

**Conseil de sécurité**

Distr. générale
31 janvier 2001
Français
Original: anglais

**Lettre datée du 31 janvier 2001, adressée au Président
du Conseil de sécurité par le Représentant permanent
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
auprès de l'Organisation des Nations Unies**

Comme vous le savez, une cour écossaise siégeant aux Pays-Bas a rendu aujourd'hui son arrêt dans le procès des deux accusés du crime de Lockerbie. Elle a déclaré Abdel Basset Ali Mohammed El Megrahi coupable et Al Amine Khalifa Fhimah non coupable. Vous trouverez ci-joint copie de l'arrêt de la cour dans cette affaire (voir annexe).

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir faire distribuer le texte de cette lettre et de son annexe comme document du Conseil de sécurité.

(Signé) Jeremy **Greenstock**

**Annexe à la lettre datée du 31 janvier 2001, adressée au Président
du Conseil de sécurité par le Représentant permanent
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
auprès de l'Organisation des Nations Unies**

High Court of Justiciary siégeant au camp de Zeist

Lord Sutherland
Lord Coulsfield
Lord Maclean

Affaire No : 1475/99

Arrêt de la Cour
lu par Lord Sutherland dans l'affaire
Her Majesty's Advocate

contre
Abdel Basset Ali Mohammed El Megrahi et
Al Amine Khalifa Fhimah, détenus à la prison
de Zeist au camp de Zeist (Kamp van Zeist),
aux Pays-Bas

Accusés

Accusation : The Lord Advocate, AP Campbell QC, Advocate Depute; Turn-
bull QC, Advocate Depute; Lake and Armstrong; the Crown
Agent.

Défense : Taylor QC; Burns QC; Beckett, McCourts, Solicitors (Édim-
bourg) pour le premier accusé.

Keen QC; Davidson QC, Macleod, McGrigor Donald, Solicitors
(Édimbourg) pour le deuxième accusé.

[1] Le 22 décembre 1988 à 19 h 3, le vol 103 de la PanAm est tombé du ciel. Ses 259 passagers et membres de l'équipage ont été tués, ainsi que 11 habitants de Lockerbie résidant à l'endroit où sont tombés les débris de l'appareil. L'accusation soutient que cette catastrophe a eu pour cause l'introduction d'un engin explosif dans la soute de l'aéronef par les deux accusés, agissant individuellement ou ensemble ou avec d'autres. L'explosion de l'engin, survenue dans l'espace aérien écossais, a provoqué la désintégration de l'appareil. Dans ces conditions, il a été d'abord soutenu que les accusés étaient coupables d'entente en vue d'assassinat, ou subsidiairement d'assassinat, ou encore subsidiairement d'infraction aux paragraphes 1) et 5) de l'article 2 de la loi de 1982 sur la sécurité aérienne. À la fin des conclusions de la Couronne, cependant, l'accusation a été réduite à celle d'assassinat.

[2] Il n'est pas contesté – et il a été amplement prouvé – que la catastrophe a eu pour cause l'explosion d'un engin dans l'aéronef. Il n'est pas contesté non plus que la ou les personnes responsables de l'introduction délibérée d'un engin explosif seraient de ce fait coupables du crime d'assassinat. La question sur laquelle porte ce procès est donc de savoir si la Couronne a apporté la preuve au-delà de tout doute raisonnable que l'un ou l'autre accusé, ou les deux, sont responsables à titre d'auteurs, de coauteurs ou de complices, de l'introduction délibérée de l'engin.

[3] Après la catastrophe, une massive opération de police a été déclenchée pour ramasser le plus grand nombre de débris possible en vue d'établir la cause de

l'écrasement. Des dizaines de milliers de pièces ont été ramassées, triées et répertoriées, et toutes celles qui semblaient présenter un intérêt particulier pour la recherche des causes possibles de l'explosion ont été examinées par les experts compétents.

[4] Toutes les sections de l'appareil qui ont été retrouvées ont été transportées d'abord dans un hangar de Longtown, où elles ont été examinées par des inspecteurs de la Commission d'enquête sur les accidents aériens (Air Accidents Investigation Board, AAIB). Plus tard, la section pertinente de l'appareil a été reconstituée aussi complètement que possible à Farnborough. Il a été établi que la majorité des fractures du revêtement du fuselage étaient des fractures de surcharge caractéristiques d'un type d'avarie correspondant à la rupture en plein vol de la structure d'un avion. Il y avait cependant un endroit où les caractéristiques de ces fractures étaient atypiques. C'était sur le côté gauche de la partie basse du fuselage, au niveau de la soute à bagages avant. La structure de l'appareil consiste en un treillis de forts couples verticaux disposés à 20 pouces les uns des autres et de longerons horizontaux disposés à 10 pouces les uns des autres, sur la face extérieure desquels était attaché le revêtement du fuselage. Une petite région de la structure, approximativement délimitée par les couples 700 et 720 et les longerons 38 gauche et 40 gauche, mesurant donc approximativement 20 pouces carrés, avait été complètement déchiquetée. Autour de cette région déchiquetée, les fractures étaient de type granulaire, tandis que plus loin elles reprenaient la forme de fractures typiques d'arrachement. La zone déchiquetée était entourée de marques d'impact et de résidus de combustion. Les panneaux de revêtement situés dans les environs immédiats de la zone déchiquetée avaient été tordus et déchirés en forme d'étoile et perforés en pétales. La nature de ces dommages a permis de conclure – conclusion que nous acceptons – qu'ils ont eu pour cause la détonation d'un engin explosif à l'intérieur du fuselage et que l'endroit d'abord déchiqueté était à l'origine de la perforation subséquente en pétales. Une chaîne d'événements s'en est suivie qui a provoqué la défaillance et la désintégration complètes de l'appareil.

[5] La soute avant gauche était pleine de bagages placés dans des conteneurs. Ces conteneurs sont des cubes d'environ 5 pieds de côté comportant une partie en saillie d'environ 18 pouces montant en biais à partir de la base de la face extérieure du conteneur afin d'utiliser au maximum les volumes courbes de la soute à bagages. La plupart d'entre eux sont en aluminium, à l'exception de leur face postérieure, qui sert au chargement et est ensuite fermée par une bâche en plastique. Quelques-uns sont cependant faits de fibre de verre renforcée. Les conteneurs sont chargés à bord de l'appareil par une porte donnant accès à la soute et poussés ensuite sur un chemin de roulement jusqu'à une position fixe à laquelle ils sont attachés par une grille de fixation. Pendant l'opération de reconstitution de cette section de l'appareil, les morceaux de conteneurs retrouvés ont été remontés, principalement par un ingénieur inspecteur de l'AAIB, M. Claiden. Cela a permis de constater qu'à deux exceptions près, les conteneurs ne présentaient pas d'autre type de dommages que ceux correspondant à la désintégration d'un aéronef et à la chute de ses conteneurs sur le sol. Par contre, le conteneur en aluminium AVE 4041 et le conteneur en fibre de verre AVN 7511 présentaient un type de dommages différent. Le plan de chargement des conteneurs a permis d'établir que l'AVE 4041 était placé à proximité immédiate et légèrement au-dessus de la zone déchiquetée du fuselage, tandis que l'AVN 7511 était placé juste en arrière de l'AVE 4041. La reconstitution de l'AVE 4041 a mis en évidence des dégâts importants au plancher et au secteur arrière externe de la barre

