et à la *classification des navires*. Si la certification statutaire et la classification du *Zheng He* ont été confiées au BUREAU VERITAS, conformément à la loi luxembourgeoise, c'est en raison de l'expertise technique des inspecteurs de ce membre fondateur de la IACS. Il n'en demeure pas moins que l'Etat du Luxembourg demeure internationalement garant des inspections et des visites en tant qu'Etat du pavillon. Ainsi, en vertu de la Règle 6 *in fine* du Chapitre 1, de l'Annexe B à la Convention SOLAS, « *Dans tous les cas, le gouvernement intéressé se porte garant de l'intégrité et de l'efficacité de l'inspection et de la visite* ».

244.- Or l'immobilisation prolongée du navire à quai à Tampico a durablement contrarié la réalisation des inspections nécessaires au maintien de la classe et de la certification. En effet, l'Agence des douanes de Tampico a ordonné le déplacement du *Zheng He* au quai n°11, déléguant sa garde et son contrôle à *Tampico Terminal Maritima SA* (« *se ordena guardia y*

---

<sup>77</sup> Report of the International Law Commission covering the work of its eighth session (A/3159), article 34 Commentary, para. (4), II YB ILC 1956, at 253,281

<sup>78</sup> *Virginia Commentary*, sous 94.8 lettre f), p. 147.

*custodia de la embarcacion que se indica* », **Document L77**). L'opérateur PORTUM 21 exerce pour le compte des douanes non seulement un contrôle des entrées et des sorties du terminal, mais encore un contrôle de la montée à bord du navire (**Document L78**).

245.- Ainsi, *les inspections nécessaires au maintien de la classe et de la certification statutaire du navire* (**Document L1**) qui devaient être accomplies en janvier 2024 *n'ont pas pu être accomplies avant les dates butoirs des délais prescrits par les Règles de classification du fait de la prolongation de la détention du navire*. Face à l'absence totale de coopération de l'Etat du Mexique avant l'introduction de la présente instance, *le Luxembourg s'est trouvé devant le dilemme soit de devoir proroger trois fois les délais de visite, soit de devoir constater la caducité des certificats*

246.- Il en fut d'abord ainsi de l'inspection de la coque dite « *Bottom Survey in Dry Dock or Afloat* » qui devait être accomplie dans les 36 mois suivant l'inspection précédente, soit pour le 8 janvier 2024. Cette inspection majeure pour la navigabilité du navire supposait soit une mise en cale sèche, soit un examen par les plongeurs dans des eaux assez claires pour assurer une bonne visibilité de la coque. Aucune de ces deux possibilités n'était disponible en raison de l'immobilisation à quai du *Zheng He* sur le *Rio Panuco*, dans un estuaire dont les eaux sont notoirement chargées d'alluvions. Contrairement à ce qu'a soutenu le Mexique, la turbidité des eaux du *Rio Panuco* n'offrait aux plongeurs qu'une visibilité presque nulle, à moins de 20 cm. La première inspection conduite par les plongeurs le 20 décembre 2023 se solda donc par un échec (**Document L79**), ce qui mit fin à l'inspection de la coque et ne permit pas de conduire l'inspection dans les délais.

247.- Il en fut également ainsi de l'inspection des canots de sauvetage, à babord et à tribord, qui devait être conduite au plus tard le 18 avril 2024 (**Document L1.1**), par une mise à l'eau en situation réelle, ce qui était impossible aussi longtemps que le *Zheng He* était retenu à quai.

248.- Dans l'attente de la libération du navire, espérant une solution amiable, l'Etat du pavillon accordait au *Zheng He* une nouvelle extension jusqu'au 7 juin 2024 pour réaliser les inspections. En vain puisque le déplacement du navire ne fut pas autorisé avant cette date.

249.- En dépit des assurances données à l'audience par le Mexique sous la pression de la demande de prescription de mesures conservatoires formulées par le Luxembourg, les inspections ne purent effectivement être conduites que le 31 août 2024, à l'extrême limite de la dernière prorogation de délai acceptable par le Luxembourg et par la société de classification. Même sous la surveillance du Tribunal, le processus permettant au Luxembourg de conduire les inspections du *Zheng He* s'est avéré complexe : il a fallu que le Luxembourg émette des Notes verbales à deux reprises, le 8 août (**Document L61**) et le 26 août 2024 (**Document L62**).

Pour que les inspections puissent être effectivement conduites, il a également fallu que l'Armateur sollicite en quelques jours diverses autorisations par une dizaine de courriers auprès de plusieurs autorités mexicaines, notamment :

- L'autorisation de déplacer le *Zheng He* ; sollicitée sans résultat une première fois le 19 août (**Document L66.1**) et une seconde fois (**Document L66.2**) le 26 août 2024 ;
- L'Autorisation d'utiliser trois vedettes pour déplacer les plongeurs et les inspecteurs de Bureau Véritas (**Document L66.3**) ;
- Le permis temporaire de travail pour les personnels de la compagnie Techdiving Services afin qu'ils puissent procéder à l'examen de la coque ;

- Une fois l'inspection conduite, l'autorisation de réamarrer le *Zheng He* dans l'un des terminaux du port de Tampico suite au refus opposé par le concessionnaire Portum 21 de réaccueillir le navire pour un motif réglementaire (**Document L66.4**).

Le processus est donc loin d'avoir été aussi fluide que le Mexique ne l'a déclaré avec une certaine autosatisfaction dans les Rapports d'exécution qu'il a cru devoir remettre *sua sponte* au Tribunal.

### **E. L'immobilisation abusive du Zheng He a causé un préjudice au navire considéré comme une unité**

250.- L'immobilisation du navire pendant une si longue période a causé une pluralité de préjudices au *Zheng He* dont l'Etat du pavillon entend à présent demander réparation. Ces préjudices, qui seront détaillés plus loin (*infra* Chapitre VII), ont affecté l'Armateur, les gens de mer affectés à l'exploitation du navire et les sociétés du groupe JDN ayant des intérêts liés à l'activité de dragage. Le Luxembourg est bien fondé à en demander réparation quelle que soit la nationalité des personnes physiques ou morales ayant eu à souffrir de l'immobilisation prolongée du navire luxembourgeois

251.- En effet, dans son arrêt rendu dans l'affaire *Saiga* 2<sup>79</sup>, le Tribunal a décidé que :

*« les dispositions visées au paragraphe qui précède indiquent que la Convention considère le navire comme constituant une unité, en ce qui concerne les obligations qui incombent à l'État du pavillon à l'égard du navire, le droit qu'a l'État du pavillon de demander réparation pour toute perte ou tout dommage subis par le navire à la suite d'actes d'autres États et le droit qu'a cet État d'introduire une instance conformément à l'article 292 de la Convention. Ainsi, le navire, tout ce qui se trouve sur le navire et toute personne impliquée dans son activité ou ayant des intérêts liés à cette activité sont considérés comme une entité liée à l'État du pavillon. La nationalité de ces personnes ne revêt aucune importance »*

---

<sup>79</sup> TIDM, Affaire du navire « Saïga », n°2, *Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée*, arrêt du 1<sup>er</sup> juillet 1999, *Recueil*, 1999, para. n° 106

## II. En poursuivant une procédure unilatérale d'expropriation du *Zheng He*, le Mexique porte atteinte à la flotte et au pavillon Luxembourgeois

252.- La procédure diligentée par les autorités mexicaines en vue de faire prononcer l'expropriation du navire *Zheng He* relève d'une intervention arbitraire que l'on qualifiera de *fait du prince* (A). Cette intervention du *fait du prince* vise à contester la nationalité et l'immatriculation du navire au Luxembourg, pour le rattacher à la nationalité et au registre mexicains (B). Elle porte une atteinte caractérisée aux droits que le Luxembourg tient de la Convention (C).

### A. La procédure en vue de l'expropriation du *Zheng He* relève du *fait du prince*

253.- Alors que le *Zheng He* était immobilisé depuis 106 jours, une décision unilatérale d'expropriation du navire était prise le 15 février 2024 par M. Sergio Galaviz Carillo, un fonctionnaire de l'Administration générale pour l'audit du commerce extérieur (AGACE) (**Document L50**). Il s'agit d'un acte administratif non-contradictoire, pris en l'absence de l'Armateur qui n'a pas été invité à présenter sa défense. Le dispositif de cet acte prononce l'expropriation du *Zheng He* : « *Dicha mercancía pasa a propiedad del fisco federal* ». Alors même que l'acte administratif contient la mention obligatoire des voies de recours en droit mexicain, l'Armateur n'était informé que tardivement de la décision dont il fait l'objet. Peu après, par lettre officielle du 20 mars 2024, l'AGACE saisissait l'agence mexicaine en charge des biens confisqués, l'INDEP (*Instituto Nacional para Devolver al Pueblo lo Robado*) pour lui transférer la garde du navire (**Document L80**). Cette expropriation constituait un premier acte arbitraire de l'administration mexicaine caractérisant le *fait du prince* à l'encontre du navire battant pavillon luxembourgeois. On rappellera encore qu'elle est justifiée par l'importation irrégulière du *Zheng He* en territoire mexicain en négation de sa qualité de navire et du droit de passage inoffensif.

254.- L'Armateur exerçait toutes les voies de droit disponibles en droit mexicain pour faire échec à l'expropriation du navire. Comme indiqué précédemment, l'Armateur obtenait d'abord le 22 mars 2024 du Cour de district de Tampico une décision judiciaire annulant tant l'ordre de visite domiciliaire du 31 octobre que l'immobilisation consécutive du navire (**Document L51**), la procédure douanière étant viciée à la base. Par voie de conséquence, les 3 et 5 avril 2024, l'Armateur introduisait aussitôt un recours administratif gracieux contre l'acte d'expropriation du *Zheng He*. L'AGACE opposait au recours gracieux un sursis à statuer, motif pris de ce que des voies de recours étaient pendantes devant les juridictions mexicaines.

255.- Au lieu de saisir l'opportunité de la décision d'*amparo indirecto* prononcée par la Cour de district de Tampico le 22 mars 2024 et de renoncer à leur décision unilatérale, les autorités Mexicaines entendaient poursuivre sans fléchir le processus arbitraire d'expropriation du navire, dans des conditions procédurales douteuses.

256.- La décision de la Cour de district de Tampico invalidant la procédure douanière était bien devenue définitive le 12 avril 2024 y compris pour l'AGACE<sup>80</sup> parce que, à cette date

---

<sup>80</sup> Voir *Statement in response of the United Mexican States to the request for the prescription of provisional measures of the Grand-duchy of Luxembourg*, 3 July 2024, p.13 § 54

et conformément au droit mexicain, le greffier pouvait certifier qu'aucun recours n'avait été enregistré au greffe, dans les registres électroniques qui donnent date certaine aux actes. Contre toute vraisemblance, l'AGACE a ensuite prétendu avoir formé un recours le dernier jour utile du délai, le 12 avril 2024. Au lieu d'utiliser le système électronique officiel donnant date certaine aux notifications, l'AGACE a notifié son recours par un simple courrier postal arrivé au greffe le 24 mai 2024, soit **42 jours** après l'expiration du délai de recours. Il est donc peu vraisemblable que l'AGACE ait respecté les délais de procédure de droit interne ; elle a réagi tardivement, après l'émission du certificat de non-appel émis par le greffe (**Document L52**) et après la demande de libération du navire aux autorités portuaires le 19 avril 2024 (**Document L53**). L'usage d'une machine à affranchir contrôlée par l'administration mexicaine pour procéder à l'antidate du courrier de notification du recours est plus que vraisemblable. Malgré tout, les juridictions mexicaines déclaraient le recours recevable par une décision du 12 juin 2024, soit quelques jours après l'introduction par le Luxembourg de la présente instance. Finalement, le 19 juin 2024, à la demande de l'AGACE, la Cour suprême du Mexique était saisie d'une demande d'évocation directe (**Document L68.1**). Alors qu'une telle demande d'évocation fut rejetée par la Cour suprême le 6 novembre 2024 pour défaut de *locus standi* (**Document L68.2**), l'AGACE entend persister et a formé en janvier 2025 une seconde demande d'évocation devant la Cour suprême (**Document L68.3**). Selon les autorités mexicaines, qui veulent manifestement maintenir l'expropriation du *Zheng He*, l'affaire est donc toujours pendante devant la Cour suprême. Le caractère pour le moins surprenant de cette deuxième demande d'évocation a d'ores et déjà été souligné par le Luxembourg<sup>81</sup>.

257.- A ce jour, la décision d'expropriation du *Zheng He* n'est encore pas définitive, mais l'administration mexicaine utilise toutes les ressources de son droit interne pour en obtenir la confirmation, dans un délai qui échappe aux prévisions de l'Armateur et qui est entre les mains des institutions du Mexique. Cette persistance du Mexique à vouloir obtenir la confirmation de l'expropriation, au nom de la souveraineté mexicaine et alors même que Votre Tribunal est saisi, constitue une seconde manifestation du *fait du prince*.

258.- Quoiqu'il en soit, la décision des juridictions mexicaines interviendra trop tard, après le dépôt du mémoire en demande le 24 mars 2025, de sorte que le Luxembourg ne pourra pas faire valoir ses observations devant le Tribunal. Dès à présent, le Luxembourg indique au Tribunal qu'il sollicitera respectueusement le droit de répliquer au Mexique si l'expropriation venait à être confirmée.

## **B. La procédure en vue de l'expropriation vise à porter atteinte aux droits du propriétaire luxembourgeois et par voie de conséquence au rattachement du navire au pavillon luxembourgeois**

259.- Si elle aboutit, la procédure d'expropriation du navire *Zheng He* par l'Etat mexicain aura des conséquences irréversibles dans l'ordre juridique mexicain. En effet, selon l'article 13 V. de la *Loi sur la navigation et le commerce*, les navires qui sont propriété de l'Etat mexicain se voient nécessairement attribuer la nationalité mexicaine et sont immatriculés d'office au registre du Mexique.

« Artículo 13.- Se considerarán embarcaciones de nacionalidad mexicana:  
I.- Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente Ley;

---

<sup>81</sup> V. *supra* Chapitre II, Paragraphe II, B.

*II.- Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;*  
*III.- Las decomisadas por las autoridades mexicanas;*  
*IV.- Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa; y*  
*V.- Las que sean propiedad del Estado mexicano*  
***Las embarcaciones comprendidas en las fracciones II a V de este artículo, serán matriculadas de oficio »***

La condition d'appropriation par l'Etat du Mexique étant vérifiée en droit local, l'INDEP pourra alors disposer du navire *Zheng He* (**Document L80**) sous pavillon Mexicain ; elle pourra prétendre, selon ses propres procédures internes, attribuer le navire à un autre propriétaire selon le droit mexicain, qu'il s'agisse d'une administration ou d'une entité de droit privé.

260.- La décision administrative unilatérale d'expropriation du *Zheng He*, si elle venait à être confirmée par les juridictions mexicaines, est insusceptible d'être reconnue au Luxembourg. La double immatriculation du navire au Mexique serait sans effet de ce point de vue. Selon l'article 20 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois,

*« L'immatriculation à l'étranger d'un navire immatriculé au Grand-Duché est tenue pour nulle aussi longtemps que l'immatriculation au Grand-Duché n'a pas été radiée ».*

Toutefois, même cantonnée à l'ordre juridique interne du Mexique, la prétention de l'AGACE à exproprier le *Zheng He* et à le transférer à l'INDEP porte une atteinte caractérisée aux droits du Grand-Duché de Luxembourg.

### **C. L'atteinte aux droits souverains du Luxembourg**

261.- En recherchant l'expropriation du *Zheng He*, ce qui aura pour conséquence nécessaire son immatriculation de plein droit au registre mexicain, les Etats-Unis du Mexique portent atteinte aux droits que le Luxembourg tient des articles 90, 91 et 92 de la Convention.

262.- L'article 92 de la Convention, intitulé « *condition juridique des navires* », stipule en effet (nous soulignons) :

*« 1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. 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.*

*2. Un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs États, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout État tiers, d'aucune de ces nationalités et peut être assimilé à un navire sans nationalité ».*

263.- L'appropriation du navire *Zheng He*, revendiquée par les Etats-Unis du Mexique et l'attribution de la nationalité mexicaine au *Zheng H*, auront pour effet de lui attribuer « *une double nationalité* », ce qui n'est pas admis par la Convention et entraînera par voie de conséquence l'assimilation du *Zheng He* à un navire sans nationalité. Peu importe à cet égard que, avec le concours de la force publique mexicaine, de prétendus propriétaires mexicains prennent le contrôle matériel du navire et lui fassent arborer le seul pavillon mexicain. Du fait de sa double immatriculation, immatriculation première et légitime au Luxembourg – et immatriculation seconde et illégitime au Mexique, le *Zheng He* entrera dans les prévisions de l'article 92 § 2. Ainsi, selon un commentaire de référence de la Convention, « *Paragraph 2 addresses the situation in which a ship sails under the flags of two or more States - a situation which can occur through the absence of uniformity in the national legislation of States*

*regarding the registration of ships and the grant of nationality to ships. With regard to any other State, a ship in that position may not claim any of the nationalities in question, and "may be assimilated to a ship without nationality"»<sup>82</sup>. La prétention du Mexique à exproprier le navire et à lui octroyer sa nationalité aura donc pour effet, en vertu de la Convention, de contester l'opposabilité de sa nationalité luxembourgeoise et de priver le Grand-Duché de Luxembourg de ses droits et prérogatives sur le navire, notamment de son droit de navigation en vertu de l'article 90 de la Convention et de sa juridiction.*

264.- Il faut encore préciser que l'appropriation du navire *Zheng He* et son immatriculation par l'Etat mexicain sont illicites au sens de l'article 92 § 1, deuxième phrase de la Convention :

*« 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 »*

Comme cela a déjà été amplement démontré, le *Zheng He* a été immobilisé lors d'une *escale nautique* à Tampico de sorte qu'il satisfait le critère temporel de l'escale selon la Convention. Le *Virginia Commentary* confirme le sens du mot *escale*, « *port of call* » dans la version anglaise : « *The expression "port of call" refers to a port at which a ship stops while on a voyage* »<sup>83</sup>. Les procédures en vue de l'expropriation du *Zheng He* contreviennent donc à l'interdiction nette de changement de pavillon au cours d'un voyage ou d'une escale.

265.- En l'espèce, les procédures d'expropriation ne répondent ni à l'exception de transfert réel de propriété ni à celle de changement d'immatriculation.

Tout d'abord, il n'y a eu ni « *transfert réel* » au sens de la Convention exprimée en langue française, ni « *real transfer of ownership* » au sens de la Convention exprimée en langue anglaise. Le sens ordinaire du mot *transfert* implique en effet la transmission d'une personne à l'autre ou d'une souveraineté à l'autre, à l'exclusion des situations d'affirmation de deux prétentions concurrentes. En droit, le transfert s'entend généralement de l'« *Acte par lequel on transmet un droit d'une personne à une autre* » ; en droit international, le transfert de souveraineté s'entend de la « *Substitution d'une souveraineté à une autre* »<sup>84</sup>. Or en l'espèce, et quoique décident les autorités mexicaines, ***European Dredging Company est toujours propriétaire du navire selon le droit luxembourgeois et se comporte toujours en propriétaire en exerçant la possession sur son navire avec l'animus, par une présence continue de son équipage à bord alors même que le navire ne peut plus être exploité.*** Surtout, s'agissant d'un bien meuble immatriculé, le transfert de droits réels doit s'apprécier selon la loi du pavillon, c'est-à-dire la loi luxembourgeoise.

Ensuite, il n'y pas davantage eu « *de changement d'immatriculation* » au sens de la Convention, puisque le navire demeure immatriculé au registre du Grand-Duché de Luxembourg et qu'il y demeurera en vertu de l'article 20 de la *loi du 9 novembre 1990 portant création d'un registre maritime luxembourgeois*, même en cas de seconde immatriculation au Mexique. Cette seconde immatriculation sera tenue pour nulle.

266.- Au final, la persévérance du Mexique à obtenir le prononcé d'une mesure d'expropriation du navire *Zheng He* en utilisant toutes les voies de droit et les voies de recours

---

<sup>82</sup> *Virginia Commentary*, § 92.6 (e), p. 127.

<sup>83</sup> *Virginia Commentary*, § 92.6 (e), p. 127.

<sup>84</sup> *Trésor de la langue française*, [en ligne], V° *transfert*, sens B 1° et B 4°

de son ordre juridique interne, caractérise un refus de reconnaissance de la nationalité luxembourgeoise du navire et porte donc atteinte aux droits du Grand-Duché de Luxembourg, en violation des articles 90, 91 et 92 de la Convention.

## CHAPITRE V. SUR L'ATTEINTE PAR LE MEXIQUE AU DROIT A L'EGALITE DE TRAITEMENT DU LUXEMBOURG EN TANT QU'ÉTAT SANS LITTORAL

267.- L'article 131 de la Convention dispose : « *Les navires battant pavillon d'un État sans littoral jouissent dans les ports de mer d'un traitement égal à celui qui est accordé aux autres navires étrangers* ».

268.- L'article 131 lie tous les États côtiers parties à la Convention, et non les seuls États de transit, au profit des États sans littoral<sup>85</sup>. Le Luxembourg va démontrer que le traitement sans précédent reçu par le *Zheng He* dans le port de Tampico constitue une violation de cet article 131 par le Mexique.

269.- En effet, les conditions d'application de l'article 131 sont remplies (I) et, malgré les difficultés probatoires et l'absence de coopération du Mexique, le Luxembourg peut démontrer une discrimination objective à l'encontre du *Zheng He*, discrimination qui ne peut être attribuée qu'à sa qualité d'État sans littoral (II).

### I. Les conditions d'application de l'article 131 sont satisfaites

270.- Le TIDM a déjà reconnu dans son Ordonnance du 27 juillet 2024 sur la Demande en prescription de mesures conservatoires que : « *le Luxembourg est un État sans littoral, suivant la définition qui en est donnée à l'article 124 de la Convention, et que le navire « Zheng He » battant son pavillon est immobilisé dans le port de Tampico (Mexique)* »<sup>86</sup>.

271.- Il est en effet constant entre les parties que le *Zheng He* bat le pavillon du Luxembourg, État sans littoral (A), et que les mesures litigieuses ont été adoptées par le Mexique dans le port de Tampico, un port ouvert au trafic maritime international (B).

#### A. Le *Zheng He* est un navire battant pavillon d'un État sans littoral à savoir le Luxembourg

272.- La qualité d'État sans littoral au sens de l'article 124 de la Convention ne peut pas être contestée au Luxembourg. En effet, ce dernier ne dispose d'aucune côte maritime, mais seulement de frontières terrestres avec trois États : l'Allemagne<sup>87</sup>, la Belgique<sup>88</sup>, et la France<sup>89</sup>.

Le *Zheng He* est immatriculé au registre du Luxembourg depuis le 22 octobre 2010 (**Document L5**) et est autorisé à battre le pavillon du Luxembourg. Comme cela a déjà été rappelé<sup>90</sup>, le Luxembourg exerce effectivement les contrôles et vérifications qui lui incombent en tant qu'État du pavillon du *Zheng He*.

---

<sup>85</sup> A. Proelss (ed), *United Convention on the Law of the Sea, A Commentary*, Beck- Hart, Nomos, 2017, p. 930.

<sup>86</sup> TIDM, Ordonnance du 27 juillet 2024 sur la Demande en prescription de mesures conservatoires, para. 122.

<sup>87</sup> Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne sur le tracé de la frontière commune entre les deux États et Échange de lettres, signés à Luxembourg, le 19 décembre 1984.

<sup>88</sup> Traité relatif à la séparation de leurs territoires respectifs entre la Belgique et la Hollande, signé à Londres, le 19 avril 1839.

<sup>89</sup> Traité de limites entre la France et les Pays-Bas, signé à Courtray, le 28 mars 1820, et Convention entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française portant rectification de la frontière franco-luxembourgeoise, signée à Senningen, le 20 janvier 2006.

<sup>90</sup> V. *supra* Chapitre I.I. B et Chapitre II.II.A.

273.- Lorsque le *Zheng He* a pris contact avec les autorités mexicaines en vue de son escale nautique au port de Tampico, il a clairement indiqué son pavillon luxembourgeois. Les autorités mexicaines en ont pris acte et ne l'ont pas contesté. Ainsi, le pavillon luxembourgeois du *Zheng He* était clairement indiqué dans la demande d'autorisation d'accoster au quai n°3 adressée le 17 octobre 2023 par l'Agent du navire (**Document L31**) puis dans l'autorisation délivrée par le Capitaine du port le 21 octobre 2023 (**Document L35**).

274.- Enfin, à supposer même que la propriété du navire ait changé en application de la résolution litigieuse du 15 février 2024, cela n'a pas affecté le pavillon. En effet, le Luxembourg ne reconnaît pas une telle résolution et le transfert de propriété du navire qu'elle prétend décider au profit du Trésor fédéral mexicain puisqu'il les considère internationalement illicites. Tout éventuel changement de propriété du navire en application de cette résolution litigieuse est donc inopposable au Luxembourg et ne peut pas entraîner la perte de l'immatriculation ou du pavillon luxembourgeois du *Zheng He*. Aucune procédure de radiation n'a évidemment été mise en œuvre. Au surplus, le Mexique lui-même avance que la propriété du *Zheng He* n'a pas encore été effectivement revendiquée par le Trésor fédéral (**Document L80**).

