

Lutte contre la drogue: répression par la douane du trafic illicite en haute mer. Initiative Espagne

2003/0816(CNS) - 04/02/2002 - Document de base législatif

OBJECTIF : conclure une convention sur la répression du trafic de drogue en haute mer par les administrations douanières. **CONTENU :** Le projet de convention, présenté sur initiative espagnole, vise à compléter et à renforcer l'application de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, signée à Vienne le 20 décembre 1988. Il vise en outre à améliorer la coopération en mer établie depuis 1987 sur la base de la Convention relative à l'assistance mutuelle et à la coopération entre les administrations douanières européennes ou convention dite de Naples II. L'objectif de l'initiative espagnole est de fournir aux États membres une convention qui renforcerait considérablement la coopération entre les administrations douanières de l'Union dans la lutte contre le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes en élargissant l'éventail des possibilités qu'a un État membre d'agir immédiatement et sans autorisation préalable, y compris en urgence, à l'encontre d'un navire d'un autre État membre navigant en haute mer et pour lequel une autorisation préalable est actuellement nécessaire. Lors d'une opération en mer, trois possibilités principales pourraient se présenter pour un État membre, de capturer un navire : a) le navire suspect bat pavillon de l'État qui entreprend l'action : dans ce cas, la législation nationale est applicable; b) le navire bat pavillon étranger et la poursuite commence dans les eaux territoriales d'un État membre et continue soit en haute mer, soit dans les eaux d'un autre État membre: - dans le premier cas, il sera possible de continuer la poursuite et de procéder à la saisie, en application de l'article 111 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, du 10 décembre 1982; - dans le second cas, la poursuite et la saisie seraient également possibles en application la convention de Naples II, lorsque celle-ci sera entrée en vigueur; c) à l'heure actuelle, lorsqu'un navire est repéré ou poursuivi en haute mer, il ne peut être capturé que sur autorisation préalable de l'État du pavillon, en application de la convention de Vienne. La procédure d'obtention de l'autorisation préalable en vue d'une intervention en haute mer visant un navire battant pavillon d'un autre État est prévue par l'article 17 de la convention de Vienne. En fonction de l'autorité ou, le cas échéant, des autorités qui ont été désignées dans chaque État pour accorder l'autorisation, l'obtention de l'autorisation nécessaire pour arraisonner ce navire peut exiger beaucoup de temps, alors que les opérations de lutte contre le trafic de drogue en mer s'effectuent généralement de nuit (ou en fin de semaine) et que tout retard dans l'obtention de l'autorisation peut entraîner l'échec de l'opération. C'est pourquoi, il est proposé, avec le présent projet de convention, d'effectuer des opérations en haute mer sans qu'il soit nécessaire d'obtenir l'autorisation préalable de l'État du pavillon. Le principe de la convention serait le suivant : un État membre disposant de la compétence préférentielle sur les infractions commises à bord d'un navire battant son pavillon, pourrait y renoncer en faveur d'un État dit "intervenant" afin de faciliter les poursuites et les enquêtes ultérieures. Un État membre garderait, en tout état de cause, sa compétence exclusive pour tous les actes commis sur un bateau navigant dans ses eaux territoriales ou ses eaux intérieures, même lorsque les actes incriminés trouvent leur origine dans un autre État membre. Le projet de convention apporte des précisions aux types d'infractions dont la répression serait facilitée par l'application de la convention : le fait de détenir des stupéfiants en vue de les distribuer, de les transporter, de les transborder, de les stocker, de les vendre, de les fabriquer ou de les transformer seraient considérés comme un acte délictueux au regard de la convention. Des dérogations sont prévues pour les navires de guerre ou les navires utilisés pour fournir un service public officiel à caractère non commercial. Le projet de convention fixe également un droit de représentation pour tout État membre qui interviendrait en haute mer contre le navire d'un autre État membre soupçonné de commettre des infractions. Il définit notamment les modalités de ce droit de représentation : droit de poursuivre, d'arraisonner et d'aborder un navire, d'examiner les documents et d'identifier les personnes responsables, droit d'inspecter le navire et de procéder à la saisie de la drogue, droit d'arrêter les personnes interpellées, droit de conduire le bateau jusqu'au port le plus adapté pour son immobilisation,... Des dispositions sont enfin prévues en vue de régler les divergences d'interprétation de la convention. La Cour de justice des Communautés serait

compétente pour statuer sur tout différend opposant les États membres sur la convention.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES DE L'INITIATIVE PROPOSÉE : l'incidence financière de la convention proposée serait nulle, car elle ne suppose aucun coût additionnel s'ajoutant à ceux dus à l'activité actuelle des administrations douanières des États membres dans la lutte contre le trafic de drogue. Pour entrer en vigueur, le projet de convention devra être ratifié par l'ensemble des États membres.