inférieure externe du châssis du conteneur; de même, sur la face interne de cette partie du conteneur on a trouvé des marques d'impact et des résidus de combustion. Dans sa déposition, M. Claiden a fait un examen détaillé de la nature et de l'étendue de ces dégâts, examen dont les détails sont confirmés par la déposition du docteur Hayes et de M. Faraday, experts légistes auprès de l'Établissement royal de recherche et développement en armements (Royal Armaments Research and Development Establishment, RARDE). Les caractéristiques de ces dommages dénotent un phénomène de haute énergie et les marques d'impact et les résidus de combustion pointent vers une explosion. M. Claiden, dont la déposition a été d'une rigueur et d'une prudence remarquables, a notamment déclaré : « Il ne fait aucun doute dans mon esprit que le phénomène en question s'est développé à l'intérieur de ce conteneur »; il s'agit là de la seule occasion où M. Claiden avait exprimé une opinion catégorique. Étant donné la répartition des zones portant des marques d'impact et des résidus de combustion, et notamment l'absence de marques et résidus sur le plancher du conteneur, M. Claiden est d'avis que, à supposer qu'un engin explosif ait été placé dans un bagage lui-même placé dans le conteneur, selon toute vraisemblance ce bagage ne reposait pas sur le plancher du conteneur mais au-dessus d'une valise elle-même posée sur le plancher, et il était engagé partiellement dans la partie en saillie du conteneur. L'examen des dommages subis par le conteneur adjacent, l'AVN 7511, a permis d'établir la position exacte de l'engin explosif. La paroi avant de ce conteneur présente un trou d'environ 8 pouces carrés situé à environ 10 pouces au-dessus du plancher du conteneur; autour de ce trou rayonnent des traces de combustion allant jusqu'au sommet du conteneur. On peut en déduire qu'un souffle relativement modéré était sorti de l'AVE 4041 et avait frappé de biais la face avant de l'AVN 7511. Ce fait, conjugué aux dégâts subis par l'AVE 4041 permet de placer la position probable de l'engin explosif à environ 13 pouces au-dessus du plancher de l'AVE 4041. Si l'on conjugue cette hypothèse à celle selon laquelle le bagage contenant l'engin était engagé dans la partie en saillie du conteneur, on peut en déduire que l'engin était situé à environ 25 pouces du revêtement du fuselage. Nous avons trouvé la déposition de M. Claiden parfaitement crédible, fiable et convaincante dans le domaine qui est le sien. M. Claiden n'est certes pas un spécialiste des explosifs ou de leurs effets. Cependant, le docteur Hayes et M. Faraday sont arrivés, sur la question de l'emplacement de l'engin explosif, à une conclusion qui recoupe celle de M. Claiden; à cela s'ajoute que M. Faraday a assisté à des tests conduits aux États-Unis. Ces tests concernaient des conteneurs en métal remplis de bagages et l'introduction d'explosifs en plastique dans des radiocassettes Toshiba placées dans une valise chargée de vêtements. Ils ont confirmé l'opinion exprimée par M. Faraday quant à l'emplacement de l'engin explosif et à la quantité d'explosifs utilisée.

[6] Les éléments de preuve techniques concernant les effets des explosifs ont été fournis par le docteur Cullis et le professeur Peel. Le docteur Cullis est spécialiste des explosions et de leurs effets, ainsi que de la mise au point de codes informatiques permettant de simuler les effets des explosions dans des situations particulières; il est employé depuis 1978 par l'Agence de recherche et d'évaluation en matière de défense (Defence Evaluation and Research Agency, DERA). Quant au professeur Peel, il exerce les fonctions de responsable scientifique de la DERA, où il s'est spécialisé dans l'étude des matériaux et structures appliquées à la construction aéronautique et où il dirige une équipe de recherche qui travaille, entre autres sujets, sur les techniques de mesure des effets produits par la détonation d'explosifs dans des avions. Ils ont confirmé l'un et l'autre que la présence de marques d'impact et de

dépôts de carbone évoquant une suie très fine dénotait une explosion chimique. Ces marques et dépôts indiquaient que les zones concernées s'étaient trouvées sur le trajet direct de l'explosif; dans le cas des marques d'impact en particulier, elles indiquaient qu'aucune structure présentant une masse suffisante pour empêcher les fragments d'explosifs de frapper la zone marquée de points d'impact ne s'était interposée entre l'explosif et la zone ainsi marquée. Par ailleurs, le type de criques constatées sur la paroi inférieure du conteneur est caractéristique d'un type de déformation associé à une charge explosive, mais l'absence de marques d'impact ou de résidus de combustion à cet endroit indique que quelque chose comme une autre valise doit s'être trouvée interposée entre l'engin explosif et le panneau inférieur. D'un autre côté, les marques d'impact et les résidus de combustion perceptibles sur la face interne de la barre inférieure horizontale du conteneur, conjuguée à la déformation de cette barre vers le bas, confirment l'opinion selon laquelle l'engin explosif était situé au-dessus de cette barre sans rien qui l'en sépare, et était donc vraisemblablement situé au moins partiellement dans la partie saillante du conteneur, où la présence d'une valise sur le plancher du conteneur ne pouvait empêcher les matières explosives de frapper cette barre. La position de l'engin explosif a été confirmée en outre par l'observation de la compression de la surface supérieure du couple 700 du fuselage de l'appareil et les marques d'impact et les résidus de combustion présents sur les deux couples voisins, dans une région immédiatement adjacente à la partie arrière inférieure du conteneur. La déposition du professeur Peel comprenait également un chapitre assez complexe sur les effets de choc, le calcul du choc requis pour la rupture d'une plaque d'alliage d'aluminium du type utilisé pour le revêtement du fuselage et le calcul à la fois de la distance par rapport au point d'impact et des caractéristiques de la charge explosive sur la base des dimensions de la zone déchiquetée et de la zone perforée en pétales. Il est ressorti de ces calculs que la charge était d'environ 450 grammes et sa distance par rapport à l'impact était de 610 millimètres, ce qui plaçait l'explosion à 200 millimètres à l'intérieur du conteneur. Nous n'estimons pas nécessaire d'entrer dans le détail de ces calculs complexes, car la constatation des dommages subis par le fuselage, le conteneur et, comme nous le verrons plus loin, le contenu du conteneur nous convainc hors de tout doute que l'explosion a bien eu lieu à l'intérieur du conteneur, et les calculs en question ne font que confirmer notre conviction. Nous tenons à mentionner que cette partie de sa déposition traitait aussi de l'effet éventuel de la théorie de la formation de l'onde de Mach, mais nous n'estimons pas nécessaire d'en dire plus long là-dessus, sinon que nous acceptons les explications données par le professeur Peel sur les raisons qui l'on conduit à ne pas utiliser cette théorie pour évaluer la distance par rapport au point d'impact, même s'il avait envisagé à un moment donné de le faire.

[7] Outre le témoignage de ces experts, qui ont tous établi clairement que les avaries de l'aéronef avaient été provoquées par une explosion, nous avons entendu la déposition du docteur Douse, spécialiste confirmé de l'analyse des traces de drogues et d'explosifs, qui travaillait pour le RARDE en 1988. Le docteur Douse est un pionnier de la chromatographie gazeuse capillaire, qui est maintenant une discipline largement reconnue. Il a cherché à établir la présence de résidus d'explosifs sur deux morceaux de métal (cotes 270.1 et 270.3) qui sont deux fragments importants de la barre inférieure externe du châssis du conteneur AVE 4041. Les procédés utilisés, dont le docteur Douse a donné une description détaillée lors de sa déposition, ont mis en évidence des traces sur lesquelles des pics localisés à des points particuliers semblent signaler la présence de différents types d'explosifs. Parmi les explosifs figurent différentes variantes de nitrotoluène, nitroglycérine, penthrite (PETN) et

hexogène (RDX). Il semble également y avoir d'autres pics dus à des agents coextractifs non explosifs. Les traces relevées sur les pièces 270.1 et 270.3 signalent la présence de penthrite et d'hexogène. Ce sont là des produits chimiques servant à la fabrication d'explosifs plastiques, dont le Semtex. Pendant l'interrogatoire contradictoire, le docteur Douse s'est fait dire qu'un rapport du professeur Caddy soumis au Parlement en 1996 sur la possibilité qu'une centrifugeuse du RARDE ait été contaminée invalidait ses conclusions. Cependant, s'il est vrai que le rapport en question indique effectivement qu'une centrifugeuse avait été contaminée par de l'hexogène, il n'y est pas moins dit clairement que certaines analyses effectuées pendant une période incluant le mois de décembre 1988 n'étaient pas compromises; une liste de ces analyses non compromises par la contamination était incluse dans le rapport, et l'analyse des débris de Lockerbie effectuée par le docteur Douse figurait bien sur cette liste. Il lui a été également objecté que les traces révélaient des pics semblant indiquer la présence de TNT, de DNT et de nitroglycérine, mais il a répondu que, pour des raisons détaillées qu'il a précisées dans sa déposition, il avait l'intime conviction que les pics en question ne correspondaient pas à ces types d'explosifs mais à des agents coextractifs non explosifs. Nous ne voyons aucune raison de mettre en doute la conclusion à laquelle est arrivé cet expert confirmé. Enfin, il a été avancé que les précautions prises par le laboratoire dans la manipulation des échantillons de contrôle de vêtements et de matériel avaient été insuffisantes pour garantir ces échantillons contre une contamination qui affecterait les résultats obtenus. Toutefois, tant le docteur Douse que le docteur Hayes ont décrit les précautions prises pour éviter toute contamination, et nous concluons que ces précautions étaient suffisantes pour prévenir tout risque de voir les tests du docteur Douse compromis par une contamination.