## **B. Le port de Tampico est un port de mer d'une autre partie contractante à la Convention à savoir le Mexique**

275.- La Convention ne contient aucune définition des termes « port » (« *port* » en anglais, « *puerto* » en espagnol) et « ports de mer » (« *maritime ports* », « *puertos marítimos* »). Il faut donc s'en remettre au sens ordinaire des termes, dans leur contexte, à la lumière de l'objet et du but de la Convention conformément à la règle générale d'interprétation énoncée à l'article 31 § 1 de la Convention de Vienne sur le droit des traités. Le Tribunal a déjà eu l'occasion de se référer à cette règle d'interprétation<sup>91</sup> qui est de nature coutumière.

276.- Les dictionnaires non spécialisés définissent le port comme un « *abri naturel ou artificiel aménagé pour recevoir les navires, pour l'embarquement et le débarquement de leur chargement* »<sup>92</sup> ; un « *lugar en la costa o en las orillas de un río que por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etc.* »<sup>93</sup> ; ou encore « *an area of water in a coastal city where boats and ships come in from the ocean* »<sup>94</sup>. Le port de mer ou port maritime est lui défini comme un « *port formé par les eaux de mer ou situé sur un fleuve et pouvant recevoir des navires de mer* »<sup>95</sup>.

277.- Un dictionnaire de droit international indique, en ce qui concerne le port, qu'il est un « *lieu qui par sa configuration physique (port naturel) complété par des aménagements de la main de l'homme ou par ses seuls aménagements (port artificiel) permet d'abriter les navires de mer ou les bateaux de navigation intérieure, de les entretenir ou de les réparer, de faciliter leurs opérations d'embarquement et de débarquement de passagers, de chargement ou de déchargement des marchandises, etc.* »<sup>96</sup>. Quant aux ports maritimes, l'article 1<sup>er</sup> du Statut du 9 décembre 1923 sur le régime international des ports maritimes les a définis comme « *les ports fréquentés normalement par les navires de mer et servant au commerce extérieur* ». Dans le

---

<sup>91</sup> Délimitation de la frontière maritime dans le golfe du Bengale (Bangladesh/Myanmar), arrêt, TIDM Recueil 2012, p. 98, para. 372.

<sup>92</sup> Définition provenant du Dictionnaire *Le Robert*.

<sup>93</sup> Définition provenant du *Diccionario de la lengua española*.

<sup>94</sup> Définition provenant du *Cambridge Dictionary*.

<sup>95</sup> Définition provenant du Dictionnaire *Larousse*.

<sup>96</sup> Définition provenant de Jean SALMON (dir.), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant / AUF, 2001.

même sens, lors des négociations de la Convention sur la haute mer de 1958, la Tchécoslovaquie avait proposé la définition suivante des ports de mer : « *ports receiving naval vessels, and serving international economic relations or the transit of a land-locked State* »<sup>97</sup>.

278.- De l'ensemble de ces définitions qui en éclairent le sens ordinaire, il ressort que les termes « port de mer » renvoient à un lieu au sein d'un État côtier où les navires de mer ont l'habitude de se rendre pour effectuer des activités nautiques et/ou économiques. Dit autrement, un port de mer est un port ouvert au trafic maritime international. Cela est d'ailleurs conforme à l'objet et au but de la Convention qui est d'établir, selon le 4<sup>e</sup> considérant du Préambule, « *un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite les communications et internationales et favorise les utilisations pacifiques des mers et des océans [...]* ». Enfin, au titre du contexte, l'article 131 de la Convention relève de la Partie X qui concrétise, en organisant leur accès à et depuis la mer, le droit des États sans littoral de faire naviguer en haute mer des navires battant leur pavillon, droit consacré à l'article 90 de la Convention.

279.- Il convient dès lors de vérifier que le port de Tampico est bien un « port de mer » c'est-à-dire un port ouvert au trafic maritime international. L'article 9 de la *Ley de Puertos* du Mexique fait la distinction entre les ports qui sont ouverts à la navigation hauturière et les ports qui sont réservés au seul cabotage. Il énonce :

« *Ports and terminals are classified:*

*I. By navigation:*

*a) Deep-sea, when they serve vessels, people and goods in navigation between national and international ports or points, and*

*b) Coastal, when they only serve vessels, people and goods in navigation between national ports or points »*<sup>98</sup>

280.- Selon la classification interne du Mexique, il faut donc vérifier que le port de Tampico est un port hauturier. Pour cela, il suffit de se référer aux *Reglas de operación del puerto de Tampico* et en particulier la Règle 29 qui confirme que le port peut accueillir tant des navires en cabotage que des navires en navigation hauturière et indique les documents à fournir aux autorités portuaires dans les deux cas (**Document L24**)

281.- Le type de navigation possible vers et depuis le port de Tampico confirme qu'il s'agit bien d'un port de mer et non d'un simple port d'enregistrement ou d'un port réservé exclusivement à la navigation intérieure. Au contraire, c'est un port susceptible d'accueillir des navires en provenance ou à destination de ports étrangers. C'était précisément le cas du *Zheng He*, qui était en provenance des Bahamas et entendait y retourner, lors de son arrivée à Tampico en octobre 2023. Cela est clairement confirmé par l'*Autorisation d'arrivée de navires ou de grands bâtiments navals hauturiers n°514873* délivré par le Capitaine du port de Tampico au *Zheng He* le 10 octobre 2023 (**Document L28**).

282.- Les conditions d'application de l'article 131 étant réunies, le Luxembourg démontrera à présent que le Mexique a violé cette disposition.

---

<sup>97</sup> Citée par A. Proelss (ed), *United Convention on the Law of the Sea, A Commentary*, Beck- Hart, Nomos, 2017, p. 933.

<sup>98</sup> Version originale : « *Los puertos y terminales se clasifican: I. Por su navegación en: a) De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales, y b) De cabotaje, cuando sólo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.* »

## II. Le Mexique a violé l'article 131 de la Convention en n'accordant pas au *Zheng He* un traitement égal à celui reçu par les autres navires étrangers dans ses ports de mer

283.- Le Luxembourg commencera par faire quelques remarques générales sur la notion de « traitement égal » figurant à l'article 131 (A) avant de démontrer qu'en l'espèce, un tel « traitement égal » n'a pas été accordé au *Zheng He* par le Mexique (B).

### A. La notion de « traitement égal » au sens de l'article 131

284.- L'article 131 impose aux États côtiers, comme le Mexique, d'accorder un traitement égal aux navires étrangers, y compris les navires battant pavillon d'un État sans littoral, comme le Luxembourg. Il convient dès lors de préciser ce qui recouvre le « traitement » d'un navire étranger dans un port de mer. Le traitement peut être défini comme la « *manière de se comporter à l'égard d'un sujet de droit* »<sup>99</sup>. Le traitement renvoie donc à l'exercice par l'État côtier de sa compétence vis-à-vis des navires étrangers situés dans ses ports de mer, qu'il s'agisse de sa compétence normative ou de sa compétence d'exécution. En cela, tout en reconnaissant que l'État côtier est souverain dans ses ports de mer, conformément à l'article 2 § 1 de la Convention, l'article 131 impose une limite à l'exercice de cette souveraineté vis-à-vis des navires étrangers. L'État côtier n'est pas tenu d'accorder un traitement précisément déterminé aux navires étrangers mais « seulement » de leur accorder à tous un traitement égal.

285.- Le Luxembourg attire l'attention du Tribunal sur l'utilisation à l'article 131 du terme générique de « traitement » plutôt que d'autres termes plus précis. Cela marque une évolution par rapport à l'article 3 §1 lettre (b) de la Convention sur la haute mer conclue à Genève en 1958 qui imposait, pour sa part, l'égalité de traitement au profit des navires battant pavillon des États dépourvus de littoral « *en ce qui concerne l'accès aux ports maritimes et leur utilisation* ».

286.- S'il ne fait aucun doute que le « traitement » visé à l'article 131 de la Convention inclut l'accès aux ports maritimes et leur utilisation, il ne s'y limite pas. L'article 131 peut donc être violé par un État côtier dès lors que l'accès à un port maritime est rendu plus difficile voire impossible pour les navires d'un État sans littoral. Mais, plus généralement, ce sont toutes les conduites de l'État côtier vis-à-vis des navires étrangers lorsque ces derniers se trouvent dans ses ports de mer qui doivent satisfaire à l'égalité de traitement. En effet, l'article 131 indique bien que les navires étrangers « *jouissent dans les ports de mer d'un traitement égal* » et non seulement « *jouissent pour l'accès aux ports de mer et leur utilisation d'un traitement égal* ».

287.- L'article 2 du Statut du 9 décembre 1923 sur le régime international des ports maritimes, auquel le Mexique est partie depuis le 5 mars 1934, donne une idée de ce que recouvre « *un traitement égal [...] dans les ports maritimes* ». Cet article dispose :

*« Sous condition de réciprocité et avec la réserve prévue au premier alinéa de l'article 8, tout État contractant s'engage à assurer aux navires de tout autre État contractant un traitement égal à celui de ses propres navires ou des navires de n'importe quel autre État, dans les ports maritimes placés sous sa souveraineté ou son autorité, en ce qui concerne la liberté d'accès du port, son utilisation et la complète jouissance des commodités qu'il*

---

<sup>99</sup> Définition provenant de Jean SALMON (dir.), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant / AUF, 2001.

*accorde à la navigation et aux opérations commerciales pour les navires, leurs marchandises et leurs passagers.*

***L'égalité de traitement ainsi établie s'étendra aux facilités de toutes sortes telles que : attribution de places à quai, facilités de chargement et de déchargement, ainsi qu'aux droits et taxes de toute nature perçus au nom ou pour le compte du Gouvernement, des autorités publiques, des concessionnaires ou établissements de toutes sortes. »*** (nous soulignons)

Au-delà de la large portée du « traitement » reçu dans les ports de mer, le Luxembourg tient à souligner que l'article 131 ne peut pas être interprété comme exigeant seulement que les règles applicables soient les mêmes pour tous les navires étrangers. ***Au-delà de la généralité des règles applicables aux navires étrangers, c'est le résultat de l'application concrète de ces règles qui importe et doit assurer un traitement égal aux navires étrangers des États sans littoral.*** Dit autrement, le traitement « égal » ne peut pas se limiter aux règles applicables aux navires étrangers qui ne sauraient faire de distinction selon que le navire étranger bat le pavillon d'un État sans littoral : ce serait un traitement inégal *de jure*. Pour ne pas être privé de tout effet utile, le traitement « égal » imposé par l'article 131 doit aussi inclure la manière dont ces règles sont effectivement appliquées par l'État côtier, manière qui ne doit pas être au détriment du navire d'un État sans littoral : ce serait un traitement inégal *de facto*.

288.- En ce sens, la Cour permanente de Justice internationale avait déjà estimé : « *Il y a lieu d'observer que, pour être efficace, la défense de discrimination doit aboutir à assurer l'absence de toute discrimination en fait comme en droit. Une mesure qui se présente comme étant d'une application générale, mais qui est en fait dirigée contre les nationaux polonais et les autres personnes d'origine ou de langue polonaise, constitue une violation de la défense. Une opinion dans ce sens a déjà été exprimée par la Cour dans son Avis consultatif n°6 relatif aux colons allemands en Pologne* »<sup>100</sup>. Confronté à une clause d'égalité de traitement du traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu entre les États-Unis d'Amérique et l'Italie en 1948, la Cour internationale de Justice a elle aussi estimé que « *[c]e qu'il est essentiel d'établir, c'est si des ressortissants des États-Unis ont été traités moins bien que des ressortissants italiens par le droit interne, dans ses termes ou dans son application* »<sup>101</sup> (nous soulignons).

289.- Par ailleurs, l'article 131 de la Convention identifie clairement les tiers de référence à savoir les « autres navires étrangers » (nous soulignons). L'égalité de traitement doit donc être respectée par l'État côtier entre les navires étrangers et non entre les navires étrangers et les navires nationaux. En cela, l'article 131 se distingue et marque une évolution par rapport à l'article 3 §1 lettre b) de la Convention sur la haute mer conclue à Genève en 1958. Le traitement reçu en vertu de la législation ou dans les faits par les navires battant pavillon mexicain est donc sans pertinence. Pour le dire autrement, l'article 131 relève davantage de la clause de la nation la plus favorisée que de la clause de traitement national.

290.- Le Luxembourg tient encore à ajouter que l'égalité de traitement n'est jamais absolue mais qu'elle vaut entre des situations considérées semblables. Un auteur relève ainsi que « *la formule judiciaire la plus répandue de l'égalité s'énonce ainsi : ce qui est essentiellement semblable doit être traité de manière identique* »<sup>102</sup>. À titre d'exemple, la Cour

<sup>100</sup> CPJI, Affaire du *Traitement des nationaux polonais et des autres personnes d'origine ou de langue polonaise dans le territoire de Dantzig*, avis consultatif du 4 février 1932, série A/B n° 44, p. 28.

<sup>101</sup> CIJ, *Elettronica Sicula S.P.A. (ELSI) (États-Unis d'Amérique c. Italie)*, arrêt du 20 juillet 1989, Recueil 1989, p. 15, spé. para. 108.

<sup>102</sup> O. Jouanjan, « Égalité », in D. Alland et S. Rials (dir.), *Dictionnaire de la culture juridique*, Quadrige Lamy PUF, 2003, spé. p. 586.

de Justice de l'Union européenne retient de longue date que « [l]e législateur communautaire viole la règle de non-discrimination lorsqu'il traite de manière différente des situations comparables »<sup>103</sup> et que « [l]e principe général d'égalité dont l'interdiction de discrimination en raison de la nationalité n'est qu'une expression spécifique, est un des principes fondamentaux du droit communautaire. Ce principe veut que les situations comparables ne soient pas traitées de manière différente, à moins qu'une différenciation ne soit objectivement justifiée »<sup>104</sup>. Ce serait mettre à la charge des États côtiers une obligation trop lourde que de les obliger à traiter de manière égale tous les navires étrangers en toute circonstance indifféremment de leurs situations concrètes. Le Mexique lui-même semble l'avoir admis lors de la phase consacrée à la Demande en prescription de mesures conservatoires puisqu'il a indiqué que l'article 131 nécessite de prendre en compte « [...] l'ensemble des faits qui englobe le traitement réservé à un navire étranger battant pavillon d'un État sans littoral - en l'espèce, le Luxembourg »<sup>105</sup>. Dans le même sens, le tribunal saisi dans *l'arbitrage du Duzgit Integrity* avait souligné que les différences entre deux situations importaient pour conclure ou non à l'existence d'un traitement inégal : « *The Tribunal does not consider the case of the Lefkoniko to be relevant given that she never attempted to make an unauthorised STS transfer within the archipelagic waters of São Tomé. The different circumstances in the settlement process in the case of the Marida Melissa may explain the later difference in treatment between the two vessels.* »<sup>106</sup>

291.- Enfin, en application de l'article 300 de la Convention, un État partie ne peut pas se prévaloir de sa propre turpitude : le traitement « égal » accordé à l'ensemble des navires étrangers, y compris les navires battant pavillon d'un État sans littoral, doit être conforme à la Convention. Les conduites illicites éventuellement commises à l'encontre d'un autre navire étranger, par exemple en violation du droit de passage inoffensif de son État de pavillon, ne peuvent en aucun cas justifier les mêmes violations à l'égard du *Zheng He*. Dans le cas contraire, l'État partie ne remplirait pas de bonne foi ses obligations au titre de la Convention, en particulier au titre de l'article 131 et violerait de ce fait l'article 300.

## **B. La preuve d'un traitement contraire à l'article 131**

292.- Après avoir précisé la répartition de la charge de la preuve entre les Parties (1), le Luxembourg démontrera qu'il s'est acquitté de la charge qui lui incombait sans réfutation crédible de la part du Mexique (2). Ce faisant, le constat par le Tribunal d'un traitement contraire à l'article 131 au détriment du *Zheng He* et du Luxembourg est inévitable.

### **1) La répartition de la charge de la preuve entre les Parties**

293.- Conformément au « principe bien établi *onus probandi incumbit actori* »<sup>107</sup>, la charge de la preuve de l'inégalité de traitement pèse sur le Luxembourg qui l'invoque. Toutefois, si le Luxembourg doit étayer son allégation par des éléments de preuve, le Mexique ne saurait prétendre n'avoir aucune responsabilité dans la recherche de la vérité devant le Tribunal, notamment en refusant de communiquer des documents. Devant une juridiction

<sup>103</sup> CJCE, arrêt du 27 octobre 1971, *Rheinmühlen Düsseldorf / Einfuhr- und Vorratsstelle für Getreide und Futtermittel*, affaire 6-71, *Recueil de jurisprudence* 1971, p. 00823.

<sup>104</sup> CJCE, arrêt du 16 octobre 1980, *René Hochstrass contre Cour de justice des Communautés européennes*, affaire 147/79, *Recueil de jurisprudence* 1980, p. 03005, para. 7.

<sup>105</sup> Cité par le Tribunal dans l'Ordonnance du 27 juillet 2024 sur la Demande en prescription de mesures conservatoires du Luxembourg, para. 79.

<sup>106</sup> *Arbitrage du Duzgit Integrity (Malte c. São Tomé et Príncipe)*, sentence du 5 septembre 2016, para. 277.

<sup>107</sup> CIJ, *Affaire relative à des usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*, arrêt du 20 avril 2010, *C.I.J. Recueil* 2010, p. 14, spé. para. 162.

internationale comme le présent Tribunal, chaque Partie a en effet le devoir de contribuer de bonne foi à la recherche de la vérité. La Cour internationale de Justice a eu l'occasion de le rappeler : « *Le demandeur doit naturellement commencer par soumettre les éléments de preuve pertinents pour étayer sa thèse. Cela ne signifie pas pour autant que le défendeur ne devrait pas coopérer en produisant tout élément de preuve en sa possession susceptible d'aider la Cour à régler le différend dont elle est saisie.* »<sup>108</sup>

294.- Il faut ajouter que les moyens de preuve à la disposition du Luxembourg sont limités. Il n'a en effet pas accès de manière générale et précise à la manière dont le Mexique, État souverain, traite les navires étrangers situés dans ses propres ports de mer. La Cour internationale de Justice a eu l'occasion de reconnaître que le contrôle territorial exclusif d'un État sur son territoire rendait plus difficile la preuve d'un fait internationalement illicite par un autre État et qu'il convenait dès lors, non pas de modifier la charge de la preuve, mais d'admettre des moyens de preuve indirects, en particulier des présomptions : « *le contrôle territorial exclusif exercé par l'État dans les limites de ses frontières n'est pas sans influence sur le choix des modes de preuve [...]. Du fait de ce contrôle exclusif, l'État victime d'une violation du droit international se trouve souvent dans l'impossibilité de faire la preuve directe des faits d'où découlerait la responsabilité. Il doit lui être permis de recourir plus largement aux présomptions de fait, aux indices ou preuves circonstanciels (circumstantial evidence). Ces moyens de preuve indirecte sont admis dans tous les systèmes de droit et leur usage est sanctionné par la jurisprudence internationale. On doit les considérer comme particulièrement probants quand ils s'appuient sur une série de faits qui s'enchaînent et qui conduisent logiquement à une même conclusion* ».<sup>109</sup>

295.- Le Luxembourg peut donc s'appuyer sur des présomptions de fait afin de démontrer l'inégalité de traitement subi par son navire, présomptions que le Mexique reste libre de réfuter.

296.- En ce sens, le Luxembourg démontrera que le *Zheng He* a reçu un traitement différentiel et préjudiciable, et au regard des éléments dont le Luxembourg dispose, aucun autre navire étranger se trouvant dans une situation semblable n'a reçu un tel traitement. Dès lors, l'existence d'un traitement inégal en violation de l'article 131 de la Convention doit être présumée et la charge de la preuve pèse désormais sur le Mexique. Ainsi que l'a relevé le juge Tanaka dans son opinion dans l'affaire du Sud-Ouest africain : « *L'égalité étant donc la règle et la différence de traitement l'exception, il incombe à ceux qui appliquent un traitement différencié d'en prouver la raison d'être et le caractère raisonnable* »<sup>110</sup>.

297.- Il reviendra bien sûr au Tribunal d'apprécier la pertinence et la valeur probante des éléments de preuves rapportés par les parties.

## **2) Le Luxembourg a démontré que le *Zheng He* avait reçu un traitement exceptionnel sans que le Mexique n'avance d'éléments crédibles de réfutation**

298.- Le Luxembourg tient d'abord à rappeler au Tribunal que le traitement douanier reçu par le *Zheng He* n'est pas conforme aux règles normalement applicables et n'a pas de précédent dans l'ordre juridique mexicain.

---

<sup>108</sup> CIJ, *Affaire relative à des usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*, arrêt du 20 avril 2010, C.I.J. Recueil 2010, p. 14, spé. para. 163.

<sup>109</sup> CIJ, *Affaire du Détroit de Corfou*, fond, arrêt du 9 avril 1949, CIJ Rec. 1949, spé. p. 18.

<sup>110</sup> CIJ, *Affaire du Sud-Ouest africain*, deuxième phase, arrêt, C.I.J. Recueil 1966, opinion dissidente du Juge Tanaka, p. 309.

299.- En ce sens, le Luxembourg attire à nouveau l'attention du Tribunal sur deux avis juridiques. Il s'agit d'expertises et non de simples opinions sur la réalité de faits ou d'événements. Le premier avis est celui de Mme Leticia Garcia Moreno, spécialiste de droit douanier mexicain, qui relève que le *Zheng He* avait la seule autorisation nécessaire pour entrer au port de Tampico en vertu du droit mexicain, celle du Capitaine du Port ; que la procédure d'importation temporaire est une facilité pour les navires qui ont des travaux d'infrastructure prévus au Mexique qui n'a rien d'obligatoire et qu'elle ne fut pas demandée en l'espèce par le *Zheng He* ; qu'au surplus, une telle procédure d'importation temporaire pour un navire comme le *Zheng He* suppose, selon le droit mexicain, que le navire se trouve déjà sur le territoire afin de faire l'objet d'une inspection par les autorités douanières et non que le navire dispose de la preuve de son importation régulière dès son entrée dans la mer territoriale (**Document L72.1**).

300.- Le deuxième avis juridique est celui fourni par le cabinet *Jones Day Mexico*, qui appartient à un groupe international reconnu disposant de 39 bureaux à travers le monde. Cet avis souligne que la décision d'appliquer au *Zheng He* les dispositions douanières relatives à l'importation irrégulière de marchandise, en considérant que le navire lui-même était une marchandise à des fins douanières, est sans précédent juridictionnel (**Document L71**).

301.- En plus de ces éléments probants indiquant le caractère exceptionnel du traitement reçu par le *Zheng He* et son caractère irréconciliable avec la pratique habituelle des autorités mexicaines, le Luxembourg a déjà eu l'occasion de démontrer au titre de l'entrave au droit de passage inoffensif et de l'imposition de droits exorbitants pour le simple passage que le traitement reçu fut au détriment du *Zheng He* et de son État de pavillon. Alors que le *Zheng He* s'est conformé aux règles mexicaines relatives à l'accès au port et à l'escale nautique, en obtenant l'autorisation du Capitaine du Port d'escaler au quai n°3, il a fait l'objet d'une procédure coercitive de la part des autorités douanières mexicaines, procédure qui a conduit à son immobilisation et à l'imposition d'une amende disproportionnée.

302.- L'ordre de grandeur parle de lui-même : il n'y a aucune proportion entre les droits pour services rendus au port (estimés à 30 pesos mexicains de l'heure, selon le tarif du terminal Portum 21 au 15 novembre 2023, (**Document L84**) voire même les droits dus en cas d'importation temporaire (744 pesos mexicains au printemps 2023, (**Document L82**), et l'amende de 1.616.462.343,52 pesos mexicains imposée au *Zheng He* par la décision du 15 février 2024.

303.- Cependant, le Mexique n'a pas renversé la présomption d'un traitement inégal. Invité par le Luxembourg à fournir des exemples d'autres navires étrangers ayant reçu un traitement égal à celui du *Zheng He*, le Mexique a présenté lors des audiences consacrées à la Demande en prescription de mesures conservatoires son **Annexe n° 51 (Document L83)**. Cette pièce comprend plusieurs tableaux y compris des tableaux statistiques récapitulatifs dont aucun n'est accompagné d'une légende permettant d'en saisir vraiment la portée, puis un tableau plus long qui regrouperait l'ensemble des affaires similaires à celle du *Zheng He* qui est lui-même mentionné dans ce long tableau. Le Luxembourg tient d'abord à souligner la valeur probatoire limitée d'une telle pièce établie unilatéralement par les autorités mexicaines, dont la conduite est en cause dans la présente instance, après l'introduction de celle-ci. De plus, cette pièce manque de précision, les États du pavillon sont pour la plupart inconnus, et la moitié des situations visées fait seulement l'objet de la remarque « *no observation* ». Enfin, cette pièce contient des oublis et erreurs de traduction : dans la version originale en langue espagnole, le *Zheng He* est visé comme représentant « 1 » unité, la date du « 16/02/2024 » est indiquée comme date d'achèvement de la procédure, et la situation est qualifiée de « *Orden Terminada* ». Cependant, dans la version traduite en langue anglaise, le *Zheng He* apparaît étrangement comme « 2 » unités, la date d'achèvement de la procédure a disparu, et l'affaire est désormais qualifiée de « *Order in Process* ». L'on comprend ici que le Mexique, aux seules fins de la

présente instance, entend par tout moyen maintenir le doute dans l'esprit du Tribunal sur le caractère final de la confiscation du navire ...

304.- Conscient de la charge de la preuve qui pèse sur lui, le Luxembourg a cherché, par le relais de l'Armateur luxembourgeois du *Zheng He*, à obtenir plus d'informations en usant des voies de droit prévues en droit mexicain. Une demande d'accès aux 77 résolutions listées à l'Annexe 51 (**Document L83**) fut introduite le 7 août 2024 auprès de l'*Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales* (INAI). Dans une décision du 24 octobre 2024, l'INAI a ordonné au Service de l'Administration fiscale (SAT) de fournir, dans un délai maximum de 10 jours ouvrés, une version publique des 77 résolutions listées à l'Annexe 51, version devant permettre de connaître la méthodologie employée par les autorités pour déterminer la situation fiscale des contribuables concernés (**Document L85**). Après avoir demandé et obtenu un délai supplémentaire, le Mexique a donné accès le 4 décembre 2024, à un ensemble de documents incomplets et caviardés dont certains sont presque entièrement illisibles. Seules 75 résolutions sur les 77 mentionnées à l'Annexe 51 ont par ailleurs été versées. Des informations cruciales comme le type d'embarcations concernées, le pavillon, l'infraction reprochée par les autorités douanières, et le fondement juridique ne sont pas identifiables.

305.- Par Note Verbale datée du 16 janvier 2025 (**Document L65**), le Luxembourg a donc demandé davantage d'information sur cette Annexe 51 en ayant à l'esprit la déclaration faite devant le Tribunal par le Mexique lors des audiences sur les mesures conservatoires : « *Je voudrais également saisir cette occasion pour assurer à ce Tribunal et à nos éminents collègues du Luxembourg que toute demande d'information strictement liée à cette affaire sera dûment évaluée et fera l'objet d'une réponse - bien évidemment, en tenant dûment compte des droits du Luxembourg dans la présente procédure* »<sup>111</sup>.

306.- Précisément, le Luxembourg a demandé « *communication des soixante-dix-sept résolutions intégrales listées dans l'extrait versé à l'annexe 51* ». De manière malicieuse, dans un courriel daté du 17 janvier 2025 (**Document L86**), le Mexique a alors indiqué être prêt à discuter de cette demande d'informations additionnelles lors de négociations diplomatiques, négociations qui sont soumises à la confidentialité et à la non-divulgation ultérieure de pièces en vertu du point 5 de l'accord-cadre annexé à la Note verbale du 23 décembre 2024 (**Document L64**).

307.- C'est dans ce contexte de non-coopération du Mexique, malgré l'engagement pris devant le Tribunal et malgré l'instruction donnée par sa propre autorité en charge de la transparence, que le Luxembourg soutient, à partir des informations limitées auxquelles il a pu avoir accès, qu'il n'y a pas parmi les affaires mis en avant par le Mexique dans l'Annexe 51 (**Document L83**) de situation analogue à celle du *Zheng He* ; et à supposer même que les situations mises en avant par le Mexique dans l'Annexe 51 eurent été analogues à celles du *Zheng He*, le traitement différentiel reçu par celui-ci confirme l'inégalité de traitement.

308.- Pour rappel, au titre de l'article 131, seul le traitement reçu par un **navire étranger** se trouvant dans une **situation analogue** au *Zheng He* est pertinent. Or, Le *Zheng He* est un navire particulier de fourniture de service, un navire de dragage, qui est entré sans transporter de marchandises ou de passagers dans la mer territoriale du Mexique, et sans avoir de marchés de travaux prévus sur le territoire mexicain. Il n'a mené et n'a entendu mener aucune activité économique à partir de son arrivée sur rade de Tampico. Par ailleurs, le *Zheng He* est un navire

---

<sup>111</sup> Déclaration de l'agent du Mexique citée par le Tribunal dans l'Ordonnance du 27 juillet 2024 sur la Demande en prescription de mesures conservatoires, para. 145.

motorisé apte à affronter les périls de la mer. Le Luxembourg renvoie ici aux caractéristiques techniques du navire qui ont été rappelées<sup>112</sup>.

309.- À cet égard, le Luxembourg relève que l'article 131 de la Convention se réfère aux « navires » (« *ships* » en anglais, « *buques* » en espagnol). Il est donc possible de considérer que sont exclus du champ de l'article 131 les embarcations de petites dimensions dont les bateaux à voiles, les bateaux de plaisance et les jet-skis qui n'ont pas vocation à prendre part à des voyages internationaux et donc à faire usage des droits et libertés consacrés dans la Convention. En ce sens, plusieurs conventions internationales qui usent également du terme de « navires » s'appliquent uniquement aux navires de mer aptes à naviguer par leurs propres moyens et prenant part à des voyages internationaux, excluant les navires de petites dimensions, les yachts de plaisance ne prenant pas part au trafic commercial, les navires dont la voile est le principal moyen de propulsion, ou les navires naviguant exclusivement dans les eaux intérieures, abritées ou portuaires<sup>113</sup>. Le Luxembourg relève d'ailleurs que l'article 94 § 2 lettre (a) de la Convention reconnaît que certains navires « *du fait de leur petite taille* » ne figurent pas au registre maritime de l'État du pavillon. Il ne s'agit pas ici pour le Luxembourg de dire que de telles embarcations sont exclues purement et simplement du champ de la Convention, et en particulier de l'article 131, mais à tout le moins qu'elles appartiennent à des catégories objectivement différentes de celle du *Zheng He*.

310.- Or, la liste de l'Annexe 51 comprend des « *sailboats* », « *boats* », « *jet skis* », « *catamarans* », « *recreational boats* », ou encore des « *aquatic motorcycles* » (**Document L83**). En ce sens, il apparaît dès les petits tableaux récapitulatifs figurant en tête de l'Annexe 51 que parmi les 77 situations visées, seulement 2 ont concerné des « *Ships* » alors que l'immense majorité a concerné des « *Boats* » (52 situations), des « *Sailboat* » (5 situations), et des « *Yacht* » (13 situations). Le Mexique lui-même catégorise donc différemment les embarcations visées à l'Annexe 51.

311.- Au surplus, pour 74 des 77 situations visées, le pavillon n'est pas identifié et il est donc impossible de savoir s'il s'agit de tiers de référence pertinents. Il pourrait très bien s'agir de navires ou d'autres types de véhicules battant le pavillon mexicain, battant le pavillon d'un autre État sans littoral, ou n'arborant encore aucun pavillon au moment de leur importation en territoire mexicain.

Le Luxembourg en est réduit à faire des conjonctures. Il apparaît cependant que de nombreux cas mentionnés à l'Annexe 51 concernent non pas des navires, mais des bateaux de plaisance, qui n'étaient pas forcément situés dans un port de mer mais dans un port de plaisance, et qui n'ont pas manqué à l'obligation de réaliser une importation temporaire mais qui se sont maintenus sur le territoire mexicain au-delà des 10 ans autorisés par une telle importation temporaire sans procéder à un renouvellement (**Document L72.2**).

312.- Enfin et surtout, à supposer que les situations mises en avant par le Mexique dans cette Annexe 51 aient été semblables à celles du *Zheng He* en octobre 2023 lorsqu'il a pénétré dans la mer territoriale, ce dont on peut très largement douter, le traitement reçu par le *Zheng He* n'a précisément pas été le même.

313.- Un élément ressort d'emblée des petits tableaux récapitulatifs figurant en tête de l'Annexe 51 : il y a une explosion soudaine du montant de la valeur des marchandises et des amendes imposées par le SAT au cours de l'année 2023, année d'immobilisation du *Zheng He*.

---

<sup>112</sup> Voy. *supra* Chapitre I.I.A.

<sup>113</sup> Voy. Les articles 4 et 5 de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charges ; article 1<sup>er</sup> de la Convention n° 147 sur la marine marchande de 1976 ; article de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires de 1986 ; article II de la Convention du travail maritime de 2006.

Le Luxembourg rappellera d'ailleurs ici que le SAT elle-même reconnaît le caractère exceptionnel de l'amende prononcée à l'encontre du *Zheng He* puisqu'elle en a fait un de ses arguments au soutien de sa première demande d'évocation de l'affaire devant la Cour suprême de justice de la Nation (**Document L68.1**) : « *The intervention of the Supreme Court of Justice of the Nation (SCJN) in a case involving the seizure of a foreign ship for a significant amount [...] due to non-compliance with tax obligations in national waters is of utmost importance for several reasons, both legal and economic. Firstly, the case raises important issues of maritime and tax law that require the highest and most authoritative interpretation in the country. Additionally, the amount involved in the seizure is considerably high.* » (nous soulignons)

314.- Par ailleurs, le Luxembourg rappelle, ce qui n'apparaît pas dans l'Annexe 51 (**Document L83**), que lors de la visite domiciliaire du 1<sup>er</sup> novembre 2023, des agents des douanes et de l'AGACE sont montés à bord du *Zheng He*, sans en avoir l'habilitation en vertu du droit mexicain et sans qu'il n'y ait de précédent connu (**Document L72.2**). A cela s'ajoute, qu'en plus de l'amende exorbitante imposée au *Zheng He*, celui-ci a cumulativement été confisqué au profit du Trésor fédéral mexicain. Or, dans aucune des résolutions mentionnées à l'Annexe 51 auxquelles le Luxembourg a eu accès, une amende aussi élevée et cumulée à une confiscation n'a été décidée.

315.- Cela se comprend aisément dès lors que ces différentes résolutions ont en réalité concerné des embarcations n'ayant rien à voir en termes de valeur et d'activités avec le *Zheng He* et qui sont soumises à une procédure distincte. En effet, le droit douanier mexicain distingue les bateaux de plaisance (« *embarcaciones de recreo y deportivas, del tipo lancha, yate o velero, de más de cuatro y medio metros de eslora incluyendo los remolques para su transporte* ») qui sont soumis à la Règle 4.2.5 des *Reglas Generales de Comercio Exterior* des navires de mer comme le *Zheng He* qui sont eux soumis à la Règle 4.2.11 (« *embarcaciones de carga, de pesca comercial, las especiales y los artefactos navales, como las denominadas plataformas de perforación y explotación, flotantes, semisumergibles o sumergibles, así como aquellas embarcaciones diseñadas especialmente para realizar trabajos o servicios de explotación, exploración, tendido de tubería e investigación [...] las embarcaciones especiales incluyen las dragas, remolcadores y chalanes, así como embarcaciones de salvamento y los artefactos navales incluyen a las plataformas destinadas a funciones de dragado, exploración y explotación de recursos naturales, entre otras* ») (**Document L87**). Autrement dit, les autorités mexicaines se prévalent à l'Annexe 51 (**Document L83**) de situations qu'elles considèrent pourtant, en vertu de leur propre réglementation, comme différentes de celles du *Zheng He* et auxquelles elles réservent donc un traitement différent.

316.- Les bateaux de plaisance soumis à la Règle 4.2.5 peuvent demander un permis d'importation temporaire jusqu'à 6 mois avant leur entrée sur le territoire mexicain. Un tel permis peut être demandé dans certains consulats mexicains situés aux États-Unis d'Amérique, en ligne, ou aux postes douaniers dédiés à l'entrée sur le territoire mexicain. En revanche, les navires comme le *Zheng He* qui sont soumis à la Règle 4.2.11 ne peuvent demander leur importation temporaire qu'une fois qu'ils se trouvent déjà en territoire mexicain afin que les autorités douanières puissent procéder dans des lieux dédiés à une inspection. Par ailleurs, l'obtention d'un tel permis d'importation temporaire est soumise à la présentation du contrat de fourniture de services qui nécessite le navire en question. Pour rappel, le *Zheng He* n'a jamais demandé son importation temporaire lors de son arrivée à Tampico en octobre 2023, ce qui est confirmé par les autorités douanières elles-mêmes (**Document L88, p. 8**) : « *there is no request or registration of a Temporary Import procedure* ». Parmi les résolutions auxquelles le Luxembourg a eu accès et qui correspondent prétendument aux situations identifiées à l'Annexe 51 (**Document L83**), aucune ne vise un navire soumis à la règle 4.2.11 alors même que c'est cette règle que les autorités douanières reprochent au *Zheng He* de n'avoir pas respecté.

317.- Au final, l'Annexe 51 (**Document L83**), loin de démontrer que le traitement reçu par le *Zheng He* fut égal à celui reçu par d'autres navires étrangers semblables dans les ports de mer mexicains, confirme le caractère exceptionnel et préjudiciable de ce traitement.

**3) Le Luxembourg n'identifie aucun motif légitime justifiant ce traitement exceptionnel et ne peut l'attribuer qu'à sa qualité d'État sans littoral**

318.- La preuve d'une différence de traitement au détriment du *Zheng He* suffit à démontrer la violation de l'article 131. En effet, cette disposition impose à l'Etat côtier d'accorder un « traitement égal » aux navires des Etats sans littoral. Dès lors qu'un tel « traitement égal » n'a pas été accordé, la violation existe.

319.- Le Luxembourg reconnaît qu'il est dans l'impossibilité de prouver de manière définitive que c'est en raison de son pavillon que le *Zheng He* a été maltraité par le Mexique : une telle preuve, relevant de l'intention de l'Etat, ne peut pas être rapportée en l'absence de mesures expressément motivées par le pavillon luxembourgeois du *Zheng He*. La difficulté de la preuve d'une intention discriminatoire, fondée sur un critère précis, est reconnue par d'autres juridictions internationales. Cette difficulté entraîne l'admission par ces juridictions que la preuve d'un traitement différent et préjudiciable est suffisante pour établir l'existence d'une inégalité de traitement illicite, au moins jusqu'à une réfutation sérieuse de la part de l'Etat mis en cause. Le Luxembourg renvoie ici à l'opinion précitée du juge Tanaka dans l'affaire du Sud-Ouest africain<sup>114</sup>.

320.- Un tribunal arbitral confronté à une allégation de traitement différentiel au détriment d'un investisseur étranger, alors que cet investisseur étranger était couvert par une clause de traitement national, a ainsi retenu :

*« 181. It is clear that the concept of national treatment as embodied in NAFTA and similar agreements is designed to prevent discrimination on the basis of nationality, or "by reason of nationality." (U.S. Statement of Administrative Action, Article 1102.) However, it is not self-evident, as the Respondent argues, that any departure from national treatment must be explicitly shown to be a result of the investor's nationality. There is no such language in Article 1102 [...] For practical as well as legal reasons, the Tribunal is prepared to assume that the differential treatment is a result of the Claimant's nationality, at least in the absence of any evidence to the contrary. [...] »*

*183. More generally, requiring a foreign investor to prove that discrimination is based on his nationality could be an insurmountable burden to the Claimant, as that information may only be available to the government. It would be virtually impossible for any claimant to meet the burden of demonstrating that a government's motivation for discrimination is nationality rather than some other reason. Also, as the Respondent argues, if the motives for a government's actions should not be examined, there is effectively no way for the Claimant or this Tribunal to make the subjective determination that the discriminatory action of the government is a result of the Claimant's nationality, again in the absence of credible evidence from the Respondent of a different motivation. If Article 1102 violations are limited to those where there is explicit (presumably de jure) discrimination against foreigners, e.g., through a law that treats foreign investors and domestic investors differently, it would greatly limit the effectiveness of the national treatment concept in protecting foreign investors. »<sup>115</sup> (nous soulignons)*

---

<sup>114</sup>« L'égalité étant donc la règle et la différence de traitement l'exception, il incombe à ceux qui appliquent un traitement différencié d'en prouver la raison d'être et le caractère raisonnable » (CIJ, Affaire du Sud-Ouest africain, deuxième phase, arrêt, C.I.J. Recueil 1966, opinion dissidente du Juge Tanaka, p. 309).

<sup>115</sup> *Marvin Feldman c. Mexique*, CIRDI ARB(AF)/99/1, sentence du 16 décembre 2002, §§181-183.

L'approche de ce tribunal arbitral n'est pas isolée. Un autre a pu considérer que : « *intent is not decisive or essential for a finding of discrimination, and that the impact of the measure on the investment would be the determining factor to ascertain whether it had resulted in nondiscriminatory treatment* »<sup>116</sup>.

321.- En l'espèce, le traitement inégal est constitué dès lors qu'aucun autre navire étranger analogue n'a subi le même traitement préjudiciable que le *Zheng He* dans un port de mer mexicain. Que ce traitement inégal soit basé sur le pavillon du *Zheng He*, pavillon d'un État sans littoral, doit être présumé dès lors qu'il n'existe aucun autre motif légitime capable d'expliquer un tel traitement inégal. Pourquoi les autorités mexicaines, alors qu'elles ne l'avaient jamais fait jusqu'alors, ont-elles décidé qu'un navire de dragage luxembourgeois qui avait l'autorisation de réaliser une escale nautique et n'avait pas demandé son importation temporaire était une marchandise importée irrégulièrement sur le territoire mexicain qui, en conséquence, devait être confisquée et imposée de manière exorbitante ? La lutte contre la fraude douanière ou fiscale ne peut pas raisonnablement être invoquée par les autorités mexicaines dès lors que ces autorités n'agissent pas de manière cohérente et que le droit de passage inoffensif garanti par la Convention serait réduit à néant.

#### **4) Le Luxembourg demande au Tribunal d'ordonner au Mexique la transmission d'informations complètes en lien avec l'Annexe 51**

322.- Le Luxembourg considère qu'il est nécessaire d'avoir des informations plus complètes sur l'ensemble des cas identifiés dans l'Annexe 51 du Mexique (**Document L83**), en particulier le type d'embarcations, le pavillon, les règles appliquées, les infractions constatées, la nature et le montant des sanctions décidées par les autorités douanières. Il s'agit d'une demande de pièces précise et restreinte sur la base d'éléments dont le Mexique lui-même a décidé de se prévaloir. Au surplus, il s'agit de pièces dont le Mexique, qui a l'exclusivité sur son territoire et la maîtrise de ses archives, dispose effectivement ou doit disposer.

323.- En vertu de l'article 27 de son Statut, le Tribunal « *prend toutes les mesures que comporte l'administration des preuves* ». Puisque le Mexique prétend se servir des cas listés à l'Annexe 51 pour réfuter l'allégation de traitement inégal, le Tribunal doit ordonner au Mexique, qui s'est refusé à le faire malgré les demandes à la fois de l'INAI et du Luxembourg, de communiquer dans les meilleurs délais l'intégralité des 77 résolutions visées à cette Annexe 51 (**Document L83**). Au-delà de l'obligation des Parties de coopérer à la recherche de la vérité, il en va du respect du principe du contradictoire devant le Tribunal.

324.- Dès lors que le Mexique dispose effectivement ou doit disposer des 77 résolutions pertinentes, s'il refusait de les transmettre, ce défaut pourra être pris en compte par le Tribunal comme un élément militant en faveur de la véracité des allégations du Luxembourg.

---

<sup>116</sup> *Siemens AG c. Argentine*, CIRDI ARB/02/8, sentence du 6 février 2007, §321. Voy. Aussi *Bayindir c. Pakistan*, sentence du 27 août 2009, §390.

## CHAPITRE VI. SUR LA VIOLATION PAR LE MEXIQUE DE L'ARTICLE 300 DE LA CONVENTION

325.- Le Luxembourg est attaché à ce que le Tribunal constate dans la présente instance la violation de l'article 300 en plus de la violation de certaines dispositions spécifiques de la Convention telles que les articles 2, 24, 26, 92, 94 ou 131. Le Luxembourg estime en effet avoir subi un préjudice particulier du fait du défaut de bonne foi et de l'abus du Mexique, préjudice qui ne pourra pas être réparé par le simple constat que le Mexique a violé d'autres dispositions de la Convention.

326.- L'article 300 de la Convention énonce : « *Les Etats Parties doivent remplir de bonne foi les obligations qu'ils ont assumées aux termes de la Convention et exercer les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la Convention d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit.* » Le Luxembourg note que le Mexique a largement contribué à la rédaction de cet article lors des travaux préparatoires de la Convention<sup>117</sup>.

327.- Le Luxembourg va donc à présent démontrer qu'en immobilisant et en mettant à l'amende le *Zheng He*, le Mexique n'a pas exercé ses droits et compétences reconnus par la Convention (I) d'une manière raisonnable et conformément à leur finalité (II). Ce faisant, le Mexique a porté atteinte à l'équilibre délicat mis en place par la Convention et a commis un abus de droit qui engage sa responsabilité internationale vis-à-vis du Luxembourg ; ce constat amplement corroboré par les faits doit conduire le Tribunal à mettre à sa charge l'ensemble des frais de la présente procédure (III).

### I. L'identification de dispositions spécifiques de la Convention imposant des obligations et reconnaissant des droits, compétences et libertés au Mexique en tant qu'Etat côtier et du port

328.- Après avoir rappelé quelques éléments généraux relatifs à l'article 300 (A), le Luxembourg établira les dispositions spécifiques de la Convention qui ont été mises en œuvre de mauvaise foi ou de manière abusive par le Mexique dans la présente instance (B).

#### A. Aspects généraux de l'article 300

329.- L'article 300 impose aux Etats parties deux obligations distinctes, mais liées entre elles. La première obligation, formulée de manière positive, impose aux Etats parties d'exécuter leurs obligations au titre de la Convention de bonne foi. Il s'agit d'un rappel de *pacta sunt servanda*, l'obligation générale d'exécuter tout traité en vigueur de bonne foi<sup>118</sup>. La deuxième

---

<sup>117</sup> A. Proelss (ed), *United Convention on the Law of the Sea, A Commentary*, Beck- Hart, Nomos, 2017, pp. 1938-1939.

<sup>118</sup> Obligation générale proclamée à l'article 26 de la Convention de Vienne sur le droit des traités : « *Tout traité en vigueur lie les parties et doit être exécuté par elles de bonne foi* ». Voy. aussi CIJ, *Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria*, exceptions préliminaires, arrêt du 11 juin 1998, *C.I.J. Recueil 1998*, p. 296, para. 38.

obligation, énoncée de manière négative, interdit aux Etats parties de commettre un abus de droit dans l'exercice des droits, compétences et libertés reconnus dans la Convention.

330.- L'abus de droit est défini par les dictionnaires spécialisés comme l'« *[e]xercice par un Etat d'un droit d'une manière ou dans des circonstances qui font apparaître que cet exercice a été pour cet Etat un moyen indirect de manquer à une obligation internationale lui incombant ou a été effectué dans un but ne correspondant pas à celui en vue duquel ledit droit est reconnu à cet Etat* »<sup>119</sup> ou encore « *l'usage déraisonnable d'un droit* »<sup>120</sup>. Ainsi, l'abus de droit s'entend en droit international d'au moins deux manières. D'abord, il peut s'agir de l'usage d'un droit à d'autres fins que celles qui lui étaient assignées, autrement appelé détournement de pouvoir. Ensuite, il peut s'agir de l'utilisation déraisonnable d'un droit, en particulier d'une manière préjudiciable à autrui.

331.- Le lien entre la bonne foi, l'interdiction de l'abus de droit et l'exercice raisonnable d'un droit est bien établi en doctrine et dans la jurisprudence internationale. De longue date, l'Organe d'appel de l'OMC a ainsi retenu : « *Le texte introductif de l'article XX n'est en fait qu'une façon d'exprimer le principe de la bonne foi. Celui-ci, qui est en même temps un principe juridique général et un principe général du droit international, régit l'exercice des droits que possèdent les États. L'une de ses applications, communément dénommée la doctrine de l'abus de droit, interdit l'exercice abusif de ces droits et prescrit que, dès lors que la revendication d'un droit "empiète sur le domaine couvert par une obligation conventionnelle, le droit soit exercé de bonne foi, c'est-à-dire de façon raisonnable"* »<sup>121</sup>.

332.- Il fait peu de doute que les deux obligations énoncées à l'article 300 se recoupent largement. Le Tribunal l'a déjà reconnu en relevant que : « *le second élément de l'article 300 de la Convention, c'est-à-dire l'abus de droit, est étroitement lié à la bonne foi* »<sup>122</sup>. Déjà, la Cour permanente de Justice internationale liait les deux concepts d'abus de droit et de manquement au principe de la bonne foi<sup>123</sup>. Dès lors, le Luxembourg ne fera pas toujours la distinction entre le défaut de bonne foi et l'abus de droit du Mexique, l'un et l'autre emportant la violation de l'article 300 et engageant la responsabilité internationale de la partie mexicaine.

333.- L'article 300, et particulièrement la notion d'abus de droit, témoigne de ce que les prérogatives juridiques dont disposent les Etats parties à la Convention ne peuvent pas être conçues de manière absolue quand bien même elles leur laissent une marge de manœuvre importante. En effet, l'exercice de ses droits souverains par un Etat est susceptible d'affecter les autres Etats. Il en va du maintien de l'équilibre trouvé au sein de la Convention entre les intérêts divergents des Etats parties, en particulier des Etats côtiers d'une part et des Etats de pavillon d'autre part.

334.- L'article 300 se réfère aux obligations « *assumées aux termes de la Convention* » et aux droits, compétences et libertés « *reconnus dans la Convention* ». Dès lors et logiquement, votre Tribunal a constamment rappelé que l'article 300 ne revêtait pas un caractère autonome<sup>124</sup>.

---

<sup>119</sup> « Abus de droit » in J. Basdevant (dir.), *Dictionnaire de la terminologie du droit international*, Paris, Sirey, 1960, p. 4.

<sup>120</sup> « Abus de droit » in J. Salmon (dir.), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant / AUF, 2001, p. 4.

<sup>121</sup> OMC, *Etats-Unis – Crevettes*, DS58, rapport de l'Organe d'appel du 12 octobre 1998, para. 158, souligné dans l'original, citant B. Cheng, *General Principles of Law as applied by International Courts and Tribunals* (Stevens and Sons, Ltd., 1953), chapitre 4, spé. p. 125.

<sup>122</sup> Navire « Norstar » (Panama c. Italie), arrêt, TIDM Recueil 2018-2019, p. 92, par. 303.