[8] Ces dépositions nous ont donné l'intime conviction que la catastrophe a eu pour cause l'explosion d'un engin transporté à bord de l'aéronef. Nous sommes également convaincus que l'engin se trouvait dans le conteneur AVE 4041, et s'il restait quelque doute que ce fût là-dessus, il serait levé par les dépositions concernant l'examen du contenu probable de ce conteneur, auquel nous passons maintenant.

[9] Au cours de l'opération de ramassage systématique des débris au sol, une quantité importante de bagages et de vêtements ont été recueillis et inventoriés. Il avait été établi dès les premiers jours de la catastrophe qu'il y avait eu explosion, en conséquence de quoi il avait été demandé au personnel affecté à la collecte des débris d'accorder une attention particulière aux objets brûlés, noircis ou ayant d'une façon ou d'une autre l'apparence d'avoir été touchés par une explosion. Tous ces objets ont été envoyés au Laboratoire d'expertise légale des explosifs du RARDE et soumis à une analyse poussée; les principaux experts légistes ayant participé à ce travail étaient le docteur Hayes et M. Feraday. Il a ainsi été établi que 56 fragments présentant des marques variées de dommage par explosif provenaient d'une valise à coque ou enveloppe rigide de couleur marron de 26 pouces appartenant à la gamme Silhouette 4000 de la marque Samsonite (ci-après désignée comme « la valise principale »). Il ressortait du caractère des dommages en question qu'ils avaient été infligés depuis l'intérieur de la valise. Vingt-quatre autres pièces de bagage ont été identifiées sur la base des dommages – caractéristiques des dommages par explosif – qu'elles avaient subis comme ayant été situées relativement près de l'engin explosif. On a trouvé dans beaucoup de ces pièces des fragments de ce qui semblait être des morceaux de la valise principale, ainsi que des fragments de ce qui semblait avoir

été une radiocassette. Des fragments similaires ont été récupérés dans des vêtements qui, à en juger par leur aspect calciné, devaient avoir été contenus dans la valise principale. En outre, alors qu'il examinait une plaque d'identification qui avait été fixée à l'AVE 4041, M. Claiden a récupéré un débris qui semblait être un petit morceau de circuit imprimé. Le nombre et l'extrême fragmentation des fragments associés aux vêtements ayant été en contact direct avec l'explosion indiquent que la charge explosive avait, selon toute probabilité, été placée à l'intérieur de la radio. On savait à l'époque qu'au mois d'octobre 1988, la police de l'Allemagne de l'Ouest avait mis la main sur une radiocassette de marque Toshiba modifiée de façon à en faire un engin explosif improvisé. M. Feraday s'est rendu en Allemagne de l'Ouest pour y examiner cet engin et a établi que les fragments en sa possession, et notamment le morceau de circuit imprimé trouvé par M. Claiden, ne provenaient pas du même modèle. Il a cependant estimé que les similarités étaient suffisantes pour justifier l'examen d'autres modèles de radiocassettes Toshiba. Cet examen a révélé que sept modèles contenaient des circuits imprimés présentant exactement les mêmes caractéristiques que les fragments. Par la suite, lorsque les vêtements endommagés par l'explosion ont été analysés en détail, on y a trouvé, incrustés dans deux chemises différentes de marque Slalom, dans une barboteuse de marque Babygro et dans une paire de pantalons à carreaux en tartan, des fragments de papier qui, à l'examen, se sont révélés provenir du mode d'emploi d'une radiocassette Toshiba de modèle RT-SF 16 BomBeat. Tous les autres fragments dont on pense qu'ils proviennent de la radio contenant l'explosif concordent avec le modèle RT-SF 16. D'autres fragments de plastique associés à la radio ont été découverts dans d'autres vêtements dont on estime qu'ils proviennent de la valise principale – à savoir un maillot en T (T-shirt) blanc, un pyjama de couleur crème, une veste à chevrons et des pantalons à chevrons – ainsi que dans les quatre vêtements dans lesquels des fragments de papier ont été trouvés. Les experts légistes en ont conclu que la nature des fragments et leur distribution ne laissent aucun doute quant au fait que la charge explosive a été insérée dans la radio Toshiba; nous souscrivons à leurs conclusions. Quant à la présence de fragments d'un mode d'emploi d'un appareil RT-SF 16, nous acceptons également que c'est ce modèle de radiocassette Toshiba qui a été utilisé.

[10] Comme nous l'avons dit, une quantité substantielle de vêtements a été analysée au RARDE. Cette analyse visait principalement à établir lesquels de ces vêtements présentaient des signes de dommage par explosion, puis, si possible, à distinguer ceux d'entre eux qui s'étaient probablement trouvés dans la valise qui contenait l'engin explosif de ceux qui provenaient de valises voisines. La méthode suivie par les experts légistes a consisté à considérer que tout vêtement endommagé par l'explosion qui contenait des fragments de la radiocassette, du mode d'emploi et de la cloison en carton doublé de tissu de la valise principale, mais non des fragments de la coque extérieure, se trouvait très probablement à l'intérieur de la valise de référence. Quant aux vêtements qui ne contenaient ni des fragments de l'engin explosif ni des fragments de l'enveloppe de l'une ou de plusieurs des valises qui devaient l'avoir entouré, ou qui contenaient des fragments d'enveloppe de valise associés ou non à des fragments de l'engin explosif, leur provenance précise était difficile à établir, même si l'on ne pouvait écarter la possibilité qu'ils proviennent eux aussi de la valise principale. Douze vêtements et un parapluie dont les fragments ont été retrouvés et examinés appartiennent à la première catégorie et, par conséquent, de l'avis des experts légistes, proviennent de la valise de référence. Il s'agit de :

- 1) Un fragment calciné de tissu de coton blanc qui, à en juger par le détail de ses coutures et sa confection, semble appartenir très vraisemblablement à un maillot en T (T-shirt) blanc de la marque Abanderado. On a trouvé dans ce fragment un morceau de grille de haut-parleur et 11 fragments de plastique qui pourraient provenir d'une radio Toshiba, ainsi que cinq fragments bleus/blancs qui pourraient provenir d'une barboteuse Babygro (voir la pièce 5).
- 2) Des fragments endommagés par explosion provenant d'un tartan brun, dont deux comportent encore des morceaux d'étiquette qui ont permis de les attribuer à une paire de pantalons de marque Yorkie de taille 34. On a trouvé dans un de ces fragments des fragments de la doublure intérieure et de la cloison intérieure de la valise de référence, un fragment de plastique noir susceptible de provenir d'une radio Toshiba, quatre fragments d'un mode d'emploi de radiocassette RT-SF 16 et cinq touffes de fibres bleues/blanches concordant avec une barboteuse Babygro.
- 3) Quatre fragments calcinés et disjointes d'étoffe grise qui, de par leur couleur, leur tissage et leur texture, semblent provenir d'un même morceau. À l'un de ces fragments est cousue une étiquette « Slalom », et tous semblent avoir appartenu à une chemise grise de la marque Slalom. Dans l'un de ces fragments (cote PI/995), on a trouvé un certain nombre de pièces. Nous reviendrons plus loin à ce fragment, puisque les avocats de la défense ont soutenu qu'un certain nombre de facteurs liés à la façon dont il a été découvert et examiné entachent sa fiabilité comme élément de preuve.
- 4) Six fragments calcinés d'étoffe blanche à fines rayures bleues. Bien que ces fragments ne comportent aucune marque d'identification, leur couleur, leur tissage, leur texture et leur confection indiquent qu'ils proviennent d'une chemise très semblable à un modèle Slalom. On a trouvé dans ces fragments 16 fragments de plastique noir et quatre fragments de grille de haut-parleur qui pourraient provenir d'une radio Toshiba, ainsi que des fragments d'un mode d'emploi de radiocassette RT-SF 16.
- 5) Quatre fragments d'étoffe à chevrons marron clair endommagés par explosion. Bien que ces fragments ne comportent aucune marque d'identification, leur couleur, leur tissage, leur texture et leur confection indiquent qu'ils proviennent d'une paire de pantalons de marque Yorkie. Six morceaux de plastique noir et un fragment de la cloison intérieure de la valise de référence leur étaient attachés.
- 6) Trois fragments d'un tissu de tweed marron clair à chevrons endommagés par explosion. Bien qu'ils ne comportent aucune marque d'identification, leur couleur, leur tissage, leur texture et leur confection indiquent qu'ils proviennent d'une veste de tweed semblable à tous égards à un échantillon de contrôle que s'est procuré la police. Ces fragments contenaient eux-mêmes des fragments de plastique noir et de la cloison de la valise principale.
- 7) Quatre fragments d'étoffe de couleur crème présentant un motif à rayures marron. L'un d'eux était assez grand pour pouvoir être identifié comme provenant d'une paire de pantalons de pyjama. Bien qu'aucun de ces

fragments ne comporte de marque d'identification, leur couleur, leur motif et leur confection indiquent qu'ils proviennent d'une paire de pyjamas de marque Panwear. Ils contenaient eux-mêmes des fragments de plastique noir ainsi que des fragments de la doublure de la valise principale.