<sup>123</sup> CPJI, *Certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise (fond)*, arrêt du 25 mai 1926, *Série A*, n°7, p. 30.

<sup>124</sup> Navire « Louisa » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Royaume d'Espagne), arrêt, TIDM Recueil 2013, p. 43, par. 137 ; voir aussi Navire « Virginia G » (Panama/Guinée-Bissau), arrêt, TIDM Recueil 2014, p. 109, par. 396 ;

Il convient donc pour le Luxembourg d'identifier les dispositions de la Convention qui auraient été mises en œuvre de mauvaise foi ou abusivement par le Mexique.

335.- Avant cela, le Luxembourg tient ici à préciser que si l'article 300 n'est pas d'application autonome, sa violation peut intervenir alors même que d'autres dispositions de la Convention sont applicables mais n'ont apparemment pas été violées. Il semble en effet au Luxembourg que l'article 300 sanctionne l'utilisation déraisonnable ou détournée des droits, compétences et libertés reconnues dans la Convention. Ce faisant, il permet d'introduire certaines limites à l'exécution des obligations ou à l'exercice des droits, compétences, et libertés reconnus par la Convention y compris lorsque cette exécution ou cet exercice sont en apparence conformes aux dispositions applicables pourvu qu'ils en trahissent l'esprit ou témoignent de l'intention malicieuse d'un Etat partie. Un commentaire de référence de la Convention relève dans le même sens que : « *The violation of good faith itself is deemed to be contrary to the terms of Art. 300. Where a State acts in fulfilment of an obligation arising out of the Convention but does so with knowledge that by so doing another State will suffer a detriment, that State can be said to be in breach of Art. 300* »<sup>125</sup>. Dit autrement, le Luxembourg considère que si l'application de l'article 300 n'est pas autonome, sa violation l'est.

## **B. Dispositions spécifiques de la Convention en cause dans la présente instance**

336.- Il convient d'identifier les dispositions de la Convention applicables concurremment à l'article 300. Précisément, le Luxembourg soutient que le Mexique :

***N'a pas exercé de bonne foi les obligations énoncées aux articles 2§3, 24§1, 26§1 de la Convention.***

Concernant l'article 2§3, celui-ci impose à l'Etat côtier l'obligation d'exercer sa souveraineté sur sa mer territoriale conformément à la Convention et aux règles de droit international général. Cela a été récemment confirmé par le tribunal saisi du *différend concernant l'aire marine protégée des Chagos* après une longue analyse du texte de la disposition, de son contexte, de l'objet et du but de la Convention, et des travaux préparatoires<sup>126</sup>.

Concernant les articles 24§1 et 26§1, ils imposent à l'Etat côtier l'obligation de ne pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale et de ne pas percevoir de droits sur les navires étrangers à raison du simple passage dans la mer territoriale. Le Luxembourg a d'ores et déjà démontré que l'une comme l'autre de ces obligations étaient non seulement applicables en l'espèce, mais avaient été violées par le Mexique du fait du traitement accordé au *Zheng He*.

***337.- A exercé de manière abusive ses compétences et droits souverains dans ses eaux intérieures, sa mer territoriale et ses ports de mer. Ces compétences et droits sont notamment reconnus par les articles 2§1, 2§3 et 131 de la Convention.***

---

Navire « Norstar » (Panama c. Italie), exceptions préliminaires, arrêt, TIDM Recueil 2016, p. 74, par. 131 ; Navire « Norstar » (Panama c. Italie), arrêt, TIDM Recueil 2018-2019, p. 79, par. 241.

<sup>125</sup> A. Proelss (ed), *United Convention on the Law of the Sea, A Commentary*, Beck- Hart, Nomos, 2017, pp. 1938-1940.

<sup>126</sup> *Sentence arbitrale relative au différend entre Maurice et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant l'aire marine protégée des Chagos*, sentence du 18 mars 2015, RSA volume XXXI pp. 359-606, para. 499-516.

Concernant l'article 2§1, le Luxembourg estime qu'il reconnaît la souveraineté de l'Etat côtier dans ses eaux intérieures. Cela ressort du texte même de la disposition : « *La souveraineté de l'Etat côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures [...]* ». Ce faisant, la manière dont l'Etat se conduit vis-à-vis des navires étrangers dans ses eaux intérieures n'échappe pas à l'interdiction de l'abus de droit consacrée à l'article 300. En effet, ce dernier article vise « *les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la Convention* ». L'adjectif « reconnus » dérive du verbe « reconnaître » qui signifie « *admettre, ne pas contester, être d'accord pour accepter* »<sup>127</sup>. Quant à l'adjectif « *recognized* », utilisé dans la version anglaise de la Convention, il signifie « *acknowledged, accepted, known, identified* »<sup>128</sup>, et l'adjectif « *reconocidos* », utilisé dans la version espagnole, a pour synonymes les termes « *conocido, reputado, renombrado, acreditado* »<sup>129</sup>. Les négociateurs n'ont pas fait le choix d'un adjectif plus restrictif tel que « accordés » ou « attribués » qui aurait permis d'exclure du champ de l'article 300 les droits et compétences préexistants ou non exclusivement réglementés par la Convention. La doctrine confirme en ce sens que l'article 300 est doté d'un vaste champ d'application : « *Cette disposition générale a vocation à s'appliquer dans l'exercice des droits de tous les Etats, quelle que soit la zone dans laquelle le droit en question est exercé. La norme prohibant l'abus de droit s'applique donc en sus des autres réglementations, qui ne concernent que certaines activités ou certains espaces. L'article 300 de la CNUDM s'applique ainsi à toutes les compétences, y compris celles ayant déjà été réglementées par d'autres dispositions de la Convention ou par des normes coutumières.* »<sup>130</sup>

Par ailleurs, le Luxembourg rappelle que les eaux intérieures n'échappent pas à toute réglementation au sein de la Convention. En ce sens, un tribunal arbitral a récemment décidé que : « *the Arbitral Tribunal is not entirely convinced by the rather sweeping premise of the Russian Federation's objection that the Convention does not regulate a regime of internal waters and, therefore, a dispute relating to events that occurred in internal waters cannot concern the interpretation or application of the Convention.* »<sup>131</sup> Ce même tribunal arbitral a rappelé l'article 8 § 2 ainsi que l'article 192 de la Convention qui s'applique à toutes les zones maritimes, ce qui comprend sans aucun doute les eaux intérieures<sup>132</sup>. Le Luxembourg rappellera également l'article 131, dont il a démontré tant l'application que la violation dans la présente instance<sup>133</sup>.

Retenir que l'interdiction de l'abus de droit encadre également l'exercice par l'Etat côtier de sa souveraineté dans ses eaux intérieures est du reste parfaitement conforme au but de la Convention. Comme le rappelle le premier alinéa du Préambule<sup>134</sup>, l'objectif des Etats était de prévoir un cadre juridique complet pour les océans. Pour ce faire, la Convention prend appui sur l'existant, ce que rappelle bien le dernier alinéa du Préambule<sup>135</sup> qui renvoie expressément aux règles et principes du droit international général.

<sup>127</sup> « Reconnaître » in J. Basdevant (dir.), *Dictionnaire de la terminologie du droit international*, Paris, Sirey, 1960, p. 515.

<sup>128</sup> Définition provenant du *Oxford English Dictionary*.

<sup>129</sup> Définition provenant du *Diccionario de la lengua española*.

<sup>130</sup> M. Lemey, *L'abus de droit en droit international public*, Paris, LGDJ Lextenso, 2021, p. 41.

<sup>131</sup> *Différend relatif aux droits de l'Etat côtier en mer Noire, en mer d'Azov et dans le détroit de Kertch, Ukraine c/ Fédération de Russie*, sentence arbitrale sur les exceptions préliminaires du 21 février 2020, aff. CPA n° 2017-06, para. 294.

<sup>132</sup> *Ibid.* para. 295.

<sup>133</sup> *Supra* Chapitre V.

<sup>134</sup> « *Animés du désir de régler, dans un esprit de compréhension et de coopération mutuelles, tous les problèmes concernant le droit de la mer [...]* »

<sup>135</sup> « *Affirmant que les questions qui ne sont pas réglementées par la Convention continueront d'être régies par les règles et principes du droit international général [...]* »

338.- L'article 300 fut introduit afin d'assurer la conciliation entre les intérêts divergents des Etats côtiers et ceux des autres Etats parties, parmi lesquels les Etats de pavillon, dans l'exercice des droits et compétences reconnus dans la Convention dans les différentes zones maritimes y compris les eaux intérieures et la mer territoriale. Or, le Mexique a fait un usage abusif de son droit souverain d'appliquer sa législation douanière à l'égard d'un navire battant pavillon étranger. En ce sens, il n'y a pas seulement eu violation des articles relatifs au droit de passage inoffensif et à l'égalité de traitement dans les ports de mer : ces violations ont eu lieu de mauvaise foi de la part des autorités mexicaines et dans l'intention de nuire aux droits de navigation et à la juridiction et au contrôle du Luxembourg sur un navire battant son pavillon. Ce faisant, l'article 300 de la Convention a été violé par le Mexique ce qu'il convient désormais d'étayer.

## II. Les circonstances entourant l'immobilisation du *Zheng He* témoignent de manière claire et convaincante d'un exercice abusif par le Mexique de ses droits et compétences en tant qu'Etat côtier et du port

339.- Si la mauvaise foi et l'abus de droit ne se présument pas<sup>136</sup>, les circonstances entourant l'immobilisation et l'imposition exorbitante du *Zheng He* prouvent de manière claire et convaincante (« *clear and convincing* ») un exercice abusif de la part du Mexique de sa compétence en tant qu'Etat côtier et Etat du port de mer. Non seulement le Mexique a fait usage des droits et compétences que lui reconnaît la Convention au mépris de leur finalité (A), mais il a en plus exercé ses droits et compétences de manière déraisonnable, sans prise en compte suffisante des intérêts et des droits du Luxembourg en tant qu'Etat du pavillon (B).

### A. Le détournement par le Mexique de la finalité des droits et compétences reconnus à son profit dans la Convention

340.- Dans sa déclaration dans l'affaire *Certaines questions concernant l'entraide judiciaire en matière pénale*, le juge Keith a relevé que les principes de bonne foi, d'abus de droit et de détournement de pouvoir « *imposent à l'organisme d'Etat en question d'exercer le pouvoir aux fins pour lesquelles celui-ci lui a été conféré et non à des fins erronées ou au gré de facteurs sans rapport avec les objectifs visés* »<sup>137</sup>. Les circonstances entourant l'immobilisation prolongée et la taxation exorbitante du *Zheng He* démontrent que le Mexique n'a pas exercé ses compétences reconnues par la Convention conformément aux fins pour lesquelles celles-ci lui ont été conférées. Au contraire, le Mexique a usé de la compétence douanière reconnue à l'Etat côtier dans sa mer territoriale et de la compétence en matière d'accès au port reconnue à l'Etat dans ses ports de mer d'une manière détournée.

341.- Prétendre appliquer sa législation douanière ou fiscale à un navire entrant dans la mer territoriale alors même que celui-ci n'a jamais demandé une importation temporaire, qu'il a obtenu l'autorisation pour une escale purement nautique, et qu'il n'a mené ni entendu mener aucune activité d'embarquement ou de débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes, constitue un détournement du droit du Mexique d'encadrer souverainement les activités dans sa mer territoriale. Le Mexique ne peut pas prétendre avoir interprété et mis en œuvre de bonne foi les articles 2§3, 19 et 21 de la Convention. Il savait que le *Zheng He* était un navire de dragage, en provenance des Bahamas sans aucune cargaison (**Document L25**), et qu'aucun contrat de travaux ne l'attendait en territoire mexicain (**Document L76**). Le Mexique reconnaît par ailleurs que le *Zheng He* n'a jamais demandé formellement son importation temporaire (**Document L88, p. 8**). Enfin, le Mexique n'a par ailleurs jamais reproché au *Zheng He* d'avoir porté atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité lors de son passage dans la mer territoriale, critère général utilisé par la Convention pour qualifier un passage de non inoffensif. En ce sens, le caractère arbitraire et injustifiable de l'immobilisation du *Zheng He* a déjà été souligné par le Luxembourg et qualifié de fait du prince<sup>138</sup>.

<sup>136</sup> Navire « Norstar » (Panama c. Italie), arrêt, TIDM Recueil 2018-2019, p. 79, para. 243. Dans le même sens, CPJ, *Certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise (fond)*, arrêt du 25 mai 1926, *Série A*, n°7, p. 30.

<sup>137</sup> CIJ, *Certaines questions concernant l'entraide judiciaire en matière pénale (Djibouti c. France)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2008, p. 279.

<sup>138</sup> V. *supra* Chapitre IV, I, A.

342.- La procédure douanière menée à l'encontre du *Zheng He* ne fut possible qu'au prix de la négation de sa qualité même de navire et de sa réduction à une simple marchandise étrangère. Cela apparaît assez clairement à la lecture des textes de droit mexicain qui ont été appliqués au *Zheng He*, en particulier l'article 146 de la loi douanière qui vise « *[l]a possession, le transport ou la manutention de marchandises d'origine étrangère* »<sup>139</sup> et l'article 36 de la même loi s'adressant à « *[c]eux qui introduisent ou extraient des marchandises du territoire national à destination d'un régime douanier* »<sup>140</sup>.

343.- En ce qui concerne l'exercice par le Mexique de sa compétence en tant qu'Etat du port, celui-ci a autorisé le *Zheng He* à accoster au quai n°3 à des fins d'escale nautique (**Document L35**). Le Mexique s'est donc servi de son droit souverain de réglementer l'accès à ses ports de mer avant de nier purement et simplement la qualité même de navire du *Zheng He*. En effet, le Mexique a d'abord reproché au navire d'avoir accosté à un quai inapproprié. Puis, le Mexique n'a plus prétendu agir que sur le fondement de sa réglementation douanière face à une marchandise irrégulièrement introduite sur le territoire. Dit autrement, le Mexique s'est servi de sa compétence en matière d'accès au port pour attirer le *Zheng He* au quai n°3 avant de lui reprocher d'avoir accosté précisément à ce quai n°3, puis de réduire le navire à une simple marchandise et de lui appliquer des règles normalement applicables aux marchandises transportées et non au moyen de transport lui-même. Le Mexique ne s'est donc pas contenté d'appliquer au *Zheng He* un traitement exceptionnel et partant discriminatoire à l'encontre de son Etat de pavillon, un Etat sans littoral, mais il a appliqué un traitement niant la spécificité du *Zheng He* en tant que navire après avoir pourtant reconnu sa qualité de navire en trafic hauturier (**Document L28**) et après lui avoir attribué le quai n°3 pour une escale purement nautique lors d'une réunion du Comité d'exploitation du Port de Tampico (**Document L36**).

## **B. L'exercice déraisonnable par le Mexique des droits et compétences reconnus à son profit dans la Convention**

344.- Indépendamment du détournement par le Mexique de ses compétences en tant qu'Etat côtier et Etat du port de mer, l'établissement et le maintien de l'immobilisation du *Zheng He* depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2023 furent entachés de nombreuses irrégularités, dissimulations et incohérences de la part des autorités mexicaines qui atteignent des niveaux tels qu'ils outrepassent les limites de la bonne foi. De plus, la disproportion et l'anormalité de la sanction prononcée à l'encontre du *Zheng He* constituent en elles-mêmes un abus.

### **1) L'incohérence des autorités mexicaines**

345.- La doctrine<sup>141</sup> comme la jurisprudence<sup>142</sup> ont eu l'occasion de rappeler le lien entre la bonne foi et la protection de la confiance légitime qu'un sujet de droit a fait naître chez autrui du fait de son comportement. Or, la conduite des autorités mexicaines à l'égard du *Zheng He*

---

<sup>139</sup> Version originale : « *La tenencia, transporte o manejo de mercancías de procedencia extranjera, a excepción de las de uso personal, deberá ampararse en todo tiempo, con cualquiera de los siguientes documentos [...]* ».

<sup>140</sup> Version originale : « *Quienes introduzcan o extraigan mercancías del territorio nacional destinándolas a un régimen aduanero, están obligados a transmitir a las autoridades aduaneras, a través del sistema electrónico aduanero, en documento electrónico, un pedimento con información referente a las citadas mercancías, en los términos y condiciones que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas, empleando la firma electrónica avanzada, el sello digital u otro medio tecnológico de identificación.[...]* »

<sup>141</sup> Voy. R. Kolb, *La bonne foi en droit international public : Contribution à l'étude des principes généraux de droit*, Paris, PUF, 2000, p. 143.

<sup>142</sup> CIJ, *Essais nucléaires (Australie c. France)*, arrêt du 20 décembre 1974, *Rec.* 1974, p. 268.

fut marquée par de nombreux revirements au détriment du navire, de son Armateur et de son Etat de pavillon.

346.- L'incohérence des autorités mexicaines provient d'abord de l'autorisation donnée au *Zheng He* d'aborder au quai n°3 à des fins purement nautiques, avant de lui reprocher un mouillage à un quai inadapté, ce qui a conduit à une première amende d'un montant modeste (**Document L40**). Pourtant des démarches furent entreprises par la Capitainerie du port de Tampico en vue d'obtenir le changement temporaire d'affectation du quai n°3 (**Document L32**). Ce changement fut accepté par le Directeur général des ports du Mexique (**Document L38**). Au surplus, le Luxembourg rappelle que l'agent du navire lui-même avait plutôt demandé le quai n°11, situé au sein du Terminal 3. L'incohérence des autorités mexicaines provient ensuite de l'autorisation donnée au *Zheng He* de se déplacer au quai n°6 (**Document L42**) avant d'empêcher un tel déplacement sans base factuelle. La confiance légitime du capitaine et de l'équipage du *Zheng He* a ainsi été frustrée à plusieurs reprises. Il importe peu ici que les retournements des autorités mexicaines relèvent de la ruse ou seulement d'une mauvaise communication entre elles. Le Luxembourg a déjà démontré que l'autorisation d'accoster au quai n°3 avait été régulièrement obtenue, et que les autorités douanières avaient été non seulement averties de cet accostage, mais qu'elles furent partie prenante dans la décision d'affecter le quai n°3 au *Zheng He* par leur participation au *Comité d'exploitation du port de Tampico* (**Document L36**).

347.- L'incohérence des autorités s'est aussi manifestée dans les justifications changeantes avancées au soutien de l'immobilisation puis de la confiscation et de l'amende exorbitante. La décision prononçant la saisie-conservatoire du navire ne fut notifiée à l'Armateur qu'un mois après son adoption. Dit autrement, pendant plusieurs semaines, les autorités n'ont avancé aucune explication au maintien à quai du navire puis à son déplacement jusqu'au quai n°11 où il fut placé sous le gardiennage d'une société tierce au nom et pour le compte des douanes de Tampico. Dans le contexte du recours d'Amparo introduit par l'Armateur, le Mexique a ensuite tenté de justifier la saisie conservatoire par la présence du navire à un mauvais quai dans le cadre d'une demande d'importation temporaire. Sauf qu'une amende avait déjà été imposée et payée sur cette base (**Document L40**), et que c'est précisément la réalisation de la visite domiciliaire ayant conduit à la saisie conservatoire qui a empêché le déplacement du navire vers un autre quai prétendument plus adapté. Par la suite, une autre justification fut avancée, basée sur d'autres dispositions de la loi douanière mexicaine, celle de l'importation irrégulière en territoire mexicain. Puisque les autorités mexicaines elles-mêmes admettent qu'il n'y a jamais eu demande d'importation temporaire de la part du *Zheng He*, et que la présence du navire au quai n°3 sur autorisation de la Capitainerie du port pour des raisons purement nautique était régulière, il fallait bien trouver un autre fondement à l'immobilisation du navire, un fondement qui permettrait en plus de le confisquer et de le mettre une nouvelle fois à l'amende pour un montant autrement plus élevé. C'est alors que les autorités mexicaines ont reproché dans la décision du 15 février 2024 (**Document L50**) l'importation irrégulière du navire lui-même dès son entrée dans la mer territoriale en violation flagrante du droit de passage inoffensif comme le Luxembourg l'a déjà démontré<sup>143</sup>.

348.- Enfin, le Luxembourg rappelle que l'équipage et l'Armateur du *Zheng He* n'ont eu *aucune réponse* de la part des autorités face à la demande de libération du navire présentée le 19 avril 2024 (**Document L53**), une telle demande étant pourtant revêtue de la force exécutoire en vertu du droit mexicain. Alors qu'un certificat de non-appel contre la décision de la Cour de district avait été obtenu (**Document L52**), il fut suivi plusieurs semaines plus tard, alors que votre Tribunal venait d'être saisi, de l'apparition « providentielle » d'un appel

---

<sup>143</sup> V. *supra* Chapitre III.IV.

prétendument dans les délais. Un tel appel aurait donc mis plusieurs semaines à arriver par voie postale au sein du même Etat du Tamaulipas. Il y a là un nouvel exemple de frustration de la confiance légitime du navire, de son équipage et de son Etat du pavillon, sans qu'aucune explication crédible n'ait jamais été donnée par le Mexique. L'attitude de ce dernier ne peut en rien être considérée comme conforme à ce qu'il est raisonnable d'attendre d'un Etat souverain à savoir qu'il agisse vis-à-vis des navires étrangers de manière cohérente, sans ambiguïté, et transparente. Il en va de la possibilité même pour ces navires étrangers, et à travers eux pour leur Etat de pavillon, d'organiser leur circulation et leurs autres activités en lien avec l'utilisation à des fins internationalement licites de la mer conformément à la Convention.

## **2) La hâte et le manque de transparence des autorités mexicaines**

349.- L'accumulation d'irrégularités constatées par le juge interne mexicain (**Document L51**) lors de la visite domiciliaire témoigne des conditions exceptionnelles de hâte et d'opacité dans lesquelles ont agi les autorités mexicaines : l'ordre de visite domiciliaire de l'AGACE ne fut notifié ni au représentant légal de l'ASIPONA en charge du quai n°3 (**Document L44**) ni au Capitaine du *Zheng He* (**Document L49**). Cet ordre de visite fut exécuté au moment même où le navire devait être déplacé au quai n°6 (**Document L42**). Le prétexte invoqué pour faire obstacle au déplacement, celui d'une alerte météorologique, ne justifiait pourtant en aucun cas le maintien au quai n°3. En ce sens, le Luxembourg tient à rappeler au Tribunal que la pratique habituelle en cas de météorologie défavorable est que le Capitaine du port consulte les pilotes portuaires. Or, en l'espèce, les pilotes eux-mêmes n'avaient vu aucune difficulté météorologique particulière et s'étaient bien présentés au quai n°3 pour effectuer la manœuvre jusqu'au quai n°6, qui est situé seulement à quelques centaines de mètres de là. De manière très surprenante, les pilotes ont alors été alertés par radio d'un *avis de prudence* par le Capitaine du port (**Document L45, questions 5 et 6**). Mais, faut-il encore le rappeler, un tel avis n'emportait pas l'interdiction des mouvements au sein du port. Il fut d'ailleurs levé de manière fort opportune (**Document L48**) au moment même où commençait la visite domiciliaire du *Zheng He*.

350.- La décision des autorités de procéder en toute hâte le 1<sup>er</sup> novembre 2023 à la visite domiciliaire qui a déclenché l'ensemble de la procédure interroge d'autant plus que le *Zheng He* se trouvait, à compter du 11 octobre 2023, sur rade de Tampico, dans la mer territoriale mexicaine. Il était à disposition des autorités douanières qui avaient été informées par l'Agent du navire de son arrivée dès le 9 octobre 2023 (**Document L27**). Dit autrement, à tout moment au cours des 11 jours qui ont précédé l'arrivée du navire au quai n°3, les autorités douanières auraient pu procéder à une inspection mais ne l'ont pas fait. Pourquoi si l'importation irrégulière fut consommée dès l'entrée dans la mer territoriale, les mesures de coercition n'ont-elles pas été menées à ce moment-là ? Le lieu même de l'immobilisation du navire constitue un abus puisqu'en tant qu'Etat du port le Mexique a donné son autorisation à l'accostage avant de profiter, du moins le pensait-il, de la plus large marge de manœuvre offerte par la présence du navire dans les eaux intérieures. De même, pourquoi avoir fait obstacle sans raison légitime, s'il s'agissait de favoriser la régularisation de la situation et d'éviter une importation irrégulière, au mouvement autorisé vers le quai n°6 ? La seule raison est qu'il fallait absolument procéder le 1<sup>er</sup> novembre 2023 au quai n°3 à la visite domiciliaire programmée la veille, visite qui allait déboucher sur la saisie conservatoire du navire qui apparaît dès lors totalement disproportionnée.

351.- Il faut ensuite ajouter à la liste des irrégularités, démontrant le manque de transparence sérieux dans lequel s'est déroulé l'ensemble de la procédure, la mauvaise identification des auditeurs de l'AGACE montés à bord du navire sans en avoir l'habilitation

pour effectuer la visite domiciliaire le 1<sup>er</sup> novembre 2023, ce qui fut constaté par le juge mexicain (**Document L51**), la non-présentation du procès-verbal d'immobilisation au Capitaine du *Zheng He* au terme de cette visite domiciliaire, et la notification tardive de la saisie conservatoire au propriétaire du *Zheng He*, notification qui n'est intervenue que le 28 novembre 2023 soit prêt d'un mois après. A cela s'ajoute que des tiers semblent avoir été informés avant l'équipage et le propriétaire du navire de la décision du 15 février 2024 (**Document L55**) et, bien sûr, le maintien de l'immobilisation sans base légale à partir du 19 avril 2024 alors que la Capitainerie du port avait reçu notification de l'ordre de libération (**Document L53**).

352.- Le Luxembourg ne demande pas ici au Tribunal de se faire juge du respect des règles internes mexicaines mais de relever, au titre de l'article 300 de la Convention, que la manière dont le Mexique a agi ne saurait rester dans les limites d'un exercice raisonnable de sa compétence en tant qu'Etat côtier et Etat du port. Au regard des faits, la saisie conservatoire du navire dès le 1<sup>er</sup> novembre 2023, sans permettre une régularisation à un armateur de bonne foi, puis le maintien de l'immobilisation après le 19 avril 2024 sans base légale apparente, étaient donc manifestement injustifiés.

353.- Au titre du manque de transparence, il faut ajouter l'attitude du Mexique vis-à-vis du Luxembourg. Alors que ce dernier est directement affecté en tant qu'Etat du pavillon, il ne fut jamais prévenu des mesures de coercition adoptées à l'encontre du *Zheng He* par les autorités mexicaines elles-mêmes. Plus encore, alors que le Luxembourg a rapidement tenté d'entrer en discussion avec les autorités mexicaines et d'obtenir davantage d'information, indiquant son inquiétude pour la situation affectant son navire et confirmant que celui-ci était immatriculé au registre luxembourgeois, les autorités mexicaines ont longtemps gardé le silence. Elles n'ont émis qu'une seule Note verbale au cours des huit premiers mois de l'immobilisation du *Zheng He* face aux multiples Notes verbales luxembourgeoises. Ce manque de transparence s'est poursuivi après l'introduction de l'instance devant votre Tribunal et même après l'engagement pris par le Mexique, lors des plaidoiries portant sur la Demande en prescription de mesures conservatoires, de coopérer avec le Luxembourg à propos de « toute demande d'information strictement liée à cette affaire »<sup>144</sup>. A titre d'exemple, alors que le Luxembourg a demandé au Mexique, notamment dans sa Note verbale du 27 septembre 2024 (**Document L39**), de lui fournir la lettre du Directeur général des ports du Mexique autorisant explicitement le changement temporaire d'affectation du quai n°3 pour 8 semaines, afin d'y permettre l'escale purement nautique du *Zheng He*, celui-ci est resté totalement silencieux. Le Luxembourg tient également à rappeler que l'Armateur du *Zheng He* a obtenu de l'*Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales* (INAI) que le SAT fournisse, dans un délai maximum de 10 jours ouvrés, une version publique des 77 résolutions listées à l'Annexe 51 du Mexique (**Document L83**) qui sont censées prouver le caractère habituel du traitement réservé au *Zheng He* (**Document L85**). Or, le Mexique n'a donné accès que plusieurs semaines plus tard à un ensemble de documents incomplets et caviardés dont certains sont presque entièrement illisibles. Depuis, c'est l'INAI lui-même qui a été supprimé par le législateur mexicain rendant très improbable toute nouvelle communication de pièce de la part de le SAT malgré l'injonction qui pesait sur elle. C'est pourquoi le Luxembourg a pris l'initiative, par Note verbale datée du 16 janvier 2025 (**Document L65**), de demander directement au Mexique communication intégrale des 77 résolutions en cause, mais là encore sans succès. Le Luxembourg rappelle également avoir demandé au Mexique des informations concernant la première demande d'évocation devant la Cour suprême dans sa Note verbale du

---

<sup>144</sup> Déclaration de l'agent du Mexique citée par le Tribunal dans l'Ordonnance du 27 juillet 2024 sur la Demande en prescription de mesures conservatoires, para. 145.

27 septembre 2024 (**Document L63**), informations qu'il n'a jamais obtenues de la part du Mexique.

### 3) *La disproportion de l'atteinte au navire et à son Etat de pavillon*

354.- Le Luxembourg se contentera de rappeler ici que la décision du 15 février 2024 (**Document L50**) prononce de manière cumulative une amende de plus de 1 616 millions de pesos mexicains et une confiscation au profit du Trésor fédéral mexicain. Au-delà d'être disproportionnée, le Luxembourg rappelle qu'une telle sanction est discriminatoire : jamais un navire étranger équivalent au *Zheng He* n'a fait l'objet d'une telle « double peine » dans un port de mer mexicain<sup>145</sup>. Les statistiques communiquées par le Mexique le confirment de manière éclatante : l'amende prononcée à l'encontre du *Zheng He* dépasse à elle seule et très largement le montant de toutes les autres amendes prononcées dans les affaires rapportées par l'AGACE (**Document L83**). Le premier tableau récapitulatif reproduit dans cette pièce versée par le Mexique au cours de la phase relative à la demande en prescription de mesures conservatoires est clair : pour la période 2012-2024, le montant total des amendes prononcées s'est élevé à 1 819 millions de pesos mexicains. Dès lors, si l'on retrace l'amende de 1 616 millions prononcée contre le *Zheng He*, il ne reste « que » 203 millions. La disproportion est d'autant plus patente lorsque l'on compare l'amende prononcée à l'encontre du *Zheng He* pour importation irrégulière sur le territoire mexicain et le coût que le même navire aurait dû acquitter pour une importation temporaire : le *Zheng He* lui-même avait acquitté « seulement » 744 pesos mexicains au printemps 2023 pour une telle importation temporaire, qui au surplus est valable 10 ans (**Document L82**).

355.- Le Luxembourg rappelle que ces sanctions, l'amende exorbitante et la confiscation du navire, sont fondées sur la prétendue importation irrégulière du *Zheng He* dès son entrée dans la mer territoriale mexicaine. Or, comme il a déjà été démontré dans ce mémoire<sup>146</sup>, il n'a jamais été question pour le *Zheng He* de réaliser une quelconque activité économique sur le territoire mexicain mais seulement d'escaler à des fins nautiques avant de répartir pour les Bahamas où des contrats de dragage l'attendaient. En ce sens, le *Zheng He* a obtenu les autorisations nécessaires et a par ailleurs tenté de se mettre en conformité avec les exigences des autorités mexicaines comme le montre sa demande de changement de quai, changement empêché par les autorités mexicaines elles-mêmes le 1<sup>er</sup> novembre 2023. Sa bonne foi ne peut dès lors être mise en cause.

356.- Le Luxembourg attire ici l'attention du Tribunal sur l'arbitrage relatif au *Duzgit Integrity* dans lequel les arbitres ont retenu :

*« Customs fines apply to goods that are intended for import. Here there was no question of importation or even of an economic transaction. [...] In the circumstances, the heavy Custom Directorates fine of more than EUR 1,000,000 imposed by São Tomé appears to be misplaced and disproportionate.*

*Further, there is no evidence to suggest that Duzgit Integrity was a repeat offender. [...]*

*The Tribunal further recalls that for eight months, until its release under the terms of the Settlement Agreement, the vessel was under the full control of São Tomé while all expenses and responsibility were borne by the Maltese owner.*

*In the Tribunal's view, when considered together, the prolonged detention of the Master and the vessel, the monetary sanctions, and the confiscation of the entire cargo, cannot be regarded as proportional to the original offence or the interest of ensuring respect for São*

---

<sup>145</sup> V. *supra* Chapitre V. II. 2.

<sup>146</sup> V. *supra* Chapitre I.I.D, I.II.B et I.II.C.

*Tomé's sovereignty (including São Tomé's interest in demonstrating that such conduct will not be tolerated in future cases).*

*The disproportionality is such that it renders the cumulative effect of these sanctions incompatible with the responsibilities of a State exercising sovereignty on the basis of Article 49 of the Convention. »<sup>147</sup>*

En ce qui concerne notre espèce, l'immobilisation se prolonge depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2023. L'équipage et les propriétaires du *Zheng He* ne l'ont jamais abandonné au cours de ces longs mois. Si le *Zheng He* a été placé par les autorités douanières mexicaines sous la garde et le contrôle de *Tampico Terminal Maritima SA* (**Document L77**), les propriétaires luxembourgeois supportent toujours l'ensemble des coûts et responsabilités afférents au navire. On rappellera par ailleurs qu'un ordre de libération du navire avait été obtenu et notifié à la Capitainerie du port de Tampico le 19 avril 2024 (**Document L53**) sans être suivi d'aucun effet. Dès lors, la durée de l'immobilisation est due à la seule volonté des autorités mexicaines de maintenir le navire sous leur juridiction, usant pour cela de tous les stratagèmes, y compris l'introduction de recours tardif, pour ce qui est de l'appel interjeté hors délai contre la décision de la Cour de district de Tampico constatant la nullité de la procédure diligentée contre le *Zheng He*, ou de recours exceptionnels, pour ce qui est de la demande d'évocation devant la Cour suprême introduite par l'AGACE **par deux fois sans élément nouveau (Documents L68.1 et 68.3)**. Il y a bien là un exercice par le Mexique de ses prérogatives juridiques en tant qu'Etat côtier et du port, qui lui permettent de maintenir le navire à quai sous son gardiennage, dont le Mexique ne peut ignorer qu'il porte très fortement atteinte aux droits et aux libertés du Luxembourg en tant qu'Etat du pavillon. Au-delà donc de l'impossibilité pour le Luxembourg d'exercer pleinement sa juridiction sur son navire et de jouir à travers lui de la liberté de la haute mer, impossibilité qui a été démontrée<sup>148</sup>, c'est la durée de cette impossibilité **entretenu à dessein** par le Mexique qui constitue un abus.

357.- Même sur son territoire, l'Etat souverain reste dans l'obligation de tenir compte des droits et libertés reconnus aux autres Etats afin de ne pas rendre leur exercice impossible. Ici, l'application par le Mexique de sa législation douanière au *Zheng He* est venue limiter de manière injustifiée et disproportionnée les droits du Luxembourg en tant qu'Etat du pavillon à savoir le droit de passage inoffensif, le droit à l'égalité de traitement, et le droit d'exercer sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratifs, technique et social sur un navire battant son pavillon.

---

<sup>147</sup> *Arbitrage du Duzgit Integrity (Malte c. São Tomé et Príncipe)*, sentence du 5 septembre 2016, para. 257-261.

<sup>148</sup> V. *supra* Chapitre IV.I.D.

### III. En conséquence, le Mexique doit supporter l'entière responsabilité des frais de procédure engagée par le Luxembourg dans la présente instance

358.- Au-delà de constituer une violation de l'article 300 de la Convention qui engage sa responsabilité internationale et l'oblige à réparer les préjudices causés par cette violation, la commission d'un abus de droit de la part du Mexique appelle une modification de la répartition des frais de procédure.

359.- Conformément à l'article 34 du Statut du Tribunal, « *A moins que le Tribunal n'en décide autrement, chaque partie supporte ses frais de procédure* ». Dès lors, si chaque partie à l'instance assume normalement les frais qu'elle a engagés, le Tribunal dispose du pouvoir de modifier cette répartition et de faire supporter en tout ou partie les frais de procédure d'une partie sur l'autre partie.

360.- Le Luxembourg considère que la gravité particulière qui s'attache au constat d'un abus de droit, la menace qu'un tel abus de droit représente pour l'ordre juridique mis en place par la Convention et la stabilité des relations entre les Etats parties, tout comme la nécessité de dissuader pour l'avenir la répétition d'un tel abus, doit conduire le Tribunal à mettre l'entière responsabilité des frais de procédure à la charge de la partie responsable d'un tel abus. En effet, si le constat d'un abus de droit en violation de l'article 300 ne s'accompagne pas d'une sanction financière découlant de la charge de l'entière responsabilité des frais de la procédure, il risque de n'y avoir aucune conséquence particulière pour l'Etat auteur d'un tel abus : un tel abus se doublera le plus souvent de la violation d'une ou plusieurs autres dispositions de la Convention, de telles violations permettant déjà d'engager la responsabilité internationale de l'Etat mis en cause et d'obtenir réparation des dommages causés. Le constat d'un abus de droit ou d'un manquement à l'obligation de bonne foi n'aura donc vraisemblablement aucune autre conséquence que l'indignité particulière qui s'attache à son constat par une juridiction internationale. Le Luxembourg considère que cela n'est pas suffisant.

361.- En l'espèce, si le Mexique n'avait pas agi de mauvaise foi et commis un abus de droit, détournant de manière grossière et exerçant de manière déraisonnable ses pouvoirs en tant qu'Etat côtier et du port, le Luxembourg n'aurait pas fait le choix d'introduire une instance devant le présent Tribunal. Le Luxembourg tient par ailleurs à souligner que la durée de la procédure devant le Tribunal est largement le fait du Mexique qui s'est pendant longtemps refusé à engager des négociations diplomatiques sérieuses avec le Luxembourg et n'a prétendu le faire qu'une fois que la remise du mémoire du Luxembourg devenait imminente, imposant aux deux parties de demander conjointement une prorogation au Tribunal (**Lettre conjointe reçue au Greffe du Tribunal le 29 janvier 2025**). Le Luxembourg ajoute qu'il a tout fait de son côté pour maintenir les frais engendrés pour lui dans la présente instance à des niveaux raisonnables.

## CHAPITRE VII. LES PREJUDICES CAUSES AU LUXEMBOURG ET AUX PERSONNES AYANT UN INTERET LIE A L'ACTIVITE DU NAVIRE ZHENG HE

362.- Le Tribunal a inscrit sa jurisprudence dans la continuité des principes les mieux établis du droit international. Il a ainsi décidé, à plusieurs reprises, que le fait internationalement illicite d'un Etat engage sa responsabilité internationale et implique le prononcé d'une réparation adéquate, aussi proche que possible de la réparation intégrale. Dans l'affaire du « navire Saiga n°2 », il décide :

*« Selon une règle bien établie du droit international, un Etat qui a subi un préjudice à la suite d'un acte illicite d'un autre Etat est en droit d'obtenir réparation du préjudice qu'il a subi du fait de l'Etat qui a commis l'acte illicite, et « la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis » (Usine de Chorzów, fond, arrêt n° 13, 1928, C.P.J.I. série A n° 17, p. 47) ».*

363.- En visant la réparation du préjudice, le Tribunal s'inscrit également dans la compréhension contemporaine communément admise que le « *préjudice (injury) comprend tout dommage (damage), tant matériel que moral, résultant du fait internationalement illicite de l'Etat* » ainsi que la Commission du droit international l'a consolidé dans son *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite*<sup>149</sup>. Le préjudice englobe donc le dommage matériel, le dommage moral et l'atteinte même à l'intérêt juridique protégé de l'Etat victime de la violation du droit international. Le Tribunal l'a reconnu dans sa jurisprudence, notamment dans l'arrêt Saiga n°2 et dans les arrêts ultérieurs.

364.- Dans un premier temps, il sera allégué et prouvé que le Luxembourg et les personnes impliquées ou ayant un intérêt lié à l'activité du Navire *Zheng He* ont subi des préjudices (I). Dans un second temps, il sera établi que les violations de la Convention par le Mexique sont la cause directe, immédiate et exclusive des préjudices causés au Luxembourg et aux personnes ayant un intérêt lié à l'activité du Navire *Zheng He* (II).

---

<sup>149</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite*, ACIDI, 2001, vol. II-2

## **I. Le Luxembourg et les personnes impliquées ou ayant un intérêt lié à l'activité du Navire *Zheng He* ont subi des préjudices**

365.- A ce stade préliminaire de la procédure au fond, le Luxembourg ne peut pas encore établir le *quantum* définitif de la dette de réparation incombant au Mexique, dans la mesure où la plupart des préjudices connaissent un accroissement journalier. Le Luxembourg indique que pour chaque poste de préjudice, il produira en temps utile les décomptes et les rapports d'expert qui lui permettront alors de formuler des demandes d'un montant déterminé. Les montants ici indiqués correspondent à une première évaluation à parfaire à l'issue de la procédure devant le Tribunal.

366.- Après avoir identifié les chefs de préjudice subis par le Luxembourg résultant de la violation internationale de ses droits garantis par la Convention (A), les chefs de préjudice subis par les membres de l'équipage seront établis (B). On poursuivra par l'établissement des chefs de préjudice subis par les autres personnes impliquées ou ayant intérêt dans l'activité du Navire *Zheng He* (C) et l'on finira par les frais de procédure (D) et les intérêts (E).

### **A. Les chefs de préjudice subis par le Luxembourg**

367.- Le Luxembourg a subi un dommage moral d'une particulière gravité du fait de sa qualité d'Etat sans littoral au sens de la Convention (A). En raison de l'inertie opposée par le Mexique depuis que le Luxembourg a envoyé sa première Note verbale le 7 novembre 2023, le Grand-Duché a engagé des frais substantiels (B).

#### ***1) L'atteinte au pavillon d'un Etat sans littoral***

368.- L'immobilisation du *Zheng He* puis l'engagement d'une procédure d'expropriation du navire et le prononcé d'une amende exorbitante caractérisent plusieurs violations par le Mexique des libertés, droits et prérogatives que le Luxembourg tient de la Convention comme cela a été démontré plus haut (Chapitres III, IV, V et VI). Par leur seule survenance, ces violations par le Mexique en sa qualité d'Etat côtier de ses obligations à l'égard de l'Etat du pavillon ont causé un *dommage moral* au Luxembourg.

369.- Chacune des violations reprochées au Mexique est déjà constitutive en soi d'un *préjudice juridique* pour le Luxembourg. Il s'agit d'une *atteinte continue* au pavillon du Luxembourg, que cela résulte de la négation du statut de navire luxembourgeois indûment requalifié en simple marchandise, du refus de reconnaissance de son droit de passage inoffensif, de l'obstruction à l'exercice des droits, devoirs et prérogatives notamment au titre de sa juridiction et de son contrôle, ainsi que du traitement discriminatoire dont il a fait l'objet.

370.- A l'égard d'un Etat sans littoral côtier, le Luxembourg soutient que ces violations présentent en outre une particulière gravité, car elles reviennent à contester des droits et libertés aujourd'hui acquis en vertu de la Convention par tout Etat sans littoral côtier, pour revenir à des postures du XIX<sup>ème</sup> siècle. On se souvient par exemple de la dépêche du ministre de la Marine d'un Etat côtier en date du 29 décembre 1854 qui avait déclaré « *ne pas reconnaître à la Suisse*

*le droit d'avoir un pavillon maritime, que sa situation maritime ne lui permettait ni de surveiller ni de protéger »*<sup>150</sup>.

371.- De tels griefs ne sauraient être adressés au pavillon luxembourgeois dont la politique rigoureuse et les exigences lui valent d'être reconnu un pavillon exemplaire. Le pavillon luxembourgeois encourage en effet 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 Veritas. La qualité du pavillon maritime luxembourgeois est attestée par le résultat des contrôles opérés sur ses navires par les Etats du *Memorandum de Paris*. Les navires battant pavillon luxembourgeois y sont classés en liste blanche. Le pavillon figure même parmi le club fermé des pavillons dits à bas risque, au terme de l'audit conduit par l'OMI et VIMSAS. Dans ce contexte, la publicité donnée à l'immobilisation et à la procédure d'expropriation du *Zheng He*, sont de nature à nuire à la réputation du pavillon luxembourgeois.

372.- Ainsi, le Luxembourg allègue et prouve qu'il a subi non seulement un *dommage juridique* résultant du seul fait internationalement illicite, mais encore un *dommage politique* résultant à la fois de la nature des normes atteintes et des circonstances de l'atteinte. Pour un Etat sans littoral, la négation du statut de navire et du droit de passage inoffensif est d'une nature particulièrement grave. La continuité et la répétition de l'atteinte sont également des circonstances particulièrement graves. La large publicité donnée à l'immobilisation du navire et ses suites dans la presse maritime spécialisée, notamment dans le *Lloyd's List (Document L56.1)*<sup>151</sup> et dans *Le marin (Document L56.2)*<sup>152</sup>, préjudicie au pavillon dans la communauté maritime. Dans la presse généraliste électronique et papier, c'est l'image du Luxembourg qui se trouve atteinte. Le pavillon luxembourgeois est y qualifié par la presse de minuscule (*tiny*)<sup>153</sup>. Les chroniqueurs insistent sur l'échec des négociations diplomatiques<sup>154</sup>. Ils propagent à tort l'idée qu'il n'est pas pris soin des marins qui seraient retenus à bord sans eau ni nourriture (*Document L57*)<sup>155</sup>, ce qui nuit gravement à la réputation de pavillon vertueux du Luxembourg, Etat partie à la Convention du travail maritime..

373.- S'agissant du *dommage juridique*, le Luxembourg sollicite respectueusement du Tribunal qu'il invite le Mexique à prononcer des excuses publiques. S'agissant du *dommage politique*, lié à l'atteinte à l'image du pavillon, le Luxembourg sollicite respectueusement du Tribunal qu'il impose au Mexique le versement d'un euro symbolique à titre de satisfaction.

## **2) L'engagement de frais substantiels en plus des frais usuels de procédure**

374.- Le Grand-Duché de Luxembourg a engagé des frais substantiels pour défendre les intérêts de son pavillon, dans une situation d'asymétrie. L'asymétrie résulte d'abord de l'absence d'engagement effectif du Mexique dans la recherche active d'une solution négociée. Le Luxembourg a multiplié, dès l'immobilisation du navire, les contacts informels, les notes verbales et les demandes d'entretien, manifestant son intention de rechercher une solution

---

<sup>150</sup> Citée par G. Gidel, *Le droit international public de la mer; Le temps de paix. T. I, Introduction, La Haute Mer*, Paris, Librairie Duchemin, 1981, p. 79

<sup>151</sup> <https://www.lloydslist.com/LL1149384/Mexico-treated-vessel-as-imported-goods-Luxembourg-alleges>

<sup>152</sup> <https://lemarin.ouest-france.fr/juridique/le-mexique-detient-une-drague-de-jan-de-nul-depuis-plus-de-huit-mois-et-reclame-78-millions-deuros-bb09d9be-6146-11ef-9def-0ffd2dc3a11f>

<sup>153</sup> Par exemple, 11/07/2024, <https://www.bignewsnetwork.com/news/274451022/luxembourg-accuses-mexico-of-illegal-ship-seizure-at-maritime-tribunal>

<sup>154</sup> 27/07/2024 <https://www.bignewsnetwork.com/news/274471841/maritime-tribunal-refuses-to-issue-emergency-measures-over-detained-ship>

<sup>155</sup> [https://www.vrt.be/vrtnws/en/2024/08/15/flemish-company\\_s-dredging-unable-to-leave-mexico-strange-that/](https://www.vrt.be/vrtnws/en/2024/08/15/flemish-company_s-dredging-unable-to-leave-mexico-strange-that/)

négoziée par la participation de représentants de très haut niveau de l'exécutif luxembourgeois. En retour, le Luxembourg s'est vu opposer une inertie policée.

375.- Cette inertie, contraire au principe de bonne foi, s'est traduite de plusieurs manières. *Premièrement*, le Mexique a cherché à préserver son avantage probatoire, en ne communiquant pas en temps utiles et de façon complète des pièces identifiées qui sont en sa possession. Il en va ainsi de la lettre adressée par la Direction des ports du Mexique au port de Tampico, modifiant temporairement l'affectation du quai n°3 pour y permettre l'amarrage licite du *Zheng He* que le Luxembourg a dû se procurer par ses propres moyens (**Document L32 et L38**). Il en va encore ainsi des résolutions de l'**Annexe 51** que le Mexique (**Document L83**) a produite, en dernière minute, aux fins répondre à la requête de mesures conservatoires. Cette pièce est anonymisée et caviardée, de sorte qu'elle n'est pas exploitable aux fins d'apprécier l'existence ou non d'une situation de discrimination. Or l'usage des voies de droit internes au Mexique n'a pas permis d'obtenir la communication des informations ainsi dissimulées : d'abord la décision de l'organe permettant l'accès aux informations administratives, l'INAI, qui enjoignait la communication de ces informations n'a pas été suivie d'effets ; ensuite, le législateur mexicain vient de supprimer l'INAI, ce qui provoque de vives critiques des défenseurs des droits de l'Homme au Mexique. Dans ces conditions, la non-réponse opposée par le Mexique aux demandes de communication réitérées du Luxembourg (**Documents L63 et L65**) caractérise un manquement à la bonne foi.

376.- *Deuxièmement*, les administrations des Etats-Unis du Mexique ont déployé une stratégie dilatoire dès avant l'instance sur les mesures conservatoires. Alors que la Cour de district de Tampico avait annulé la visite domiciliaire dont l'irrégularité viciait toute la procédure d'immobilisation et d'expropriation, les autorités mexicaines n'ont pas craint de multiplier les voies de recours contre cette décision devant conduire à la libération du navire, allant jusqu'à se prévaloir pendant l'audience devant le Tribunal, d'une demande d'évocation de l'affaire par la Cour suprême du Mexique adressée le 18 juin 2024 (**Document L68.1**). Or il apparaît que la Cour suprême a finalement refusé d'exercer son pouvoir d'évocation, ce qui aura pour effet de différer encore l'issue des voies de recours internes (**Document L68.2**).

377.- *Troisièmement*, le Tribunal est invité à prendre en considération que l'obstruction à toute solution amiable n'est la conséquence ni d'un manque de culture maritime du Mexique, ni d'une administration maritime insuffisamment développée. L'importance du SEMAR, avec la multitude de ses directions et services<sup>156</sup>, atteste que le Mexique disposait de toutes les ressources opérationnelles, techniques et humaines pour apporter à la situation du *Zheng He* une solution rapide et conforme au droit international : il existe ainsi une *Unité juridique* directement attachée au Secrétaire de la Marine et une *Unité de coordination des ports et de la marine marchande*. Au lieu de mobiliser ces ressources en vue d'une solution négociée, il les a mobilisées pour perpétuer l'atteinte aux droits du Luxembourg.