- 8) Treize fragments très endommagés, dont beaucoup sont minuscules, d'une étoffe à fibres bleues. L'un de ces fragments consiste en deux morceaux d'étoffe cousus l'un à l'autre, l'un en étoffe à fibres bleues et l'autre en tricot à côtes blanches. Pris entre ces deux morceaux d'étoffe, on a trouvé les restes d'une étiquette imprimée en polychromie comportant des indications d'âge, de taille et de composition ainsi que la mention « made in Malta ». Ce fragment composite correspond étroitement et à tous égards, au pied de col d'une barboteuse de marque Primark Babygro et à son étiquette. L'étoffe des autres fragments correspond également à l'étoffe de cette marque. On a trouvé, incrustés dans ces fragments, des fragments de plastique noir, de fil électrique et de papier provenant du mode d'emploi de l'appareil Toshiba, ainsi que des fragments de la cloison intérieure de la valise principale.
- 9) Trois fragments d'un parapluie de nylon noir. Le fragment le plus important comprend une partie de la couverture, des branches et du manche, déchiquetés et partiellement détruits, ce dont on peut déduire qu'il était très proche de l'explosion. Des fibres bleues et blanches semblables aux fibres de la barboteuse Babygro adhéraient fortement à l'étoffe de la couverture. Un deuxième fragment consistant en un morceau de plastique noir plaqué argent présentant des rayures et cannelures similaires à la bague de fermeture d'un parapluie a été découvert dans un fragment du pantalon à carreaux en tartan (pièce No 2 ci-dessus).
- 10) Un fragment de cardigan en tricot de laine marron endommagé par explosion. Une étiquette portant la mention « Puccini design » était cousue sur ce fragment.

Les trois autres pièces avaient manifestement été très proches de l'explosion, mais ne présentaient pas suffisamment d'étoffe pour permettre de reconnaître leur origine.

[11] La nature et l'étendue des dommages subis par ces vêtements et la présence des fragments qui y étaient incrustés ont confirmé, à supposer qu'une confirmation fût nécessaire, que l'explosion s'était bien produite à l'intérieur du conteneur AVE 4041, et ont également permis d'établir hors de tout doute que l'engin explosif était placé dans une radiocassette Toshiba RT-SF 16 à l'intérieur d'une valise Samsonite marron qui contenait en outre les pièces de vêtements recensées plus haut.

[12] On se rappellera que quatre des pièces dont il a été établi qu'elles se trouvaient dans la valise principale portaient des étiquettes au nom des marques Yorkie, Slalom, Primark et Puccini. En août 1989, des inspecteurs de police se sont rendus à Malte afin d'essayer de trouver l'origine de ces pièces. Après une visite à la société Yorkie Clothing, ils se sont rendus le 1er septembre à la boutique Mary's House sise rue Tower Road à Sliema. Il s'agit d'une boutique gérée par la famille Gauci, et dont Tony Gauci est l'un des associés. M. Gauci a témoigné qu'il a reçu la visite des inspecteurs de police en septembre 1989. Il leur a déclaré se rappeler une transaction particulière effectuée une quinzaine de jours avant Noël 1988, bien qu'il ne pût se

rappeler la date exacte. Il se rappelait cependant que les décorations lumineuses de Noël venaient d'être posées. C'était vers le milieu de la semaine, peut-être un mercredi. Il était environ 18 h 30. Le client était un homme, et le témoin a reconnu en lui un Libyen. Sa conversation avec ce client s'est déroulée probablement dans un mélange d'arabe, d'anglais et de maltais. Beaucoup de Libyens entrent dans sa boutique, et lorsqu'il les entend parler, il peut dire s'ils sont libyens, tunisiens ou égyptiens. Ce client a acheté tout un assortiment de vêtements, mais M. Gauci avait l'impression qu'il n'accordait guère d'importance à ce qu'il achetait. Parmi les articles que le témoin se rappelait avoir vendus à cette occasion, il y avait deux paires de pantalons de marque Yorkie, deux paires de pyjamas rayés de la même marque que le fragment Panwear, une veste en tweed, une barboteuse bleue de marque Babygro, deux chemises Slalom de 16,5 pouces de tour de col, deux cardigans, l'un marron et l'autre bleu, et un parapluie. Sur un fragment de l'une des paires de pantalons Yorkie, on pouvait lire le numéro de la commande, qui était 1705, et le bon de livraison correspondant à cette commande montre qu'elle a été livrée le 18 novembre 1988. La police a reçu de M. Gauci ou des fabricants des échantillons de tous ces articles, et ce sont ces échantillons dont se sont servis les experts légistes pour les comparer aux fragments. On pourra trouver surprenant que M. Gauci ait conservé un souvenir si détaillé de cette transaction à quelque neuf mois de distance, mais il a expliqué cela par le fait que le client semblait ne prendre guère d'intérêt aux articles qu'il achetait. Toujours est-il que nous sommes convaincus que le souvenir qu'il a de ces articles est exact. Bien qu'on ne lui ait à aucun moment suggéré que sa mémoire avait pu recevoir un petit coup de pouce des inspecteurs de police, on pourra trouver une mesure de son exactitude dans le fait que M. Gauci était certain qu'il n'y avait pas de maillot en T de marque Abanderado parmi les achats de ce client, alors même qu'il en avait en stock et que la police ne pouvait manquer de s'intéresser à cet article particulier. Sans doute chacun de ces articles aurait-il pu être acheté dans beaucoup d'autres boutiques de Malte, ou même dans d'autres régions du monde puisque nombre d'entre eux étaient exportés, mais la concordance exacte qui existe entre un si grand nombre de ces articles et les fragments ramassés à Lockerbie nous paraît être beaucoup plus qu'une coïncidence. Nous avons donc l'intime conviction que les vêtements qui se trouvaient dans la valise principale sont bien ceux dont M. Gauci a dit qu'ils avaient été achetés chez Mary's House. Nous reviendrons plus en détail à la déposition de M. Gauci en rapport avec la date de la transaction et l'identification du client.

[13] Tournons-nous maintenant vers un autre élément de preuve essentiel récupéré en fouillant les débris. Le 13 janvier 1989, les agents Gilchrist et McColm, qui ratisaient en équipe une zone située à proximité de Newcastleton, ont trouvé un fragment carbonisé que la police enregistra sous la référence PI/995 et qui est devenu par la suite la pièce à conviction 168. L'étiquette de la pièce 168 portait initialement la mention « étoffe (calcinée) », inscrite selon toute probabilité par l'agent Gilchrist, corrigée par le mot « débris » écrit par-dessus. L'agent Gilchrist n'a pas donné de raison convaincante pour justifier cette modification et ses tentatives d'explication ont été confuses, voire évasives. Nous sommes toutefois convaincus que cette pièce à conviction a bien été trouvée dans la zone décrite; l'agent McColm, qui a confirmé les déclarations de son collègue concernant la pièce en question, n'a pas été interrogé sur les détails exacts de cette découverte. La pièce à conviction a été enregistrée à l'entrepôt de la Dextar le 17 janvier 1989. La défense a soutenu que la modification de l'inscription initiale ainsi que le délai écoulé entre la découverte de la pièce et sa date d'enregistrement témoignaient d'une certaine volonté de nuire. Comme nous