378.- S'agissant des frais substantiels engagés par le Luxembourg au-delà des frais habituels de procédure, le Luxembourg sollicite respectueusement du Tribunal qu'il impose au Mexique le versement d'une somme de 200.000 € à parfaire.

---

<sup>156</sup> *Manuel de organización general de la Secretaría de marina, Acuerdo secretarial núm. 360/2023, DOF, 28/07/2023, [https://dof.gob.mx/nota\_detalle.php?codigo=5697005&fecha=28/07/2023#gsc.tab=0]*

## B. Les préjudices subis par les membres d'équipage

379.- Les membres d'équipage ont subi un préjudice moral et un préjudice de perte d'activité. Ces deux postes de préjudice font état des conséquences de l'immobilisation sur l'accomplissement du contrat d'engagement maritime et sur le maintien des compétences professionnelles des marins.

### 1) Le préjudice moral

380.- Le Capitaine du *Zheng He* et les membres de l'équipage dont il a la responsabilité ont tout d'abord subi un stress initial lié à la procédure d'immobilisation du navire par l'AGACE le 1<sup>er</sup> novembre 2023 (**Document L49**). Ce stress initial est prolongé par un faisceau de facteurs créant les conditions objectives d'une situation de risque psychosocial selon l'approche consacrée par l'OIT et l'OMS<sup>157</sup>.

381.- *Premièrement*, depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2023, le navire *Zheng He* est continûment amarré à poste fixe au port de Tampico. S'il s'agit d'un navire moderne, les espaces de vie à bord d'un navire de service sont exigus, plus exigus qu'à bord d'un navire dédié au transport de marchandises. Dans ces conditions, le *huis clos* à bord d'un navire immobilisé crée les conditions objectives d'un risque psychosocial reconnu par les ethnologues du travail : « *Ni morts, ni vivants : marins !* »<sup>158</sup>.

382.- *Deuxièmement*, un autre facteur de risque psychosocial tient au fait que, dans l'exécution de leur contrat d'engagement maritime, les membres d'équipage sont privés des activités nautiques qui font l'intérêt du travail des gens de mer. Ils veillent à la sécurité et à l'entretien d'un navire immobilisé, sans navigation, sans manœuvre et sans les interactions professionnelles habituelles avec les autres navires et les autres corps de métiers intervenant sur les marchés de travaux publics. Ce risque psychosocial est bien connu des psychologues du travail sous le nom de *bore out syndrom*<sup>159</sup>. La relève d'équipage organisée par l'Armateur ne suffit pas à combattre ce risque psychosocial, puisque les marins affectés au *Zheng He* n'ont pas d'autre horizon professionnel que de retourner sur leur navire à l'issue de la période de repos.

383.- *Troisièmement*, un facteur de risque psychosocial tient à l'insécurité régnant au Mexique, et en particulier dans le Tamaulipas, pour les étrangers du fait des activités criminelles notoires, de kidnapping des étrangers (**Document L90**), de trafic de stupéfiants et de corruption. Ainsi, la COFACE, qui fournit des garanties pour le commerce extérieur, analyse les « risques pays » du Mexique, en visant parmi les points faibles : « *Forte criminalité liée aux cartels de la drogue et au trafic de stupéfiants, forte corruption surfant sur la pauvreté et l'inégalité* »<sup>160</sup>. Il

---

<sup>157</sup> BIT (Bureau international du Travail), 1986, *Les facteurs psychosociaux au travail : nature, incidence et prévention, Rapport du Comité mixte OIT-OMS de la médecine du travail*, 9e session, Genève, 18-24 septembre 1984, Série sécurité, hygiène et médecine du travail no 56 (Genève)

<sup>158</sup> M. Duval, *Ni morts, ni vivants : Marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, Paris, Presses Universitaires de France, 1998, 148 p.

<sup>159</sup> D. Jégaden., 2010, « Le stress et l'ennui chez les marins », *La Revue Maritime*, n° 489, pp. 48-55 ; D. Jégaden, M. Rio, S. Bianco, D. Lucas, B. Loddé, J.D. Dewitte, « L'ennui au travail et la disposition à l'ennui chez les marins : différence entre officiers et personnels d'exécution », *Archives des Maladies Professionnelles et de l'Environnement*, Volume 76, Issue 1, 2015, p. 3-10 ; N. Coadic, D. Jégaden, D. Lucas, « Évaluation de la santé mentale et des facteurs psychosociaux chez les élèves officiers de l'école de la marine marchande », *Annales Médico-psychologiques, revue psychiatrique*, Volume 182, Issue 3, 2024, pages 273-278. Le Dr Dominique Jégaden est médecin en chef honoraire de la Marine, président de la société française de médecine maritime.

<sup>160</sup> <https://www.coface.com/fr/actualites-economie-conseils-d-experts/tableau-de-bord-des-risques-economiques/fiches-risques-pays/mexique>

en résulte que les marins ne peuvent échapper au risque psychosocial du *huit clos* sur leur navire exigü, dans la mesure où l'environnement externe est objectivement analysé comme dangereux. L'enquête conduite auprès des marins par l'Armateur (**Document L92**) établit la réalité du risque psychosocial.

384.- S'agissant du préjudice moral des personnes physiques, la jurisprudence internationale admet le jeu de présomptions en faveur de la victime. Ainsi, pour la Cour internationale de justice, suivie par d'autres juridictions comme la Cour interaméricaine des droits de l'Homme :

*« Un préjudice immatériel peut-être établi même en l'absence d'éléments de preuve précis. Dans le cas de M. Diallo ; le préjudice immatériel découle indubitablement des faits illicites de la RDC dont la Cour a déjà établi l'existence »*<sup>161</sup>.

385.- S'agissant du préjudice moral subi par les marins ayant servi à bord du *Zheng He* par rotation lors de l'immobilisation, le Luxembourg sollicite respectueusement du Tribunal qu'il impose au Mexique le versement d'une somme de 2000 € par marin, à titre d'indemnité.

## **2) Les préjudices de perte d'activité**

386.- Outre le préjudice moral, les marins souffrent de préjudices économiques et professionnels liés à la perte d'activité. La réduction à néant des activités de manœuvre et de navigation affecte tous les postes, passerelle, radio et machine. Il en résulte pour les marins une plus grande difficulté au maintien de leurs compétences professionnelles. La perte d'activité de dragage affecte également le maintien des compétences professionnelles spécifiques à l'opération d'un navire de dragage, à tous les postes, passerelle, radio et machine. Elle occasionne de surcroît une perte de revenus pour les membres de l'équipage qui sont privés de primes d'activité journalières désignées comme « *Missed Out Cutterbonus* ».

387.- S'agissant du préjudice de perte d'activité subi par les marins ayant servi à bord du *Zheng He* par rotation lors de l'immobilisation, le Luxembourg sollicite respectueusement du Tribunal qu'il impose au Mexique, à titre d'indemnité, le versement d'une somme évaluée provisoirement à ce jour à 95.370,733 euros pour les pertes de revenus en euros et de 23.327,79 USD les pertes de revenus en dollars.

## **C. Les préjudices subis par les personnes impliquées ou ayant intérêt dans l'activité du Navire *Zheng He***

388.- Les personnes impliquées ou ayant un intérêt dans l'activité du navire *Zheng He* ont subi des préjudices relevant de quatre catégories principales : les droits et frais liés à l'immobilisation prolongée du navire *Zheng He* à Tampico (1), les pertes liées à la dépréciation, à la dégradation et à l'expropriation du *Zheng He* (2), les pertes de revenus liées à l'impossibilité d'exploiter le navire (3).

---

<sup>161</sup> CIJ, Affaire *Ahmadou Sadio Diallo* (République de Guinée c. République démocratique du Congo), arrêt du 30 novembre 2010 p. 334 § 21

**1) Les droits et frais liés à l'immobilisation prolongée du navire Zheng He à Tampico**

389.- Les droits et frais liés à l'immobilisation prolongée du navire *Zheng He* à Tampico recouvrent à la fois les droits de port et redevances (i), les frais salariaux et d'assurance liés au maintien à bord d'un équipage minimum conforme au *Minimum Safe Manning Document* (ii), les frais de soutage (iii) et les frais d'avitaillement en produits de première nécessité (iv).

*i) Les droits de port et redevances*

390.- Suite à la visite domiciliaire et à l'immobilisation du navire par les autorités mexicaines le 1<sup>er</sup> novembre 2023, le *Zheng He* a été contraint de demeurer à quai au port de Tampico, successivement au quai n°3 et au quai n°11 sur le terminal opéré par Portum 21 qui fait état, au 15 novembre 2023, d'un tarif horaire d'amarrage de 30 pesos mexicains de l'heure. Sur ce seul poste, l'amarrage forcé du navire, pour une durée continue au terme indéterminé, donne donc lieu, à l'accroissement journalier de droits de port qui seront réclamés à l'Armateur si le navire lui est restitué. Au bout d'un an et six mois, la créance d'amarrage se monte déjà à 11.826.000 pesos mexicains. Ces dépenses excèdent les dépenses normales qui auraient incombé au propriétaire si l'escale nautique avait pris fin le 30 novembre 2023. L'évaluation provisoire de ce chef de préjudice matériel devra être complétée au jour où le Tribunal statue.

391.- Le Tribunal est invité à prendre en considération que par l'immobilisation abusive du *Zheng He*, le Mexique s'est créé à lui-même un titre de créance sur les droits de port et les redevances, le concessionnaire du port étant un simple écran.

*ii) Les frais salariaux et d'assurance exposés par l'Armateur en raison du maintien à bord d'un équipage minimum conforme au Minimum Safe Manning Document*

392.- Suite à la visite domiciliaire et à l'immobilisation du navire par les autorités mexicaines le 1<sup>er</sup> novembre 2023, l'Armateur a été contraint de maintenir à bord un équipage minimum, comportant les marins nécessaires à assurer la sécurité du navire, conformément aux règles internationales de sécurité maritime (**Document L8**) et ceux nécessaires à son entretien. Le maintien à bord de personnels ne répond donc pas à un choix de l'Armateur, mais au respect de ses obligations en droit maritime à bord d'un navire amarré à poste fixe par décision unilatérale du Mexique.

393.- Alors même que son navire était improductif, l'Armateur a dû payer non seulement les salaires, mais aussi les cotisations sociales, les couvertures d'assurance et encore les frais de rotation de l'équipage. En l'espèce, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2024, date à laquelle le *Zheng He* aurait dû prendre la mer pour naviguer vers le Bahamas, l'Armateur a dû poursuivre le versement des salaires à un moment où le navire n'exerçait plus aucune activité nautique ni de dragage. Il s'agit donc d'une situation caractérisée de surcoûts exposés sans la moindre exploitation commerciale du navire, que l'on qualifiera de « *wasted expenses* ». Ainsi, contrairement à l'hypothèse du « navire Norstar » (§ 438) où, selon le pavillon, l'obligation de paiement des salaires des gens de mer résultait de la continuité des contrats de travail, le versement des salaires est, dans la présente affaire, la conséquence exclusive et directe de la contrainte exercée sur l'Armateur par la saisie du navire et de la prolongation artificielle du contentieux en vue de l'expropriation par les autorités mexicaines. Tant que le navire demeure sous pavillon Luxembourgeois, il doit être entretenu et maintenu en sécurité.

394.- Les rotations et les relèves périodiques des marins ont également occasionné des coûts de rapatriement qui participent aux « *wasted expenses* ». Elles sont également nécessaires du fait du *huis clos* auquel l'équipage est contraint. Lorsque le Tribunal évaluera le dommage matériel subi par le Luxembourg, il est invité à prendre en considération que les marins ont été maintenus à bord sans pouvoir conduire aucune activité productive, ni pouvoir espérer en conduire à brève échéance, ce qui fait grief à l'Armateur. L'évaluation de ce chef de préjudice devra être complétée au jour où le Tribunal statue.

*iii) Les frais de soutage*

395.- L'immobilisation continue du navire, sur une aussi longue période au-delà de la durée prévue de l'escale, a donné lieu à la consommation journalière de carburant, en particulier pour alimenter le moteur auxiliaire et permettre le fonctionnement des équipements de sécurité et ceux nécessaires à la vie des marins demeurés à bord. Il s'agit également de « *wasted expenses* ». Cela constitue un dommage matériel pour l'Armateur et donc pour le Luxembourg. Lorsque le Tribunal évaluera ce poste de dommage matériel subi par le Luxembourg, il est invité à prendre en considération l'intégralité du carburant consommé depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2023. L'évaluation de ce chef de préjudice devra être complétée au jour où le Tribunal statue.

*iv) Les frais d'avitaillement en produits de première nécessité*

396.- L'immobilisation du navire sur une si longue période et la nécessité de maintenir à bord un équipage correspondant aux règles de sécurité maritime ont imposé un avitaillement régulier du navire en produits de première nécessité. Il s'agit encore de « *wasted expenses* ». Cela constitue un dommage matériel pour l'Armateur et donc pour le Luxembourg. Lorsque le Tribunal évaluera ce poste de dommage matériel subi par le Luxembourg, il est invité à prendre en considération l'intégralité du carburant consommé depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2023. L'évaluation de ce chef de préjudice devra être complétée au jour où le Tribunal statue.

397.- S'agissant du préjudice né des droits et frais liés à l'immobilisation prolongée du navire *Zheng He* à Tampico, le Luxembourg sollicite respectueusement du Tribunal qu'il impose au Mexique, le versement d'une indemnité pour l'heure évaluée à 3.854.715,24 € au 30 septembre 2024, à parfaire à l'issue de l'instance, certains postes restant encore à chiffrer.

**2) Les pertes liées à la dépréciation et à l'expropriation du navire *Zheng He***

398.- A ce jour, le *Zheng He* subit une dépréciation objective (i) et un risque d'expropriation définitive qui se concrétisera probablement durant la présente instance (ii).

*i) La dépréciation objective du navire*

399.- La dépréciation des navires obéit à une méthodologie et à des règles de calcul acceptées sur le marché. S'agissant des navires de service et en particulier des dragues, on se réfère au *Ciria Guide to cost standards for dredging equipment 2024* qui fait autorité s'agissant des dragues. L'application de cette méthodologie au *Zheng He* fait apparaître une dépréciation de 1.000.000 euros par mois (**Document L93**). Conformément à la jurisprudence du Tribunal, cette première évaluation sera confortée par une expertise impliquant un déplacement de l'expert.

400.- En situation normale d'usage, cette dépréciation est compensée par les revenus générés par l'exploitation du navire. Or du fait de l'immobilisation du navire depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2023, le *Zheng He* se déprécie sans générer le moindre revenu pour son Armateur. La dépréciation objective du navire est donc une perte pour l'Armateur. Lorsque le Tribunal évaluera ce poste de dommage matériel subi par le Luxembourg, il est invité à prendre en considération l'intégralité du temps d'immobilisation du navire depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2023.

401.- C'est en vain que le Mexique alléguerait que le Luxembourg n'a pas suffisamment rapporté la preuve de la dépréciation du *Zheng He* du fait de son immobilisation. En effet, l'immobilisation du *Zheng He* est un acte illicite au sens du droit international, ce qui produit des conséquences sur le standard de la preuve.

Dans un litige opposant le propriétaire turc de navires de service faisant fonction de centrales électriques à l'Etat du Pakistan devant un tribunal CIRDI<sup>162</sup>, le Tribunal composé de trois arbitres expérimentés a décidé que :

*« When a party, such as Pakistan, has unlawfully created a situation likely to generate damages - and the detention of a vessel in outer anchorage is likely to do - it cannot be exonerated from liability only because the damaged party was not able to evidence that the situation so created caused the expected damages. Without a complete reversal of the burden of proof of the causation, the party whose acts are likely to generate damages must at least establish that it took appropriate measures to avoid or reduce the expected damages. Pakistan did nothing of that sort ».*

Le Tribunal arbitral poursuit au § 779 :

*« Indeed, a vessel which is suddenly detained and not released until seven months after the Tribunal renders a decision ordering such release is not expected to be maintained as it would be in the ordinary course of business. This is even more the case when the vessel remains forcibly idled and subjected to inhospitable sea and weather conditions, as it was the case ».*

Dans l'hypothèse où le navire *Zheng He* serait restitué à l'Armateur luxembourgeois, son légitime propriétaire, le Tribunal est invité à constater que la preuve de la dépréciation annuelle du navire du fait de son immobilisation est suffisamment établie.

402.- S'agissant du préjudice né de la dépréciation du navire *Zheng He* du fait de son immobilisation prolongée et dans l'hypothèse où le navire serait finalement restitué par le Mexique, le Luxembourg sollicite respectueusement du Tribunal qu'il impose au Mexique, le versement d'une indemnité, évaluée à 1.000.000 € par mois depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2023 et à parfaire à l'issue de l'instance.

*ii) La perte probable du navire en cas d'échec des voies de droit locales contre la décision d'expropriation*

403.- Depuis la décision administrative unilatérale de l'AGACE en date du 15 février 2024, le Mexique a enclenché un processus en vue de l'expropriation du navire. Au jour où le Luxembourg conclut, si l'expropriation n'est pas encore définitive du point de vue mexicain, c'est du seul fait de l'autolimitation des autorités mexicaines, à la suite de l'introduction de la présente instance, et de leur prétention à exercer des voies de recours hors délai ou futiles. Mais

---

<sup>162</sup> *Karkey Karadeniz Elektrik Uretim A.S. v. Islamic Republic of Pakistan* (ICSID Case No. ARB/13/1), 17/01/2019, § ° 777).

il existe une forte probabilité que l'expropriation soit définitivement prononcée dans les mois à venir. Dans ce cas, le Tribunal devra se prononcer sur le préjudice matériel tiré de la perte du navire *Zheng He*. A cette fin, le Tribunal est invité à prendre en considération plusieurs paramètres objectifs.

404.- Tout d'abord, le Tribunal est invité à considérer les preuves résultant de la classification du navire et de sa certification par le *Bureau Veritas* (**Document L1.1**), de la liste des grands travaux qui avaient été accomplis précédemment sur le *Zheng He* et de l'évaluation réalisée par un expert des Pays-Bas (**Document L93**), de la propre évaluation par les autorités mexicaines dans leurs procès-verbaux (**Documents L49 et L50**) et de l'âge du navire qui se trouve en dessous de la moyenne de sa catégorie (**Document L2**). Il résulte de tout cela que le *Zheng He* était en bon état et parfaitement navigable lorsqu'il est entré au port de Tampico.

405.- Ensuite, le Tribunal est invité à considérer que le navire *Zheng He* n'est pas un navire à marchandises appartenant à une classe standard, comme les cargos ou les navires-citernes. Le *Zheng He*, construit par un chantier naval pour son Armateur, n'est donc pas aisément *substituable* par un autre navire d'occasion immédiatement disponible sur le marché de l'occasion, étant rappelé que la flotte mondiale compte 58 navires seulement. Il en résulte que la valeur à prendre en compte n'est pas la valeur actuelle sur le marché, en l'absence d'offre substituable, mais la valeur à neuf d'un navire équivalent qui est estimée à 240.000.000 € (**Document L93**).

406.- Le Tribunal est encore invité à considérer le délai nécessaire pour que l'Armateur puisse faire prendre livraison d'un nouveau navire du même type que le *Zheng He*. Depuis la phase de conception et d'ingénierie, en passant par la phase de construction navale jusqu'à la phase de prise de livraison, le délai est d'aujourd'hui environ 54 mois (**Document L74**).

407.- Dans l'hypothèse où le navire ne serait finalement pas restitué et s'agissant du préjudice né de l'expropriation définitive du navire *Zheng He* au 15 février 2024, le Luxembourg sollicite respectueusement du Tribunal qu'il impose au Mexique, le versement d'une indemnité correspondant à la valeur du navire telle qu'elle sera fixée par l'expertise à produire ultérieurement par le Luxembourg.

### **3) Les pertes de revenus liées à l'impossibilité d'exploiter le navire *Zheng He***

408.- Le navire constitue, pour l'Armateur, un élément de son patrimoine : comme actif, il contribue à la valeur de la société qui en est propriétaire et favorise l'octroi de crédit pour de nouvelles acquisitions, en servant par exemple d'assiette à des sûretés maritimes comme le *mortgage* ou l'hypothèque au profit de banques. Mais au-delà de cette perte patrimoniale (étudiée plus haut), l'immobilisation du navire entraîne une perte de revenus puisqu'il ne peut plus être exploité. C'est de cette perte de revenus qu'il sera à présent question.

409.- La jurisprudence internationale<sup>163</sup> admet classiquement deux postes de préjudices réparables : d'une part, le dommage direct subi par la victime qui, du fait de l'atteinte au droit international, se trouve dans l'impossibilité d'exécuter ses obligations contractuelles (*damnum emergens*) et, d'autre part, le gain manqué subi par la victime qui, du fait de l'atteinte au droit international, résulte de l'impossibilité de saisir de nouvelles opportunités et de réaliser des bénéfices (*lucrum cessans*). Le Luxembourg démontrera que l'Armateur a bien subi ces deux chefs de dommage, qu'il s'agisse des contrats conclus (i) ou des marchés à conclure (ii). Il

---

<sup>163</sup> *Usine de Chorzów*, fond, arrêt n° 13, 1928, C.P.J.I. série A ; *Sapphire International Petroeums Ltd c. National Iranian Oil co.*, sentence, 15 mars 1963, AFDI, 1977, vol. 23, p. 453 s. ; 35 ILR 186.

présentera ensuite la seule méthodologie utile pour un navire de service opéré par un Armateur qui en exploite plusieurs autres (iii)

i) *L'impossibilité d'honorer des contrats déjà conclus*

410.- L'impossibilité d'affecter le navire *Zheng He* aux contrats de dragage déjà conclus par l'Armateur, du fait de son immobilisation illicite par le Mexique ne relève pas de l'éventualité, mais d'un dommage matériel effectivement survenu. Pour employer une terminologie traditionnelle, l'impossibilité d'affecter le navire *Zheng He* aux contrats de dragage déjà conclus relève du *damnum emergens* et non pas du *lucrum cessans*.

411.- En effet, l'exécution de trois contrats a été impactée par l'indisponibilité du *Zheng He*. Le premier concernait un marché de travaux portant sur la cale sèche du chantier naval de Freeport aux Bahamas, en sous-traitance de Orion. Le second était relatif à des travaux de dragage à Ocean Cay, aux Bahamas. Le troisième concernait le dragage du terminal à conteneurs du port de Freeport. Pour ces trois marchés de travaux, qui auraient rapporté un chiffre d'affaires compris entre 55.000.000 USD et 63.000.000 USD, un autre navire équivalent, le *Fernão de Magalhães* a dû être nommé en remplacement du *Zheng He*, ce qui a privé l'Armateur de la possibilité d'affecter le *Fernão de Magalhães* à d'autres marchés.

ii) *L'impossibilité de conclure de nouveaux contrats de dragage*

412.- Du fait de l'immobilisation illicite et continue du navire *Zheng He* par le Mexique, sans terme connu à ce jour, l'Armateur du navire est privé de la possibilité de l'exploiter commercialement et de conclure de nouveaux marchés de dragage impliquant la nomination du *Zheng He*. L'indisponibilité du navire sur le marché du dragage est à la fois la conséquence directe de son immobilisation illicite et la cause de la perte de revenus que l'Armateur pouvait raisonnablement en tirer sur le marché où il est présent.

413.- Dans l'affaire du navire « SAIGA » (No. 2), le Tribunal a reconnu le principe selon lequel le préjudice tiré de la perte de revenus est réparable<sup>164</sup>.

414.- S'agissant du *Zheng He*, cette perte est loin d'être hypothétique car un faisceau de critères permet de présumer, avec un degré de certitude raisonnable, que la drague aurait pu être employée dès mai 2024, à l'issue des marchés de travaux ayant fait l'objet des contrats déjà conclus. Un **premier critère** tient à ce que la flotte mondiale des dragues jumbo à disque désagrégateur est une flotte de niche, avec seulement une cinquantaine de navires, ce qui en facilite l'emploi dans un contexte de sous-capacité. Un **second critère** tient à ce que, parmi les navires de cette flotte, le *Zheng He* figurait parmi les 20 % des dragues les plus récentes, en dessous de la moyenne d'âge de la catégorie évaluée à 20 ans. Un **troisième critère** tient à ce que le navire *Zheng He* est certifié sans restriction de navigation de sorte qu'il pouvait être employé en tout point du globe. Un **quatrième critère** tient à ce que le *Zheng He* appartient à la flotte du groupe EDC qui compte 68 autres navires de services, ce qui lui aurait permis aussi bien d'être employé seul sur un chantier qu'en conjonction avec d'autres navires sur des chantiers plus importants. Un **cinquième critère** tient à ce que le *Zheng He* est opéré par la filiale d'un important groupe mondial de travaux publics, le groupe *Jan De Nul*. Or ce groupe a une présence commerciale mondiale, par des filiales, succursales ou agents, ce qui lui permet de soumissionner à un vaste panel de marchés privés et publics. Un **sixième critère** tient à ce

---

<sup>164</sup> Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 65, par. 172

que le navire *Zheng He* est pourvu de la marque complémentaire CLEANSHIP 7 + indiquant sa bonne performance environnementale. Ainsi, le *Zheng He* est éligible à de nombreux marchés publics ou privés énonçant des conditions liées à la responsabilité sociale et environnementale. Un *septième critère* tient à ce que le marché du dragage est un marché porteur, pour des raisons liées aux phénomènes naturels et à la transition environnementale : la sédimentation des voies d'eau (*clean and safe waterways*), la nécessité de gagner ou de préserver des surfaces constructibles (*land reclamation*), et la nécessité d'aménager les infrastructures côtières (*reinforced and extended coastlines*) face aux phénomènes de montée des eaux sont autant de perspectives de contrats.

415.- Du fait de la conjonction de ces critères, le Mexique ne saurait contester la réalité du préjudice de gain manqué en invoquant un standard de preuve élevé à la charge du Luxembourg. La jurisprudence internationale n'a jamais exigé que soit rapportée la preuve de la certitude du profit escompté. Tout au contraire, elle a depuis longtemps décidé que la probabilité renvoyait au cours normal des choses pour la victime. Ainsi, dans l'affaire du *Cape Horn Pigeon* où un baleinier avait été privé d'une saison de pêche par son arraisonnement illicite, la sentence arbitrale décide que « *Il suffit de démontrer que dans l'ordre naturel des choses, on aurait pu faire un gain dont on se voit privé par le fait qui donne lieu à réparation* »<sup>165</sup>.

### iii) La méthodologie pertinente de calcul

416.- La méthodologie pertinente de calcul doit prendre en considération le point de savoir si le navire contre lequel les mesures d'immobilisation et d'expropriation ont été diligentées constitue l'actif maritime unique de son Armateur. En effet, pour un armateur, un navire est un élément d'actif d'un double point de vue. D'abord, le navire fait l'objet d'une exploitation commerciale qui génère des revenus, en l'espèce par la conclusion de contrats de dragage. Ces revenus servent notamment à rembourser les emprunts ayant financé l'acquisition. Ensuite, le navire est un élément du patrimoine de l'Armateur qui peut servir d'assiette à des sûretés telles que les hypothèques et les *mortgages*, lui ouvrant l'accès au crédit dont il a besoin pour financer de nouvelles activités.

417.- Lorsque le navire est opéré par une *single ship company*, comme c'est fréquent pour les navires citernes et les vraquiers, le navire objet d'immobilisation et d'expropriation est le seul actif de l'entreprise maritime. L'exploitation du navire se confond alors avec l'exploitation de l'entreprise : son exploitation nautique fait naître des créances maritimes sur l'Armateur (salaires, soutage, droits divers), et elle génère des revenus tirés du transport ou de l'affrètement. Les « *chances d'avenir* » de l'exploitation du navire, c'est-à-dire son exploitation commerciale, sont ainsi déterminées par son tonnage et par l'historique de son exploitation sur un marché donné.

418.- Toutefois, lorsque le navire exproprié n'appartient pas à une *single ship company*, mais à une véritable *entreprise armatoriale*, le navire immobilisé et/ou exproprié ne peut plus être considéré isolément. Ce navire est en effet un élément du patrimoine de l'*entreprise armatoriale*, au même titre que les autres navires de sa flotte. Il s'en déduit que l'immobilisation ou l'expropriation définitive de ce navire présente nécessairement un impact économique sur l'usage des autres navires de la flotte, en particulier s'il s'agit de *sister-ships* ou de navires

---

<sup>165</sup> Affaire des navires *Cape Horn Pigeon*, *James Hamilton Lewis*, *C. H. White* et *Kate and Anna* (Etats-Unis c. Russie), sentence arbitrale du 29 novembre 1902, RSA, vo. IX, p. 65 ; dans le même sens, *Affaire Antoine Fabiani* (France c. Venezuela), sentence arbitrale du 30 décembre 1896, Moore, John Bassett, *History and Digest of the International Arbitrations to which the United States has been a Party*, Washington 1898, Vol. V, at p. 4878

comparables. Ainsi, l'indisponibilité du navire *Zheng He* a conduit son Armateur à lui substituer pour les contrats en cours, lorsque cela était possible, le *Fernão de Magalhães* qui présente des caractéristiques comparables. L'indisponibilité du *Zheng He* présente donc pour son Armateur un *effet domino* : il est suppléé par un autre navire qui devient à son tour indisponible pour d'autres marchés de dragage. Ainsi, pour l'analyse des préjudices subis par l'Armateur, est-il nécessaire de considérer l'impact global de l'immobilisation et de l'expropriation du navire *Zheng He* sur l'activité de *European Dredging Company*, en relevant notamment son impact sur les flux de trésorerie de l'Armateur, et plus largement sur le groupe Jan De Nul. Cette approche globale, est également justifiée en droit.

419.- **Premièrement**, c'est bien une approche globale qui a été adoptée par l'administration mexicaine elle-même, laquelle ne s'est pas contentée de conduire le processus d'immobilisation et d'expropriation sur le seul *Zheng He*, mais qui, de façon cumulative, a prononcé une amende exorbitante formant la base juridique de l'immobilisation et de l'expropriation ultérieure d'un ou plusieurs autres navires du même Armateur. C'est bien l'entreprise maritime EDC et le groupe JDN qui, à ce jour, voit donc plusieurs de ses navires sous l'épée de Damoclès du Mexique. L'approche globale du préjudice était donc parfaitement prévisible par le Mexique qui a lui-même étendu ses mesures au-delà de la seule assiette du *Zheng He*.

420.- **Deuxièmement**, cette approche globale est la seule justifiée par la distinction entre le navire et l'entreprise armatoriale. Que ce soit en droit luxembourgeois ou en droit international, le navire est considéré comme un bien meuble immatriculé appartenant à un armateur identifié. Même s'il est identifié par un numéro OMI unique et s'il porte un nom, on doit se garder d'anthropomorphisme : le navire n'est ni une personne, ni même l'entreprise dans son entier. C'est ici le préjudice de l'Armateur et des personnes ayant un intérêt dans le navire qui doit être considéré.

421.- **Troisièmement**, les particularités nautiques du *Zheng He*, tant du fait de son appartenance à la classe des grandes *dragues suceuses automotrices*, que de son exploitation sur des marchés de travaux privés et publics d'infrastructure, impliquent une expertise appropriée des pertes subies par son Armateur du fait de son immobilisation prolongée et de sa possible expropriation définitive par le Mexique. Ainsi, la méthodologie pour établir le *quantum* du préjudice diffère nécessairement de celles dont le Tribunal a eu à connaître dans les affaires qui lui ont été soumises concernant respectivement un pétrolier de 5700 tpl (*Le Saiga*), un pétrolier chimiquier de 7616 tpl (le *San Padre Pio*), des navires-citernes (*Le Virginia G* et le *Norstar*) dévolus aux activités de soutage, ou un navire de 787 tpl et son annexe, tous deux dévolus à des missions d'observation et de relevé (*Le Louisa*).

422.- Dans ces conditions, comme le Tribunal en est déjà convenu dans d'autres affaires, il faut se référer au précédent posé par la CPIJ dans l'affaire de l'usine de Chorzów. Si « *la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite* », cela suppose ici de se référer à une expertise ayant pour objet de définir la contribution du *Zheng He* à la production de la valeur par son Armateur et par le groupe Jan De Nul. Dans l'affaire de l'usine de Chorzów, la CPIJ avait ainsi interrogé l'expert :

« *Quels auraient été les résultats financiers, exprimés en Reichsmarks actuels (profits ou pertes), que l'entreprise ainsi constituée aurait vraisemblablement donnés depuis le 3 juillet 1922 jusqu'à la date du présent arrêt, entre les mains des dites sociétés ?* »

« *Quelle serait la valeur, exprimée en Reichsmarks actuels, à la date du présent arrêt, de ladite entreprise de Chorzów, si cette entreprise ( y compris, les terrains, bâtiments, outillage, stocks, procédés disponibles, contrats de fourniture et de livraison, clientes et chances d'avenir), étant restée entre les mains de Bayerische et Oberschlesische*

*Stickstoffwerke, soit était demeurée essentiellement en l'état de 1922, soit avait reçu, toute proportion gardée, un développement analogue à celui d'autres entreprises du même genre, dirigées par la Bayersische, par exemple l'entreprise dont l'usine est sise à Piesteritz ? »*

*« La question I a pour but d'établir la valeur en argent, tant de l'objet qui aurait dû être restitué en nature que du dommage supplémentaire, sur la base de la valeur estimée de l'entreprise, y compris les stocks, au moment de la prise de possession par le Gouvernement polonais, augmentée du profit éventuel présumable de cette entreprise entre la date de prise de possession et celle de l'expertise ».*

*D'autre part, la question II vise à arriver à la valeur actuelle en se fondant sur la situation au moment de l'expertise et en laissant de côté la situation présumée en 1922 »*

*Usine de Chorzów, fond, arrêt n° 13, 1928, C.P.J.I. série A n° 17, p. 51 et 52*

Le recours à l'expertise en vue de déterminer la valeur de l'objet exproprié et la valeur du dommage supplémentaire, notamment fondé sur le profit présumable, a connu la consécration en droit positif<sup>166</sup> dès qu'il s'agit de réparer une expropriation.

423.- En l'espèce, outre la valeur du navire exproprié (cf plus haut), il convient de déterminer ici la contribution présumable du *Zheng He* au profit de EDC et du groupe Jan De Nul, sur la période allant soit du 1<sup>er</sup> novembre 2023 à la date de la restitution (si le navire est finalement restitué par le Mexique) ou bien sur la période allant du 1<sup>er</sup> novembre 2023 à la date de l'arrêt, augmentée des 54 mois nécessaires à la livraison d'un navire neuf équivalent (si le navire n'est pas restitué par le Mexique).

424.- Le Luxembourg sollicitera donc du Tribunal qu'il impose au Mexique le paiement de l'indemnité qu'il demandera en compensation des pertes de revenus liées à l'impossibilité d'exploiter le navire *Zheng He*, pertes dont le Luxembourg précisera le moment venu le montant selon l'expertise qu'il produira ultérieurement.

## **D. Quantum consolidé du préjudice et administration de la preuve**

425.- A la lumière de ce qui précède, le moment venu, à l'issue de la phase d'échange des mémoires, le Luxembourg indiquera précisément les montants qu'il réclame au titre de la réparation de ses dommages, prenant en compte l'accroissement et la consolidation des dommages pendant le cours de la présente procédure. Le Luxembourg se réserve également le droit de modifier ou d'étendre ses demandes d'indemnités, de remboursement de ses frais de procédure et de versement d'intérêts à un stade ultérieur de la procédure.

426.- Conscient que, dans la jurisprudence du Tribunal, toute demande de dommages et intérêts doit être précisément justifiée, le Luxembourg avise le Tribunal qu'à l'issue de la période d'immobilisation d'1 an et 6 mois, période partielle, les pièces justificatives des préjudices subis par les personnes impliquées ou ayant intérêt dans l'activité du navire *Zheng He* sont extrêmement nombreuses. Il sollicite donc du Tribunal d'une part, l'autorisation de les déposer exclusivement par voie électronique le moment venu et, d'autre part, de bénéficier des

---

<sup>166</sup> Judge Charles Brower, *Concurring opinion*, § 15, in IUSCT Case No. 56, *Amoco International Finance Corporation v. The Government of the Islamic Republic of Iran, National Iranian Oil Company, National Petrochemical Company and Kharg Chemical Company Limited* : "Our precedents confirm therefore that expected future profits must be included in the calculation of compensation. (...) A fortiori where the expropriated property consists of contract rights, the compensation must be defined by the anticipated net earnings that would have been realized, as well as one can judge, had the contract been led into place until completion" ; *Phillips Petroleum Co. Iran c. République Islamique d'Iran*, Sentence n° 425-39-2, 29 juin 1989, 21 IUSCTR, 79 ; *Amco Asia Corp. et al. c. République d'Indonésie*, aff. CIRDI, n° ARB/81/1, Sentence, 31 mai 1990

indications pratiques et techniques du greffe (format, volume de stockage suffisant) pour préparer le dossier d'annexes.

## E. Les frais de procédure

427.- Pour défendre les intérêts de son pavillon, le Luxembourg a exposé des frais de procédure importants. L'établissement des mémoires a entraîné des dépenses significatives accaparant à la fois les ressources du Commissariat aux affaires maritimes et mobilisant des Conseillers externes dont il a fallu rémunérer les honoraires et les frais liés à la présente affaire. L'inertie policière opposée par le Mexique tout au long de la procédure, sans véritable volonté de trouver une issue amiable, couplée à la violation de l'article 300 de la Convention, incite le Luxembourg à solliciter du Tribunal qu'il écarte la répartition habituelle des frais prévus à l'article 34 de son Statut et qu'il ordonne au Mexique de rembourser au Luxembourg l'intégralité de ses frais de procédure.

## F. Les intérêts

428.- L'article 38 des articles de la *Commission du droit international* sur la responsabilité de l'Etat reconnaît que des intérêts peuvent être prononcés pour parvenir à la réparation intégrale.

### *Article 38 Intérêts*

*« Des intérêts sur toute somme principale due en vertu du présent chapitre sont payables dans la mesure nécessaire pour assurer la réparation intégrale. Le taux d'intérêt et le mode de calcul sont fixés de façon à atteindre ce résultat. »*

*Les intérêts courent à compter de la date à laquelle la somme principale aurait dû être versée jusqu'au jour où l'obligation de payer est exécutée ».*

Selon le paragraphe 12 du commentaire sous l'article 38,

*« L'article 38 n'aborde pas la question des intérêts moratoires. Il ne porte que sur les intérêts qui constituent la somme allouée par la cour ou le tribunal, à savoir les intérêts compensatoires. Le pouvoir d'une cour ou d'un tribunal d'allouer des intérêts moratoires est une question de procédure ».*

429.- Le Tribunal a déjà décidé qu'il était juste et raisonnable d'accorder des dommages et intérêts en ce qui concerne les pertes pécuniaires, les dommages causés aux biens et d'autres pertes économiques mais il a ajouté qu'il n'y avait cependant pas lieu à appliquer un taux d'intérêt uniforme dans tous les cas<sup>167</sup>. Dans la présente affaire, lorsqu'il appréciera les intérêts dus par Mexique, le Tribunal est invité à se laisser « guider par le principe selon lequel l'État lésé est en droit de recevoir des intérêts propres à permettre la réparation complète du préjudice subi à la suite des mesures internationalement illicites de l'État qui l'a lésé ».

430.- Lorsqu'il statuera sur les intérêts, le Tribunal est respectueusement invité à prendre en considération plusieurs paramètres : le taux de référence, la devise de référence et la composition des intérêts autrement appelée anatocisme.

---

<sup>167</sup> Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), arrêt, TIDM Recueil 1999, p. 66, par. 173).

431.- *S'agissant du taux de référence*, il conviendrait de sélectionner un taux qui par sa finalité et l'incorporation ou non d'une prime de risque, corresponde à la nature de la dette de réparation à laquelle il sera appliqué.

Avant la disparition du taux interbancaire LIBOR le 30 septembre 2024, le Tribunal s'y était référé à deux reprises, ce qui était conforme à la pratique internationale car il s'agissait ici de tenir compte du fait que le créancier de la réparation avait été privé de la possibilité de placer les sommes allouées sur un marché peu volatile à risque modéré. Le LIBOR était donc un taux qui incorporait une prime de risque moyenne et se projetait dans l'avenir sur une période d'une nuit à 12 mois. Il était fréquent, en matière de droit des investissements, que les sentences retiennent un taux de LIBOR + 2%. Après la disparition du LIBOR, le Tribunal pourrait considérer l'application du SOFR (*Secured Overnight Financing Rate*). Le Tribunal doit avoir à l'esprit que le SOFR est un taux d'intérêt *sans risque* défini de manière rétrospective (et non prospective). Si le Tribunal retenait le SOFR pour les chefs de préjudice subis par les personnes ayant un intérêt dans le navire, il est invité à l'assortir d'une prime de risque moyenne à 4%. ***Le taux d'intérêt assortissant la compensation des dommages subis par les personnes ayant un intérêt dans le navire serait donc de SOFR +4%.***

Dans l'hypothèse où le Mexique poursuivrait jusqu'à son terme le processus d'expropriation du navire *Zheng He* et enclencherait, sur la base de l'amende douanière exorbitante, l'expropriation d'un autre navire luxembourgeois pour les mêmes motifs, le dommage subi serait celui d'une expropriation définitive et de l'appropriation d'un ou plusieurs navires par le Mexique. Dans ce cas, du fait de l'exercice de la puissance publique mexicaine, l'armateur devrait être considéré, du point de vue économique, comme un prêteur de deniers au profit de l'Etat mexicain, puisqu'il a financé et fait construire le navire *Zheng He*. ***Pour les dommages tirés de l'expropriation du ou des navires, le tribunal serait donc invité tenir compte de ce que le Mexique emprunte généralement en Pesos selon un taux de 8 et 10% selon les maturités ou, sur les marchés internationaux en EUR entre 3,50 et 5,50 %.***

432.- *S'agissant de la devise de référence*, elle dépend de celle utilisée pour quantifier et payer la dette. *S'agissant des amendes mexicaines* prononcées en devise locale, il faudrait donc logiquement appliquer la TIE mexicaine<sup>168</sup> qui correspond, tout bien considéré, au SFOR. *S'agissant des dommages nés de paiements ou de pertes en Euros*, le Tribunal est invité à se référer au taux STR représente le taux officiel publié par la BCE. *S'agissant des dommages nés de paiements ou de pertes en USD*, le Tribunal est invité à se référer au taux SFOR + 4%.

433.- *S'agissant des intérêts composés*, ils sont calculés sur le montant de la dette de réparation elle-même, et sur les intérêts payables ou accumulés sur cette dette. La question des intérêts composés se pose dans l'affaire soumise au Tribunal du fait de la durée longue de l'immobilisation du navire, durée qui ne saurait profiter à l'Etat ayant violé les dispositions de la Convention. ***Pour cette raison, le Luxembourg sollicitera le Tribunal pour qu'il assortisse le prononcé des dommages et intérêts, du taux pertinent selon la dette de réparation et des intérêts composés.***

434.- Le Luxembourg soumettra ultérieurement, en même temps que les expertises relatives aux préjudices, une expertise relative au taux d'intérêt.

---

<sup>168</sup><https://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?sector=18&idCuadro=CA684&accion=consultarCuadroAnalitico&locale=en>

## **II. Les violations de la Convention par le Mexique sont la cause directe, immédiate et exclusive des préjudices causés au Luxembourg et aux personnes ayant un intérêt lié à l'activité du Navire *Zheng He***

435.- Tout d'abord, les violations par le Mexique des droits du Luxembourg en vertu de la Convention suffisent à fonder le droit à réparation du préjudice juridique du Luxembourg (A). Les requérants n'ont pas rompu le lien de causalité exclusif entre les violations par le Mexique et les dommages dont il est demandé réparation. Ensuite, s'agissant des autres chefs de préjudice, les violations par le Mexique des droits du Luxembourg vérifient l'exigence de causalité nécessaire, directe et exclusive avec les préjudices allégués (B). Enfin, les requérants n'ont pas rompu le lien de causalité direct, nécessaire et exclusif entre les violations par le Mexique et les dommages dont il est demandé réparation (C).

### **A. Les violations par le Mexique des droits du Luxembourg en vertu de la Convention suffisent à fonder le droit à réparation du préjudice juridique du Luxembourg**

436.- La jurisprudence constante du Tribunal se réfère au *Projet d'articles* de la Commission de droit international dont elle reconnaît qu'ils codifient le droit international coutumier. Il en va d'abord ainsi de l'article 1 du *Projet d'articles* disposant que « *Tout fait internationalement illicite de l'État engage sa responsabilité internationale* ». Dans l'affaire du « *navire Virginia G* », le Tribunal a reconnu sa valeur coutumière<sup>169</sup>. Il en va également ainsi de l'article 31§ 1 du *Projet d'articles* disposant que « *L'Etat responsable est tenu de réparer intégralement le préjudice causé par le fait internationalement illicite* ». Dans son avis consultatif du 1<sup>er</sup> février 2011, la *Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins* a constaté que cette disposition codifiait également le droit international coutumier<sup>170</sup>. Or ces deux articles doivent être appliqués conjointement avec l'article 42 lettre a) du *Projet d'articles* relatif à l'*Invocation de la responsabilité de l'Etat*. Cet article se lit ainsi :

« Un État est en droit en tant qu'État lésé d'invoquer la responsabilité d'un autre État si l'obligation violée est due :

a) A cet Etat individuellement; ou (...)»

L'État qui a subi la violation du droit international y est désigné comme Etat lésé (*Injured State* dans la version anglaise). Et la première atteinte à l'Etat lésé, logiquement et chronologiquement, réside dans la violation de l'obligation primaire elle-même, c'est-à-dire du droit international, avant même la concrétisation d'un dommage moral et d'un dommage matériel. Dans son *Rapport* sous l'article 31, exprimé en langue française, la Commission du droit international précise ainsi, à propos du préjudice de l'État lésé, que

<sup>169</sup> Navire « *Virginia G* » (*Panama/Guinée-Bissau*), arrêt, *TIDM Recueil 2014*, p. 117, par. 430.

<sup>170</sup> *Responsabilité et obligations des Etats dans le cadre d'activités menées dans la Zone*, avis consultatif, 1<sup>er</sup> février 2011, *TIDM, Recueil 2011*, p. 62, par. 19

« il comprend le dommage causé aux intérêts juridiques d'un Etat en tant que tels, que ce dommage puisse ou non être considéré comme un dommage moral ». <sup>171</sup>

La seule violation de l'une des obligations que le Mexique tient de la Convention à l'égard du Luxembourg suffit donc à faire naître le droit à réparation du Luxembourg pour son *préjudice juridique*, indépendamment de toute caractérisation du dommage et du lien de causalité. Le Luxembourg peut donc, dans tous les cas, prétendre à une satisfaction.

## **B. Les violations par le Mexique vérifient l'exigence de causalité nécessaire, directe et exclusive avec les préjudices allégués**

437.- S'agissant des dommages autres que le *dommage juridique* né de la seule violation de la Convention, les violations par le Mexique de ses obligations vérifient l'exigence de causalité avec les préjudices subis tant par le Luxembourg lui-même (1) que par les personnes impliquées ou ayant intérêt dans l'exploitation du navire (2). En effet, sans l'immobilisation prolongée du navire depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2023 et sans l'engagement d'une procédure visant à son expropriation, aucun des dommages allégués par le Luxembourg, qu'ils soient matériels ou moraux ne serait survenu. Autrement dit, l'immobilisation abusive du navire puis l'engagement et le maintien par le Mexique d'une procédure en vue de l'expropriation du navire sont la condition *sine qua non* de tous les dommages dont la réparation est demandée au Tribunal. Ils en sont la cause directe, la *causa causans*.

### **1) La causalité du préjudice moral subi par le Luxembourg**

438.- La réparation du *préjudice moral* d'un Etat ne se confond ni avec la cessation de l'illicite ni avec le rétablissement de la situation antérieure. Et une réparation d'ordre déclaratoire n'est pas adaptée à tout préjudice moral. Bien sûr, elle est adaptée si la victime ne recherchait que la reconnaissance de son droit. Mais lorsque la victime invoque les conséquences préjudiciables de la violation de son droit, elle poursuit la compensation des conséquences morales qui résultent de l'atteinte portée à cet intérêt. Il n'y a donc aucune raison de présupposer que la restauration d'un droit en tant que tel doive exclusivement avoir lieu sous la forme d'une satisfaction symbolique. Dans la sentence arbitrale rendue dans le différend entre la Nouvelle Zélande et la France dans l'affaire du « navire *Rainbow Warrior* » <sup>172</sup>, le Tribunal arbitral a décidé que la réparation du préjudice moral d'un Etat pouvait s'opérer non par une simple satisfaction, mais par l'octroi de dommages et intérêts :

« 117. The Tribunal considers that it has the power to make an award of monetary compensation for breach of the 1986 Agreement under its jurisdiction to decide “any dispute concerning the interpretation or the application” of the provisions of that agreement (Chorzow Factory Case (Jurisdiction) PCIJ Pubs Ser. A N° 9, p. 21) »

---

<sup>171</sup> CDI, Rapport de la Commission du droit international, 53<sup>ème</sup> session, 2001, Supplément n° 10, A/56/10, p. 243.

<sup>172</sup> O.N.U., *Recueil des sentences arbitrales, Case concerning the difference between New Zealand and France concerning the interpretation or application of two agreements concluded on 9 July 1986 between the two states and which relates to the problems arising from the “Rainbow Warrior Affair”*, Vol. XX, p. 215-284, spéc., p. 272.

«118. The Tribunal considers that an order for the payment of monetary compensation can be made in respect of the breach of international obligations involving as here, serious moral and legal damage, even though there is no material damage ».

**2) La causalité des préjudices subis par les personnes ayant un intérêt lié à l'activité du Navire Zheng He**

439.- Sans l'immobilisation prolongée du navire sur décision administrative unilatérale des autorités mexicaines le 1<sup>er</sup> novembre 2023, le *Zheng He* aurait repris la mer à l'issue de son escale nautique, pour parvenir aux Bahamas, au plus tard, le 30 novembre 2023 afin d'y accomplir à Freeport les prestations de dragage auxquelles il était contractuellement tenu en vertu d'un contrat valablement formé. L'escale à Tampico, si elle s'était déroulée normalement, aurait donné lieu aux activités de maintenance prévues dans le détail par l'Armateur comme cela résulte des différents courriers adressés aux autorités mexicaines. Or, l'empêchement soudain de la manœuvre du navire *Zheng He* par la Capitainerie, puis la visite domiciliaire surprise et son immobilisation ont empêché le déroulement des activités de maintenance qui préparaient la poursuite du voyage. Les conséquences dans le temps des violations commises par le Mexique s'apprécient différemment selon qu'il s'agit des préjudices des marins, du préjudice de dépréciation du navire, des préjudices des autres personnes ayant intérêt ou impliquées dans l'exploitation du navire ou du préjudice lié à l'engagement d'une procédure en vue de l'expropriation.