l'avons indiqué, la modification de l'étiquette initiale ne semble pas avoir eu de motif particulier, mais nous sommes convaincus, en notre âme et conscience, qu'elle n'avait aucun caractère malveillant et qu'il n'y a pas eu falsification de la part des deux agents. Pour ce qui est de l'enregistrement tardif, on récupérait à cette époque des quantités considérables de débris, et on constate, à l'examen des registres, que de nombreuses autres pièces n'ont été enregistrées que quelques jours après avoir été ramassées. Là encore, nous ne voyons dans ces faits aucune intention de nuire. Comme tous les débris carbonisés, la pièce a été envoyée au laboratoire de la police scientifique. Elle a été expertisée une première fois le 12 mai 1989 par le docteur Hayes, qui, comme il l'indique dans son compte rendu d'expertise, a identifié un morceau de pied de col provenant d'une chemise grise. Un échantillon de contrôle a été demandé; la comparaison des pièces a révélé que le reste récupéré était en tout point identique au pied de col des chemises de marque Slalom. L'étoffe avait été très endommagée par l'explosion; elle présentait des trous de pénétration noircis, révélateurs d'une déflagration d'explosif. Neuf fragments de plastique noir, un petit bout de métal, un petit morceau de fil métallique et un reste de feuilles de papier blanc superposées (qui se sont révélés à l'examen provenir d'une radiocassette Toshiba RT-SF 16 et de sa notice d'utilisation) ont été récupérés dans les trous de pénétration. Le docteur Hayes a également récupéré dans l'étoffe un bout de circuit imprimé de couleur verte. Le 15 septembre 1989, M. Feraday a adressé une note à l'inspecteur principal Williamson, accompagnée d'une photo prise au Polaroid, lui demandant de l'aider à identifier ce dernier fragment. Là encore, la défense a essayé de mettre en doute la provenance de ce reste de circuit imprimé, en invoquant trois arguments. Elle a fait valoir, premièrement, que la page sur laquelle le docteur Hayes avait rédigé son compte rendu d'expertise portait le numéro 51, et que les pages suivantes initialement numérotées 51 à 55 avaient été renumérotées de 52 à 56. Elle a laissé entendre au docteur Hayes qu'il avait peut-être renuméroté les pages 51 à 55 et supprimé l'ancienne page 56 pour avoir la place d'insérer une nouvelle page 51. Le docteur Hayes a expliqué que, dans un premier temps, il n'avait pas paginé ses notes, et que ce n'est qu'au moment d'établir son rapport qu'il les avait classées dans un ordre plus ou moins chronologique et paginées en haut de chaque feuille. Il a précisé qu'il avait sans doute inscrit le numéro 51 par inadvertance sur deux pages consécutives et que, s'étant aperçu de son erreur quelques pages plus loin, il avait corrigé la pagination par-dessus les anciens chiffres. Cette pagination n'a d'ailleurs pas d'importance en l'espèce, puisque la date d'expertise de chaque pièce est indiquée dans les notes. La défense a également prétendu que, lorsqu'il trouvait un fragment important dans un reste de vêtement – ce qui était le cas du morceau de circuit imprimé –, le docteur Hayes en faisait un croquis et lui attribuait un numéro de référence distinct. Or, aucun croquis ne figure à la page 51, et le numéro de référence PT/35 b) n'a été attribué qu'à une date ultérieure. Enfin, la défense a déclaré que, si ce fragment avait été récupéré, et donc probablement photographié, en mai 1989, elle ne s'expliquait pas pourquoi le collègue du docteur Hayes, M. Feraday, avait indiqué dans sa note de septembre 1989 que le cliché Polaroid accompagnant son envoi était, selon ses propres termes, « ce que je peux faire de mieux dans des délais si courts ». Le docteur Hayes n'a pu donner d'explication sur ce point, et a déclaré qu'il fallait poser la question à l'auteur de la note, M. Feraday, ce qui n'a pas été fait. Il est certes regrettable que cette pièce à conviction si décisive malgré sa taille minuscule n'ait pas été traitée dans un premier temps avec la même attention méticuleuse que la plupart des autres fragments récupérés, mais nous sommes

convaincus qu'elle a bel et bien été extraite en mai 1989 par le docteur Hayes du reste de chemise Slalom trouvé par les agents Gilchrist et McColm.

[14] Dans les mois suivants, l'inspecteur principal Williamson et d'autres fonctionnaires de police ont mené une vaste enquête dans l'industrie des circuits imprimés pour essayer de retracer l'origine du fragment, mais sans résultat. Vers juin 1990, l'inspecteur Williamson a reçu des renseignements émanant d'un agent du FBI appelé Thurman, à la suite de quoi il s'est rendu dans les bureaux du FBI à Washington en compagnie de M. Feraday. Les policiers américains lui ont montré un minuteur connu sous le nom de MST-13 (étiquette 420). Il s'est avéré à l'examen qu'une partie du circuit imprimé de ce minuteur était identique au fragment récupéré, à un détail près : le modèle de Washington était à double face verni, alors que le fragment PT/35 b) était monoface verni. La suite de l'enquête a conduit à la délivrance d'une commission rogatoire qui a permis aux policiers et juges suisses de diligenter une enquête au nom de la police écossaise. En novembre 1990 et janvier 1991, les juges ont entendu Edwin Bollier et Erwin Meister, associés de la société MEBO, spécialisée dans la conception et la fabrication de composants électroniques. Les deux hommes ont été interrogés une nouvelle fois par des policiers écossais en mai 1991. Un certain nombre de pièces ont été remises à ces occasions, dont des documents, trois minuteurs (deux MST-13 et un Olympus) et divers composants de minuteurs, y compris des circuits imprimés. Après avoir minutieusement examiné ces pièces et les avoir comparées au morceau de circuit imprimé vert, le docteur Hayes et M. Feraday ont eu la certitude que le fragment provenait du connecteur d'un relais de sortie soudé sur le circuit monoface verni d'un minuteur MST-13. Nous souscrivons aux conclusions de ces deux experts légistes.

[15] Compte tenu des éléments que nous avons exposés plus haut, nous sommes convaincus au-delà de tout doute raisonnable que la catastrophe a été provoquée par l'explosion d'une bombe artisanale cachée dans une radiocassette de marque Toshiba placée à l'intérieur d'une valise Samsonite avec divers vêtements, que ces vêtements ont été achetés à Sliema (Malte) dans un magasin appelé Mary's House et que l'engin a été déclenché par un minuteur MST-13.

[16] Venons-en maintenant aux éléments de preuve relatifs à la provenance de la valise principale et à ses cheminements possibles jusqu'au conteneur AVE 4041, en examinant d'abord les procédures en vigueur dans les aéroports par lesquels elle a pu transiter.

[17] La Couronne soutient que la valise principale est partie de l'aéroport de Luqa (Malte) par le vol KM180 d'Air Malta à destination de Francfort et qu'une fois à Francfort elle a été embarquée dans l'appareil de la PanAm assurant le vol PA103A en préacheminement du vol PA103. Elle est ainsi arrivée à l'aéroport d'Heathrow, où elle a été mise sur le vol PA103. Ce scénario repose largement sur les témoignages et preuves documentaires recueillis dans les trois aéroports. La Couronne conclut de ces éléments concordants qu'un bagage non identifié et non accompagné a été introduit dans l'appareil assurant le vol KM180 et qu'il a été transféré sur le vol PA103A à Francfort avant de se retrouver finalement sur le vol PA103 à Heathrow.

[18] Lorsqu'un passager enregistre des bagages qui doivent être transportés dans la soute de l'appareil, chaque bagage est muni d'une étiquette dont le talon est détaché et remis au passager à titre de récépissé. En règle générale, cette étiquette porte deux mentions : le nom du transporteur, ou de la première compagnie aérienne qui trans-

porte le passager, et la destination. S'il y a des escales ou des correspondances, l'étiquette mentionne également le nom du ou des aéroports intermédiaires. Ces renseignements permettent aux bagagistes de l'aéroport de départ, des aéroports intermédiaires, le cas échéant, et de l'aéroport d'arrivée de livrer les bagages ou, s'ils sont en transit, de les acheminer jusqu'aux appareils correspondants et de les restituer aux passagers quand ils arrivent à destination. En 1988, les bagages étaient parfois munis d'étiquettes préimprimées portant le nom de l'aéroport de destination s'il s'agissait d'un vol sans escale. Dans le cas contraire, le nom de la destination et du ou des aéroports intermédiaires était généralement ajouté à la main sur l'étiquette au moment de l'enregistrement. Les bagages enregistrés à l'aéroport de départ sont appelés bagages locaux. Ceux qui doivent transiter par un aéroport intermédiaire sont généralement appelés bagages en transit. On distingue normalement deux catégories de bagages en transit : les bagages intratransporteurs, qui arrivent à l'aéroport intermédiaire et en repartent à bord d'appareils du même transporteur, et les bagages intertransporteurs, qui arrivent sur le vol d'une compagnie et repartent sur le vol d'une compagnie différente. Mais cette terminologie n'est pas utilisée systématiquement. Les bagages doivent normalement être transportés sur le même vol que le passager qui les a enregistrés, mais, s'ils ont été mal aiguillés ou retardés, ils devront être embarqués à bord d'un autre appareil. Certains sont munis d'une étiquette de traitement spécial portant la mention « à acheminer d'urgence »; ils ne sont normalement expédiés qu'à la demande des aéroports d'arrivée, à la suite des réclamations des passagers dont les bagages n'ont pas été livrés. Les enquêteurs n'ont examiné que les pratiques en usage à l'aéroport de Luqa, lesquelles semblaient toutefois correspondre aux pratiques internationales. Les avions de transport de passagers peuvent également transporter du courrier et du fret.