440.- **Au 1<sup>er</sup> novembre 2023 - Le préjudice moral des marins et leurs préjudices de perte d'activité** sont la conséquence nécessaire et directe de l'immobilisation par le Mexique du navire au service duquel ils étaient affectés par contrat d'engagement maritime. Cette immobilisation forcée est donc la cause directe et nécessaire des préjudices exposés plus haut dès le 1<sup>er</sup> novembre 2023. Qu'une relève régulière des marins ait été ensuite organisée à l'initiative de l'Armateur, conformément à la *Convention sur le travail maritime*, ne change rien au fait qu'une présence matérielle continue d'un équipage minimal devait être assurée en permanence à bord, en conformité avec les règles de sécurité, alors même que le navire était amarré à poste fixe sans la moindre activité nautique ni de dragage.

441.- **Au 1<sup>er</sup> novembre 2023 - Le préjudice de perte de valeur économique du Zheng He** est la conséquence directe et immédiate de ce que l'immobilisation du navire présente un caractère continu et a été ordonnée sans limitation de durée prévisible. La continuité de l'immobilisation du *Zheng He* depuis la visite domiciliaire et la procédure qui s'en est immédiatement suivie font que l'évènement causal doit être situé au 1<sup>er</sup> novembre 2023, date depuis laquelle il a été impossible de libérer le navire. La période causale de dégradation matérielle du navire court à partir de cette date, tout comme la période causale de perte de valeur économique du fait de son immobilisation pour une durée indéterminée.

442.- **Au 1<sup>er</sup> décembre 2023 - Les autres préjudices matériels subis par les personnes impliquées ou ayant un intérêt dans l'exploitation du navire** sont la conséquence directe et nécessaire de ce que, du fait de son immobilisation, le *Zheng He* n'a pas pu reprendre la mer comme prévu à la fin de son escale. Dès l'origine, la durée prévue de l'escale était de trois à quatre semaines selon l'agent de l'Armateur (**Documents L27 et L31**). Si l'autorisation d'entrée au port délivrée par la Capitainerie n'indique pas encore de durée (**Document L28**), les autorités portuaires mexicaines ont bien prévu d'autoriser l'escale du *Zheng He* au quai n°3 jusqu'au 30 novembre 2023, ainsi que l'indique le Directeur général des ports dans sa lettre du 24 octobre, dont le Mexique a cherché à dissimuler l'existence (**Document L38**). La période

d'immobilisation anormale du *Zheng He* ayant généré des coûts et des préjudices matériels doit donc être calculée sur une période commençant le 1<sup>er</sup> décembre 2023, puisque à cette date, selon les prévisions convergentes de l'Armateur et de la Capitainerie, le *Zheng He* devait avoir repris la mer.

443.- **Au 15 février 2024 – Les préjudices liés à l'engagement de la procédure d'expropriation du Zheng He** ont pour point de départ la date à laquelle l'AGACE a pris la décision unilatérale d'exproprier le navire et de prononcer en outre une amende exorbitante d'un montant équivalent à son appréciation de la valeur du navire. En dépit des multiples recours gracieux, hiérarchique et contentieux introduits par l'Armateur et en dépit des nombreuses diligences diplomatiques conduites par le Luxembourg, l'épée de Damoclès de l'expropriation du navire pèse constamment sur l'Armateur depuis cette date.

### **C. Les requérants n'ont pas rompu le lien de causalité exclusif entre les violations par le Mexique et les dommages dont il est demandé réparation**

444.- Tout d'abord, c'est en vain que le Mexique allègue, depuis l'instance portant sur les mesures conservatoires, que l'immobilisation du navire serait la conséquence des propres décisions et actions de l'Armateur du navire *Zheng He*. Cette allégation est doublement inexacte.

*Premièrement*, si le *Zheng He* est entré volontairement dans la mer territoriale mexicaine puis au port de Tampico, c'est dans le seul cadre d'une escale nautique d'une durée programmée de trois semaines à un mois, aux seules fins de maintenance du navire, avec l'intention exprimée d'en repartir. Comme cela a été démontré plus haut, le navire n'avait programmé aucune opération de dragage (**Document L76**) ni au port de Tampico, ni dans la mer territoriale mexicaine pendant ou après l'escale ; le navire n'était pas non plus mis en vente au Mexique par son propriétaire, de sorte qu'aucun formulaire d'importation temporaire ne devait ni ne pouvait être rempli selon les propres critères du droit mexicain.

*Deuxièmement*, le navire *Zheng He* avait été autorisé par le Mexique à attendre sur rade de Tampico, puis à escaler au port sur autorisation de la Capitainerie. Ainsi, le *Zheng He* exerçait son droit de passage inoffensif et entraît au port pour y escaler au bénéfice d'une autorisation du Mexique. C'est donc bien la violation des droits du Luxembourg par le Mexique qui est la cause directe, nécessaire et exclusive des préjudices subis par le Luxembourg.

445.- Ensuite, le Mexique ne saurait reprocher au Luxembourg une quelconque rupture du lien de causalité entre les faits illicites du Mexique et les préjudices subis par le Luxembourg.

*Premièrement*, il ne saurait être reproché à l'Armateur d'avoir consenti aux griefs qui lui ont été adressés par l'administration mexicaine ni d'avoir reconnu la prétendue infraction qui aurait ensuite fondé l'immobilisation du navire. L'établissement de la dette fiscale en date du 24 octobre 2023 (**Document L40**) portait sur un montant de 9750 Pesos Mexicains, soit environ 450 USD, montant minime au regard de l'immobilisation et de la procédure d'expropriation ensuite engagée. La personne assujettie était l'agent mexicain lui-même et non l'Armateur dont le nom ne figure pas sur le procès-verbal ; et c'est d'ailleurs la société mexicaine qui prendra l'initiative non-concertée avec l'Armateur de payer cette amende modique (**Document L41**).

*Deuxièmement*, comme cela a été montré plus tôt, l'Armateur luxembourgeois a exercé successivement, mais en vain, toutes les voies de droit disponibles dans l'ordre juridique mexicain, pour faire constater l'irrégularité de la visite domiciliaire et les vices entachant l'immobilisation du navire (**Document L49**) et obtenir sa libération. L'Armateur a également exercé en vain les voies de droit contre la décision prononçant l'expropriation du navire (**Document L50**) et infligeant en outre une amende d'un montant correspondant à la valeur du navire. Deuxièmement, dès qu'il a obtenu une décision de justice passée en force de chose jugée (**Documents L51 et L52**), il s'est heurté au refus des autorités portuaires de libérer le navire (**Document L53**).

*Troisièmement*, il ne saurait être reproché à l'Armateur luxembourgeois de ne pas avoir payé sous trente jours l'amende astronomique de près de 78.000.000 USD prononcée le 15 février 2024 par l'AGACE (**Document L50**), alors que d'une part des recours étaient encore pendants contre la visite domiciliaire servant de base à la procédure douanière et que, d'autre part, l'AGACE prononçait simultanément l'expropriation du navire. De toute façon, dans l'affaire du « navire Norstar », le Tribunal a écarté la thèse selon laquelle le non-paiement par l'armateur pourrait s'analyser comme une rupture du lien de causalité :

*« Le Tribunal estime que la libération d'un navire contre le versement d'une caution ou autre garantie n'emporte pas restitution inconditionnelle du navire saisi et ne met donc pas un terme au fait internationalement illicite. En conséquence, il considère que le lien de causalité n'a pas été rompu en 1999 »<sup>173</sup>.*

Ainsi, les faits illicites du Mexique constituent la cause directe, nécessaire et exclusive des préjudices subis par le Luxembourg et les personnes ayant intérêt ou qualité dans l'exploitation du navire *Zheng He*. Le lien de causalité entre les faits illicites du Mexique et les préjudices subis par le Luxembourg n'a donc pas été rompu par le Luxembourg ni par les personnes ayant une qualité ou un intérêt lié à l'exploitation du navire.

---

<sup>173</sup> Navire « Norstar » (Panama/Italie), arrêt, *TIDM Recueil* 2019, p. 103, par. 363.

## CONCLUSIONS DU LUXEMBOURG

Le Grand-Duché de Luxembourg prie respectueusement le Tribunal international du droit de la mer de dire et juger que :

### **PREMIEREMENT :**

Le Tribunal est compétent pour connaître du différend et la requête du Luxembourg est recevable ;

### **DEUXIEMEMENT :**

En immobilisant le navire « Zheng He » et en entamant et poursuivant une procédure interne d'expropriation assortie du prononcé d'une amende exorbitante faisant peser une menace sur les autres navires de la flotte luxembourgeoise, ainsi qu'il est exposé aux chapitres III, IV, V et VI, les Etats-Unis du Mexique ont agi et continuent d'agir d'une manière incompatible avec les articles 2, 17, 18, 19, 24, 26, 92, 94 et 131 de la Convention ;

En immobilisant le navire « Zheng He » et en entamant et poursuivant une procédure interne d'expropriation assortie du prononcé d'une amende exorbitante faisant peser une menace sur les autres navires de la flotte luxembourgeoise, les Etats-Unis du Mexique n'ont pas rempli de bonne foi leurs obligations au regard de la Convention et ont exercé les droits et compétences dont ils se prévalent d'une manière qui constitue un abus de droit, en violation de l'article 300 de la Convention ;

Ces infractions à la Convention engagent la responsabilité des Etats-Unis du Mexique et leur imposent de :

- a) *A titre principal*, cesser et faire cesser immédiatement les comportements internationalement illicites constatés qui présentent un caractère continu, à savoir l'immobilisation en cours du navire « Zheng He » et le refus de le laisser quitter le port de Tampico et la mer territoriale du Mexique ;
- b) *A titre principal*, renoncer à l'expropriation du navire « Zheng He » et à l'amende exorbitante infligée à l'Armateur le 15 février 2024 ;
- c) *A titre principal*, présenter ses excuses au Grand-Duché de Luxembourg et lui fournir des assurances de non-répétition ;
- d) *A titre principal*, fournir au Grand-Duché de Luxembourg, avec intérêts, la réparation intégrale des préjudices et dommages causés par les faits internationalement illicites du Mexique et subis par le pavillon ainsi que par les personnes ayant un intérêt à l'opération du navire ;
- e) *A titre principal*, rembourser au Grand-Duché de Luxembourg, avec intérêts, ses frais de procédure ;
- f) *A titre subsidiaire*, dans l'hypothèse où les juridictions ou autorités du Mexique auraient, dans leur ordre juridique, définitivement prononcé l'expropriation du navire, fournir au Grand-Duché de Luxembourg la réparation intégrale des préjudices causés par la perte du navire et par la nécessité de faire construire un navire de remplacement.

Annabel Rossi

Agent



## Table des documents

### **Document L1:**

**Document L1.1 :** BUREAU VERITAS, *Zheng He, Veristar Info Survey Status*, 13 mai 2024

**Document L1.2 :** BUREAU VERITAS, *Certificate of classification Nr LBN0/PVS/20210108161413*, 8 janvier 2021

**Document L2 :** IADC ; *Fleet List IADC*, 2023, (Cutter Suction Dredgers)

**Document L3 :** *Particularités techniques et nautiques de la drague Zheng He*, 2 images

### **Document L4:**

**Document L4.1 :** PAVILLON DU LUXEMBOURG, *Liste des 12 navires propriété de EDC SA*

**Document L4.2 :** *Contrôle de EDC SA par la société –mère SOFIDRA*

**Document L4.3 :** *Liste des 69 navires battant pavillon luxembourgeois et exploités par les filiales de SOFIDRA*

**Document L5 :** PAVILLON DU LUXEMBOURG, *Continuous Synopsis Record 4*

**Document L6 :** *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 7 novembre 2023*, 011-MEX-O-NV-20231107-LU

**Document L7 :** *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 17 janvier 2024*, 003-MEX-O-NV-2024-SRE

**Document L8 :** GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG, *Minimum Safe Manning Document*, 30 août 2023

**Document L9 :** GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG, *Maritime Labour Convention Certificate* , 18 mai 2021

**Document L10 :** GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG, PAR BUREAU VERITAS, *Short Term Cargo Ship Safety Equipment Certificate*, 18 avril 2024

**Document L11 :** JAN DE NUL, *Best and final offer, Letter of tender*, 27 septembre 2023

**Document L12 :** OCEAN CAY LTD, *Bidder Appointment of JDN Americas as Preferred Bidder*, 6 octobre 2023

**Document L13 :** JAN DE NUL CENTRAL AMERICAS LTD, *Disposal Area Plan*, 28 juillet 2023

**Document L14 :** ORION, *Appointment of JDN Americas as Subcontractor*, 13 octobre 2023

### **Document L15:**

**Document L15.1 :** JAN DE NUL CENTRAL AMERICAS LTD, *Financial and Technical Submission*, 5 octobre 2023

**Document L15.2 :** JAN DE NUL CENTRAL AMERICAS LTD, *Post Tender clarification letter*, 17 novembre 2023

**Document L15.3 :** HUTCHISONPORTS FHC, *Letter of acceptance*, 21 février 2024

**Document L16 :** INFOPLAZA, *IPB Statement Hurricane Season*, 11 juillet 2024

**Document L17 :** DTN, *Hurricane season Atlantic GOM*, 11 juillet 2024

**Document L18 :** *Extraction des données NOAA de cartes comparatives des ouragans et dépressions climatiques à Freeport, Bahamas et à Tampico, Mexique*

**Document L19 :** *Photographies de la proue du navire en cale sèche et du « dummy », déployé ou fermé*

**Document L20 :** *DTN, Route location forecast, 5 octobre 2023*

**Document L21 :** *Mail du Capitaine du Zheng He à l'agent JVV au sujet des déchets, 17 octobre 2023, 22 h 43*

**Document L22 :** *AMIRAUTE BRITANNIQUE, Admiralty Sailing Directions Pilot Book NP-69A*

**Document L23 :** *Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Porto de Tampico 2016 -2021, extrait*

**Document L24 :** *SEMAR, DIRECTION GENERALE DU PORT, Règlement du port de Tampico, juin 2020*

**Document L25 :** *BAHAMAS, Certificate of clearance outwards, 5 octobre 2023*

**Document L26 :** *Vessel scheduling record of the port of Tampico, 30 octobre 2023*

**Document L27 :** *JVV LOGISTICS, Aviso de Llegada de embarcacion en trafico de altura, 9 octobre 2023*

**Document L28 :** *SEMAR, CAPITAINERIE DE TAMPICO, Autorisation d'arrivée de navires ou de grands bâtiments navals hauturiers n°514873, 10 octobre 2023*

**Document L29 :** *Arborescence de l'administration fiscale mexicaine*

**Document L30 :** *MARINETRAFFIC.COM, Carte de la localisation du navire Zheng He entre le 10 octobre 2023 au 3 novembre 2023*

**Document L31 :** *JVV LOGISTICS, Demande d'accord pour l'amarrage de la drague Zheng He, 17 octobre 2023*

**Document L32 :** *SEMAR, CAPITAINERIE DE TAMPICO, Demande d'autorisation d'utilisation d'un quai public, 17 octobre 2023*

**Document L33 :** *HECTOR ROMERO, ASIPONA ET JVV, Fil de messages WhatsApp, relatif à la détermination du quai d'amarrage du Zheng He, 20 octobre 2023*

**Document L34 :** *SEMAR, CAPITAINERIE DE TAMPICO, Avis de prudence n°036/2023 pour phénomène de Surada, 20 octobre 2023*

**Document L35 :** *SEMAR, CAPITAINERIE DE TAMPICO, Autorisation d'entrée au port, 21 octobre 2023*

**Document L36 :** *Compte-rendu de la réunion du Comité d'exploitation du Port de Tampico, 21 octobre 2023*

**Document L37 :** *JVV LOGISTICS, Avis d'information, la drague Zheng He a accosté au quai n°3 de l'ASIPONA, Tampico, 23 octobre 2023*

**Document L38 :** *Lettre adressée par le Directeur général des Ports du Mexique autorisant le changement d'affectation temporaire du quai n°3, 24 octobre 2023*

**Document L39 :** *Note verbale du Luxembourg au Mexique, 27 septembre 2024*

**Document L40 :** *ADUANA DE TAMPICO, Etablissement d'une dette fiscale (n°2178) à l'encontre de JVV Logistics, agent local du navire, 24 octobre 2023*

**Document L41** : JVV LOGISTICS, *Envoi de la preuve du paiement de l'amende*  
*Référence au dossier N°. 65.3-2023-61-I'5', 31 octobre 2023*

**Document L42** : SECRETARIA DE MARINA, *Autorisation de changement de poste à quai n°521010, 31 octobre 2023*

**Document L43** : SAT, ADMINISTRACION GENERAL DE AUDITORIA DE COMERCIO EXTERIOR, ADACEN, *Ordre de visite domiciliaire, 31 octobre 2023*

**Document L44** : SECRETARIA DE MARINA, Lettre en réponse aux questions de European Dredging Company, 26 décembre 2023

**Document L45** : SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO, *Maniobra de la draga Zheng He, attestation établie le 11 décembre 2023*

**Document L46** : SECRETARIA DE MARINA, *Aviso de Precaucion n° 038/2023, 31 octobre 2023*

**Document L47** : NAVIRE ZHENG HE, *Extraits du journal de bord lorsque le navire est à quai*

**Document L48** : SECRETARIA DE MARINA, *Aviso de Precaucion n° 039/2023, 1er novembre 2023*

**Document L49** : SAT, ADMINISTRACION GENERAL DE AUDITORIA DE COMERCIO EXTERIOR, *Acte d'ouverture et de saisie à titre conservatoire, Orden n°CVD6000037/23, 1er novembre 2023*

**Document L50:**

**Document L50.1** : SAT, ADMINISTRACION GENERAL DE AUDITORIA DE COMERCIO EXTERIOR, Orden CVD6000037/23, 15 février 2024

**Document L50.2** : SAT, ADMINISTRACION GENERAL DE AUDITORIA DE COMERCIO EXTERIOR, Orden CVD6000037/23, 15 février 2024, traduction partielle en anglais

**Document L50.3** : SAT, ADMINISTRACION GENERAL DE AUDITORIA DE COMERCIO EXTERIOR, Orden CVD6000037/23, 15 février 2024, traduction partielle en français

**Document L51** : DISTRICT COURT DE TAMPICO, TAMAULIPAS, décision du 22 mars 2024 annulant la procédure douanière

**Document L52** : SECRETARIO DEL JUZGADO DECIMO DE DISTRITO EN EL ESTADO, Attestation, 18 avril 2023

**Document L53** : 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

**Document L54** : GRUPO CONSULTOR DE COMERCIO EXTERIOR, Proposition de services, 6 décembre 2023

**Document L55** : Capture d'écran de messagerie WhatsApp de téléphone mobile, 21 février 2024

**Document L56 :**

**Document L56.1 :** DAVID OSLER, *Mexico treated vessel as imported goods, Luxembourg alleges*, Lloyd's list, 6 juin 2024

**Document L56.2 :** GUILLAUME JORIS, *Le Mexique détient une drague de Jan De Nul depuis plus de huit mois et réclame 78 millions d'euros*, Le marin, 23 août 2024

**Document L57 :** *Flemish company's dredging ship unable to leave*

*Mexico; "Strange that the Mexican authorities are ignoring a court ruling"*, VRT.be, 15 août 2024

**Document L58 :** *Compte-rendu d'une réunion du 23 février 2024 entre une délégation du Luxembourg et l'Ambassadeur du Mexique au Luxembourg*

**Document L59 :** *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 29 mars 2024, 20240329 NV LU to EMB MEX, 848x2c0ce*

**Document L60 :** *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 29 avril 2024, 20240429 NV LU to MEX, 848x97e7e*

**Document L61 :** *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 8 août 2024 84ax2cfb*

**Document L62 :** *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 26 août 2024 84ax67b32*

**Document L63 :** *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 27 septembre 2024 84axd3218*

**Document L64 :** *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 23 décembre 2024*

**Document L65 :** *Note verbale du Grand-Duché de Luxembourg du 16 janvier 2025 84cx6f26b*

**Document L66 :**

**Document L66.1 :** REPRESENTACIONES MARÍTIMAS, SA DE CV, *Request for movement to the Anchorage Area for Class Underwater Inspection on the dredger "ZHENG HE"*, 19 août 2024

**Document L66.2 :** REPRESENTACIONES MARÍTIMAS, SA DE CV, *New application for Movement to the Anchorage Area for underwater class Inspection on the dredger "ZHENG HE"*, 26 août 2024

**Document L66.3 :** REPRESENTACIONES MARÍTIMAS, SA DE CV, *Application for a departure permit for the speedboats "ANTARES", "ADHARA" and "SIRIUS" anchorage area to transport divers and inspectors to the dredging vessel "ZHENG HE"*, 26 août 2024

**Document L66.4 :** PORTUM21, *email du 30 août 2024 "Movement from the anchorage area to the Quay"*

**Document L67 :** BUREAU VERITAS, *Zheng He, Fleet in Service Survey Status*, 7 mars 2025

**Document L68:**

**Document L68.1:** SAT, *Lettre officielle 600-04-03-10-002024-49102, saisissant la Cour Suprême et lui demandant d'exercer son pouvoir d'évocation*, 18 juin 2024

**Document L68.2 :** COUR SUPREME DES ETATS-UNIS DU MEXIQUE, *Décision du 6 novembre 2024*

**Document L68.3 :** SAT, *Deuxième lettre officielle 600-04-03-10-00-2025-45279, saisissant la Cour Suprême et lui demandant d'exercer son pouvoir d'évocation*, 15 janvier 2025

**Document L69:**

**Document L69.1 :** VANESSA BUSCHSCHLÜTER, *Protests in Mexico as controversial judicial reform passed*, BBC news, 11 septembre 2024

**Document L69.2 :** ANA ISABEL MARTINEZ, *Mexican judicial workers launch strike ahead of vote to overhaul courts*, Reuters, 19 août 2024

**Document L70 :** *Note verbale des Etats-Unis du Mexique du 20 mars 2024*

**Document L71 :** JONES DAY MEXICO, *Legal Opinion*, 15 mai 2024

**Document L72:**

**Document L72.1 :** LETICIA GARCIA MORENO, *Consultation droit douanier*

**Document L72.2 :** LETICIA GARCIA MORENO, *Information Note – Mexicans Customs Law*

**Document L72.3 :** LETICIA GARCIA MORENO, *Curriculum vitae*

**Document L73 :** *Règlement de la loi douanière mexicaine, Art. 16 à 22*

**Document L74 :** VAN WOERKOM, NOBELS & TEN VEEN, *Statement 25W51397/JV/MV/mb*, 17 mars 2025

**Document L75:**

**Document L75.1 :** JUDICIO DE AMPARO, *Appeal for Review*, 22 avril 2023

**Document L75.2 :** SECOND COLLEGIATE COURT IN ADMINISTRATIVE AND CIVIL MATTERS OF THE 19TH CIRCUIT, *Admissibility Order in the amparo de revision*, 274/2024, 12 juin 2024

**Document L76 :** SEMAR, *Lettre officielle B.-C. 3896*, 10 juillet 2024

**Document L77 :** ADUANAS, *Lettre officielle n° 2226*, 1er novembre 2023

**Document L78 :** PORTUM21, *Autorisation d'entrée sur le terminal et d'accès au Zheng He*, 16 novembre 2023

**Document L79 :** TECHDIVING COMPANY, *In-Water Examination Report*, 20 décembre 2023

**Document L80 :** INDEP, *Lettre officielle DCJ/DEJC/0574/2024*, 17 juin 2024

**Document L81 :** ELISA DE ANDA MADRAZO, « A la sombra », *El sol de Mexico*, 27 février 2024

**Document L82** : EDC, *Formulaire d'importation temporaire du navire Zheng He*, 31 mars 2023

**Document L83** : ETATS-UNIS MEXICAINS, *Annexe 51 notifiée à l'occasion de la procédure sur requête en prescription de mesures conservatoires*

**Document L84** : PORTUM21, *tarif horaire d'amarrage*, 15 novembre 2023

**Document L85** : INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPARENCIA, ACCESO A LA INFORMACION Y PROTECCION DE DATOS PERSONALES, *Résolution RRA 12076/24*

**Document L86** : *Courriel du 17 janvier 2025 par lequel les Etats-Unis du Mexique proposent de fournir les informations sous couvert de confidentialité*

**Document L87** : *General Rules for Foreign Trade for 2023 and its Annexes 2 and 13*

**Document L88** : PRODECON, *Hold Harmless Agreement*, 17 janvier 2025

**Document L89**

**Document L89.1** : SALVADOR GARCIA SOTO, *Acusan empresarios corrupción en el SAT*, El Universal, 15 juin 2024

**Document L89.2** : FRANCISCO RESENDIZ, PRD : *crisis, extincion, nacimiento*, La Razon de Mexico, 18 juin 2023

**Document L89.3** : ALBERTO AGUIRRE, *Y el sexto magistrado ?*, El Economista, 20 juin 2023

**Document L89.4** : EDUARDO RUIZ-HEALY, *corrupcion en el SAT pese a lo que asegura AMLO ?*, El Economista, 24 juin 2024

**Document L90** : US EMBASSY AND CONSULATES IN MEXICO, *Security Alert: Kidnappings on Reynosa Intercity Buses*, 14 juin 2024

**Document L91** : *Evaluations psychologiques du Commandant Gerit de Vos et Hendrik Henry Gruis, conduites à distance depuis l'ambassade de Belgique par un psychologue diplômé*, 11 avril 2024

**Document L92** : *Résultat de l'enquête conduite par l'Armateur auprès des marins*, octobre 2024

**Document L93** : VAN WOERKOM, NOBELS & TEN VEEN, *Zheng He Valuation Report*, 12 décembre 2024