[19] En 1988, les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires avaient pris conscience, depuis quelque temps déjà, que certains individus pouvaient essayer d'introduire des engins explosifs dans des avions de transport de passagers, et elles avaient mis en place des systèmes pour diminuer ce risque. Des mesures avaient été prises pour empêcher qu'un avion transporte des bagages sans le passager qui les avait enregistrés, sauf si l'on était tout à fait sûr qu'ils ne présentaient pas de danger. Il était de règle de poser certaines questions aux passagers sur les bagages qu'ils enregistraient et de vérifier avant le décollage que tous les passagers qui avaient enregistré des bagages à l'aéroport de départ étaient bien à bord ou, à défaut, que leurs bagages présentaient toutes les garanties de sécurité. Des mesures avaient également été prises pour s'assurer que les bagages en transit ne voyageaient pas sans leur propriétaire. En 1988, la PanAm disposait d'un appareil d'inspection à rayons X aux aéroports de Francfort et d'Heathrow. La mise en service de ce dispositif avait modifié les procédures appliquées aux passagers et bagages intertransporteurs.

[20] Le vol PA103 a décollé d'Heathrow le 21 décembre 1988 peu avant 18 h 30. C'était le dernier vol transatlantique de la PanAm pour la journée. C'est donc à Heathrow que se situe la dernière possibilité d'introduire un engin explosif dans la soute de l'appareil. L'avion qui devait assurer le vol PA103 attendait au poste K14. Il avait été vérifié et sa feuille de navigabilité avait été remplie. Le vol PA103A est arrivé au poste K16, et il a été demandé aux passagers en correspondance pour New York de se rendre directement à la porte 14. L'embarquement des passagers qui partaient d'Heathrow et de ceux qui étaient arrivés par le vol PA103A s'est déroulé normalement, si ce n'est qu'un passager qui avait enregistré deux unités de bagages à Heathrow ne s'est pas présenté à la porte d'embarquement. Ce passager manquant

était un ressortissant américain, et il a été décidé que l'appareil pouvait décoller sans lui. Il s'est avéré plus tard que l'homme s'était attardé au bar de l'aéroport et n'avait pas entendu les annonces d'embarquement. Il n'y a aucune raison d'établir un lien quelconque entre l'attentat et ce passager ou les bagages qu'il avait enregistrés.

[21] À Heathrow, comme auparavant à Francfort, les bagages de la PanAm étaient manutentionnés par des employés de la compagnie. Ils étaient inspectés par le personnel d'Alert Security, une filiale de la PanAm. Les bagages enregistrés à Heathrow étaient envoyés dans une zone appelée hall des bagages en attendant d'être embarqués. Cette zone jouxtait une voie de circulation intérieure très passante et, en décembre 1988, il y avait encore plus de monde que d'habitude car il y avait des travaux dans l'enceinte de l'aéroport. Si (comme c'était le cas pour un Boeing 747) une partie ou la totalité des bagages devaient être placés dans des conteneurs avant d'être pris à bord, le chargement se faisait dans le hall des bagages. À leur arrivée à Heathrow, les bagages intertransporteurs étaient déchargés par les employés de l'aéroport et envoyés dans un local appelé hangar intertransporteurs, un bâtiment distinct situé dans la zone du terminal. Les bagages déchargés des appareils entrants étaient amenés à l'extérieur du hangar par les employés d'un sous-traitant de l'aéroport, la société Whyte's, puis posés sur un tapis roulant aboutissant à l'intérieur du hangar. Il n'y avait pas d'agent de sécurité à l'extérieur de ce local, de sorte que les bagages étaient chargés sur le tapis sans aucune surveillance. Le hangar recevait les bagages des autres compagnies aériennes en plus de ceux de la PanAm. Les bagages intertransporteurs destinés à la PanAm étaient identifiés et séparés de ceux des autres compagnies aériennes. Ils passaient dans l'appareil à rayons X de la PanAm, où ils étaient inspectés par un employé d'Alert, avant d'être chargés dans des conteneurs ou mis de côté pour attendre le vol en partance.

[22] Le 21 décembre 1988, l'opérateur de l'appareil à rayons X était Sulkash Kamboj, et deux autres personnes travaillaient dans le hangar : John Bedford, chargeur-conducteur de la PanAm, et M. Parmar, un autre employé de la compagnie. M. Bedford avait réservé le conteneur AVE 4041 pour les bagages intertransporteurs destinés au vol PA103. Il avait inscrit la mention « vol PA103 » sur une feuille placée dans un porte-fiche fixé au conteneur. Un certain nombre de bagages ont été chargés dans l'AVE 4041. Un peu plus tard, M. Bedford est allé déposer ce conteneur près du hall des bagages. De là, le conteneur a été emmené au poste K16, où ont été ajoutés les bagages à destination de New York déchargés du vol PA103A. Ces bagages avaient été mis en vrac dans les soutes de l'appareil du vol PA103A, et non dans des conteneurs. Les témoignages de M. Bedford, de Peter Walker, superviseur du hall des bagages, et de Darshan Sandhu, chef-chargeur, ainsi que l'examen de la fiche d'inventaire du conteneur (cote 1217) montrent que l'AVE 4041 contenait à la fois des bagages intertransporteurs chargés dans le hangar intertransporteurs et des bagages en provenance du vol PA103A. Une fois rempli, le conteneur AVE 4041 a été conduit directement au poste 14 et chargé dans la soute de l'appareil. Le témoignage d'un autre chargeur-conducteur de la PanAm, Terence Crabtree, chef de l'équipe de chargement du PA103, ainsi que l'examen du plan de chargement (cote 1183) montrent que le conteneur AVE 4041 a été chargé en position 14 gauche, ce qui correspond aux conclusions des experts légistes. Le plan révèle aussi que le conteneur AVN 7511 a été chargé juste à côté, en position 21 gauche, ce qui confirme également les conclusions des experts. Quelques bagages provenant du PA103A ont également été placés en vrac dans la soute du PA103.

[23] M. Bedford s'est rappelé que, le 21 décembre 1988, il avait réservé le conteneur AVE 4041 aux bagages du PA103. Il s'est souvenu aussi d'y avoir mis un certain nombre de valises, rangées debout, côte à côte, le long de la paroi arrière du conteneur. Il a déclaré qu'il était sorti du hangar intertransporteurs pour prendre une tasse de thé avec M. Walker dans le hall des bagages. Il avait constaté à son retour la présence de deux valises supplémentaires dans le conteneur. Elles étaient posées à plat, poignées tournées vers l'intérieur du conteneur, comme il les aurait placées lui-même. Leur disposition apparaît dans une série de clichés (cote 1114) pris début janvier 1989, lors d'une reconstitution en présence de M. Bedford. Selon M. Bedford, M. Kamboj lui aurait dit qu'il avait chargé deux valises dans le conteneur pendant son absence. Ce dernier a nié avoir placé une quelconque valise dans l'AVE 4041 et avoir tenu les propos que lui attribuait M. Bedford. Les deux témoins ont été renvoyés aux déclarations qu'ils avaient faites à la police en diverses occasions et à leur déposition pour l'enquête sur les accidents mortels, et ils ont, l'un et l'autre, maintenu leur version des faits. M. Kamboj a toutefois fini par reconnaître à contrecoeur, dans sa déposition, que M. Bedford avait peut-être raison, mais la contradiction n'est pas résolue. M. Bedford a été un témoin rationnel et impressionnant, et il n'avait aucune raison d'inventer les détails qu'il a donnés. M. Kamboj a été moins impressionnant, et il voulait peut-être éviter d'être éventuellement tenu pour responsable. Selon nous, la déposition de M. Bedford doit l'emporter sur ce point. La divergence entre les témoins est toutefois sans importance en l'espèce, l'élément de preuve essentiel étant que le conteneur contenait les deux valises disposées tel qu'indiqué plus haut quand il a quitté le hangar intertransporteurs. M. Bedford a reconnu avoir déclaré à la police et dans sa déposition pour l'enquête sur les accidents mortels que l'une des valises posées à plat était de type Samsonite à coque rigide, de couleur marron ou d'un brun tirant sur le bordeaux. Il ne s'est pas souvenu de ce détail au procès, mais a déclaré avoir dit la vérité dans ses déclarations et dépositions antérieures. Il a également expliqué qu'il avait été convenu avec M. Walter qu'il irait déposer le conteneur dans le hall des bagages pour pouvoir terminer sa journée de travail à l'heure normale, car le vol PA103A avait un peu de retard et il ne pouvait pas l'attendre. C'est du reste ce qu'il a fait avant de quitter son lieu de travail un peu après 17 heures. M. Walter ne s'est pas souvenu de ces détails, mais a reconnu avoir dit aux enquêteurs, peu après la catastrophe, qu'il se rappelait avoir vu M. Bedford vers 17 heures et que ce dernier lui avait déclaré qu'il rentrerait chez lui, mais qu'il n'avait pas été question dans cette conversation du dépôt d'un conteneur dans le hall des bagages. Dans sa déposition pour l'enquête sur les accidents mortels, M. Walker s'est écarté de ses premières déclarations à la police sur le point de savoir s'il était ou non au courant qu'un conteneur avait été déposé dans le hall des bagages, et n'a pu expliquer cette disparité. Il n'y a toutefois aucune raison de mettre en doute les propos de M. Bedford à l'effet qu'il avait emporté le conteneur AVE 4041 dans le hall des bagages et l'y avait laissé.

[24] Il ressort par conséquent, des témoignages recueillis, qu'une valise pouvant correspondre à la description de la valise principale fournie par les experts légistes se trouvait dans le conteneur quand il a quitté le hangar intertransporteurs. Il se peut également que quelqu'un ait introduit une valise supplémentaire dans le circuit en la posant sur le tapis roulant à l'extérieur du hangar, ou en l'apportant directement dans le hangar, ou encore en la chargeant dans le conteneur pendant que ce dernier se trouvait dans le hall des bagages. Pour réussir à mettre la valise dans le circuit, il fallait éviter de se faire repérer, mais, selon les témoignages, les individus munis d'un laissez-passer leur permettant de circuler côté pistes risquaient peu d'être in-

quiétés, et on délivrait à Heathrow de très nombreux laissez-passer, dont beaucoup n'étaient pas comptabilisés. Il fallait également savoir où placer la valise pour atteindre l'objectif recherché.

[25] Il a été soutenu, au nom des accusés, que la valise décrite par M. Bedford aurait très bien pu être la valise principale, d'autant qu'il n'avait jamais été question dans l'enquête d'une quelconque récupération de morceaux de valise à coque rigide de type Samsonite, hormis ceux qui provenaient de la valise principale elle-même. La défense a admis, pour les besoins de son argumentation, qu'il s'ensuivait des conclusions des experts scientifiques que la valise ne pouvait avoir été directement en contact avec le fond du conteneur. Par ailleurs, il existait certains éléments de preuve selon lesquels une valise de marque American Tourister, qui avait voyagé depuis Francfort, et dont des morceaux avaient été récupérés, avait été étroitement associée à l'explosion, et qu'elle avait peut-être été placée sous celle dont avait parlé M. Bedford. Il aurait fallu pour cela que les bagages aient été disposés autrement dans le conteneur, ce qui aurait très bien pu arriver quand les bagages en provenance de Francfort avaient été chargés dans le conteneur sur le tarmac à Heathrow. Il est vrai que ce genre de réarrangement aurait pu se produire, mais, si tel avait été le cas, la valise décrite par M. Bedford aurait peut-être été placée dans quelque coin éloigné du conteneur, et que, si les experts légistes ont examiné toutes les unités de bagages qui présentaient des traces directes de déflagration d'explosif, soit 25 au total, beaucoup d'autres bagages trouvés sur le site de la catastrophe n'ont pas été examinés de près pendant l'enquête.

[26] À Francfort, les bagages de la plupart des compagnies aériennes étaient pris en charge par les employés de l'aéroport, mais ceux de la PanAm étaient traités par les bagagistes et le personnel de sécurité de la compagnie. L'aéroport était équipé d'un système de tri automatisé piloté par ordinateur. Chaque unité de bagage était placée dans un bac numéroté avant d'entrer dans le circuit. Ce bac était posé sur un tapis roulant et l'ordinateur saisissait les données concernant le vol sur lequel le bagage devait partir, le poste de stationnement de l'appareil et l'heure du départ. Les bacs étaient envoyés dans une zone d'attente, où ils tournaient sur un tapis jusqu'à ce qu'on les réclame pour les charger à bord; ils étaient alors automatiquement extraits de la zone d'attente et acheminés sur la zone de départ. Les bagages locaux étaient réceptionnés aux comptoirs. On ne sait pas exactement selon quelles procédures le personnel les enregistrait, mais c'est là qu'ils entraient dans le circuit. Les bagages en transit étaient emmenés dans deux zones appelées respectivement V3 et HM, où ils entraient dans le circuit à des points appelés postes de codage. Tous les bagages passaient dans le système automatisé, sauf les bagages en transit si le temps de correspondance était inférieur à 45 minutes, et qui pouvaient, dans ce cas, être transférés d'un appareil à l'autre sans passer dans le circuit.

[27] Il y avait sept postes de codage dans la zone V3. Une série de photos montre la configuration de l'un d'entre eux (cote 1053). Normalement, les bagages extraits des appareils entrants étaient acheminés jusqu'aux zones HM ou V3 dans des wagonnets ou des conteneurs. À l'arrivée de l'appareil, les bagages sortis des soutes étaient envoyés au préposé chargé de consigner les bagages en transit. En règle générale, chaque poste de codage ne devait traiter qu'un seul vol entrant à la fois. Il y avait normalement deux employés par poste. Le premier déchargeait les wagonnets ou les conteneurs et mettait les bagages dans des bacs, à raison d'un bac par unité de bagage. Le deuxième saisissait, dans l'ordinateur, les codes du vol et de la destination, en lisant les étiquettes attachées aux bagages. Selon les témoignages, un troisième

employé aidait parfois à décharger les bagages et à les placer dans les bacs, et il arrivait aussi que le ou les manutentionnaires lisent les codes à haute voix au fur et à mesure pour que l'opérateur puisse les saisir dans l'ordinateur. Si l'étiquette était illisible, le bagage était envoyé dans la zone des bagages rejetés, où il était traité. L'administration conservait la liste des équipes des différents postes de codage, les registres d'heure d'arrivée des appareils, d'heure d'arrivée des bagages dans les zones HM ou V3, et des postes de codage ayant traité les bagages des différents vols. Tous les bagages passés dans le système étaient dans la mémoire de l'ordinateur, de sorte qu'il était possible, pendant un certain laps de temps, de retracer vol par vol tous ceux qui avaient été traités. Passé un certain délai, ces informations n'étaient plus conservées. Le système de vérification des bagages avait sa propre horloge, laquelle n'était pas d'une précision exemplaire et avait tendance à s'écarter de l'heure réelle. Les employés devaient la remettre à l'heure tous les matins en se basant sur l'horloge de l'ordinateur central ou sur leur propre montre. L'écart était progressif, mais, vers 16 ou 17 heures, il pouvait atteindre deux ou trois minutes. Les employés consultaient la grande horloge de l'aéroport ou leur propre montre pour consigner les heures dans les autres registres.

[28] La PanAm disposait à Francfort de ses propres appareils à rayons X pour inspecter les bagages intertransporteurs. Le système fonctionnait comme suit : à leur arrivée à la porte d'embarquement d'un vol PanAm, les bagages étaient divisés en plusieurs catégories en fonction du programme de vol. Autrement dit, dans le cas du vol PA103A, les manutentionnaires devaient trier les bagages à destination de Londres, les bagages pour New York et les bagages intertransporteurs. Ces derniers étaient inspectés aux rayons X, puis remis dans le circuit pour être chargés à bord de l'appareil. En général, le personnel de la PanAm à Francfort faisait un pointage parallèle des passagers et des bagages d'origine locale ainsi que des passagers et des bagages intratransporteurs pour s'assurer que tous les passagers ayant enregistré des bagages étaient bien montés à bord, mais aucune vérification de ce genre n'était faite pour les passagers et les bagages intertransporteurs. Il aurait du reste été difficile de faire des pointages dans ce dernier cas, car le personnel ignorait s'il y avait des passagers intertransporteurs jusqu'à ce qu'ils se présentent aux portes pour recevoir leur carte d'embarquement. Deux témoins, Roland O'Neill, chef-chargeur du vol PA103A, et Monika Diegmüller, superviseur à l'enregistrement, ont déclaré que les passagers et les bagages intertransporteurs faisaient l'objet de pointages, mais, au vu des nombreuses preuves du contraire, leur témoignage sur ce point est irrecevable. Il a été infirmé par Herbert Leuniger, Directeur de la PanAm à Francfort, et Wolf Krommes, chef d'escale de la PanAm. Qui plus est, en mars 1988, après une discussion avec Martin Huebner, agent de la sécurité de la PanAm à Francfort, Alan Berwick, responsable de la sécurité pour un vaste territoire englobant le Moyen-Orient, avait envoyé une note (cote 1170) à son supérieur, M. Sonesen, cadre administratif au siège de la PanAm à New York, lui demandant si oui ou non, compte tenu de l'existence d'un appareil à rayons X, les pointages étaient nécessaires. Il lui avait été très clairement répondu (cote 1171) que, dès lors que les bagages avaient été inspectés aux rayons X, l'appareil pouvait décoller, même s'il contenait un bagage enregistré par un passager intertransporteurs manquant, et que les pointages comparatifs n'étaient pas nécessaires. Début 1989, M. O'Neill a fait, devant deux enquêteurs chargés de l'enquête sur les accidents mortels, une déclaration dont les termes laissaient supposer qu'en règle générale il n'y avait pas de pointages.

[29] Le témoignage de Joachim Koscha, qui était l'un des responsables du système des bagages à Francfort en 1988, appuyé par la pièce à conviction 1068, montre que le vol KM180 est arrivé à son poste de stationnement à 12 h 48 le 21 décembre 1988. Étant donné qu'il ne s'agissait pas d'un vol de la PanAm, l'avion a été déchargé par des employés de l'aéroport. D'après le registre, le déchargement a eu lieu de 12 h 48 à 13 heures. Andreas Schreiner était responsable du contrôle de l'arrivée des bagages à V3 le 21 décembre 1988. Il a noté le déroulement de cette opération sur un document appelé feuille de consignation intertransporteurs (cote 1092) :

<i>Flug no</i>	<i>Pos.</i>	<i>ONB</i>	<i>Ank.</i>	<i>DW/V w-Nr.</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Wag. Direkt Pos.</i>	<i>Von V3</i>
KM180	141	1248	1301	146		1	

Ce document fait état d'un conteneur de bagages en provenance du vol KM180, en position à 12 h 48 et arrivé à V3 à 13 h 1. D'après le témoignage de M. Schreiner, l'encodage commence généralement trois à cinq minutes après l'arrivée des bagages à V3. M. Schreiner a également précisé que les bagages ne proviennent à chaque fois que d'un seul vol. M. Schreiner et M. Koscha ont ensuite reconnu la pièce à conviction 1061 comme une feuille de travail remplie par un encodeur qui y a noté les bagages dont il s'est occupé. Koca est le nom de l'encodeur en question, qui n'a pas été appelé à témoigner. La partie pertinente de la pièce 1061 est la suivante :

<i>Intestell</i>	<i>Flug Nr.</i>	<i>Kodierzeit Beginn</i>	<i>Ende</i>	<i>Cont. Nr.</i>	<i>Wag.</i>	<i>Kodierer Name</i>
206	KM180	1304	1310	–	1	Koca

D'après ce document, un conteneur de bagages en provenance du vol KM180 a été encodé au poste 206, à V3, entre 13 h 04 et 13 h 10. On s'est demandé si l'heure indiquée pour l'achèvement de l'encodage n'était pas plutôt 13 h 16, mais M. Schreiner préférerait lire 13 h 10, ce qui était plus cohérent avec le reste du document. Il existe également une preuve documentaire (cote 1062) montrant que l'avion utilisé pour le vol PA103A, venu de Vienne (vol PA124), a stationné à l'emplacement 44, qu'il a quitté pour Londres à 16 h 53.

[30] Mme Bogomira Erac, programmeur d'ordinateur à l'aéroport, était de service le 21 décembre 1988. Elle a appris dans la soirée que l'avion s'était écrasé et elle s'est rendu compte que le décollage du vol PA103A avait eu lieu pendant ses heures de travail. Curieuse de savoir le nombre de bagages transportés sur le vol de Francfort, elle a décidé le lendemain matin d'imprimer les données entrées dans l'ordinateur à ce sujet, au cas où il pourrait être tiré des renseignements utiles. Elle n'a rien remarqué d'intéressant au début, mais a conservé ce document, communiqué par la suite aux enquêteurs, qui constitue la pièce 1060 et comporte les rubriques suivantes :

<i>Numéro du conteneur</i>	<i>Numéro de vol</i>	<i>Numéro du comptoir</i>	<i>Heure de sortie de l'entrepôt</i>	<i>Heure à la porte d'embarquement</i>
B8849	F1042	S0009+Z1307	TO	HS33+Z1517
				B044+Z1523

Le document lui-même ne comporte pas de titres de colonne et ceux qui sont indiqué ci-dessus sont établis d'après les indications données sur la manière d'interpréter les chiffres, en fonction des codes en vigueur à l'époque. Le document montre donc qu'un article encodé au poste 206 à 13 h 7 a été transféré et livré à la porte d'embarquement appropriée pour être chargé à bord du vol PA103A.

[31] On peut donc conclure de l'ensemble des pièces du dossier qu'un bagage en provenance du vol KM180 a été transféré au vol PA103A et embarqué à bord. En ce qui concerne le vol KM180, il a été établi qu'aucun des passagers n'avait de réservation pour une correspondance de Francfort à Londres ou aux États-Unis et qu'ils ont tous récupéré les bagages qu'ils avaient enregistrés, une fois arrivés à destination. Les documents de Malte concernant le vol KM180 ne mentionnent pas l'embarquement d'un bagage non accompagné. L'avocat de la défense a fait valoir que rien ne prouvait que les bagages envoyés en porte d'embarquement aient réellement été embarqués et que les bagages chargés à bord n'avaient pas été comptés. Toutefois, M. Kasteleiner a dit lors de son témoignage que, d'après les documents disponibles, aucun bagage n'avait été laissé à la porte d'embarquement et qu'on pouvait en déduire que tous les articles qui y avaient été envoyés avaient bien été embarqués. On peut donc conclure directement des preuves documentaires qu'un bagage non identifié et non accompagné était à bord du vol KM180 entre l'aéroport de Luqa et Francfort et qu'il a été embarqué à Francfort sur le vol PA103A.

[32] La défense a fait valoir que, pour un certain nombre de raisons, une telle déduction ne pouvait pas être faite, en tout cas pas avec certitude. Tout d'abord, une erreur était possible dans la mesure où l'heure indiquée par l'ordinateur pouvait ne pas être l'heure exacte et où les heures entrées par les opérateurs pouvaient être fausses, soit parce que l'horloge ou la montre consultée n'était pas à l'heure, soit parce que les entrées n'étaient pas correctement effectuées. D'autre part, les opérateurs considéraient probablement comme moins important de consigner le lieu d'origine d'un article que de s'assurer qu'il était bien orienté vers le bon vol et il était de l'intérêt des opérateurs de dire qu'ils avaient pris garde à ce que les données entrées soient précises alors que cette question ne revêtait pas une grande importance concrète à leurs yeux. Par ailleurs, la personne qui avait entré les données en question dans la pièce à conviction 1061 n'avait pas été appelée à témoigner, bien que son nom figure sur la liste des témoins de l'accusation, et son absence n'avait pas été expliquée. Nous admettons qu'il existe des possibilités d'erreur, mais l'horloge de l'ordinateur était mise à l'heure à chaque début de journée (même s'il n'a pas été dit à quel moment précis) et le pointage horaire était bien considéré comme important dans la mesure où l'enregistrement des données servirait notamment à savoir où se trouvait tel ou tel groupe de bagages. Il s'agit d'états établis régulièrement pour les besoins de l'aéroport et ils peuvent être acceptés en l'absence de raison de douter de leur exactitude. La défense a aussi fait valoir que s'il y avait eu une très légère imprécision dans l'heure indiquée, les conclusions de la Couronne seraient erronées, d'autant qu'il pouvait y avoir des erreurs dont les effets s'ajoutaient. Cet argument est valable, lui aussi, mais la valise suspecte a été encodée au milieu de la durée indiquée pour les bagages du vol KM180, de sorte que la signification possible de telles erreurs s'en trouve réduite.

[33] La défense a également fait observer que les relevés eux-mêmes comportaient des erreurs qui prouvaient leur manque de fiabilité, citant deux exemples en particulier. Le premier concernait les entrées relatives aux bagages intertransporteurs qui étaient arrivés à V3 entre 12 h 21 et 12 h 37, le 21 décembre 1988. Selon ces en-

trées, il y avait quatre conteneurs de bagages pour le vol LH669, de la compagnie Lufthansa, en provenance de Damas. Les relevés portant la cote 1061 indiquent qu'un conteneur et demi a été encodé au poste 202 entre 12 h 58 et 13 h 7 et qu'un conteneur a été encodé au poste 207 entre 13 h 3 et 13 h 9. Il n'y a pas trace d'autre encodement de bagage pour ce vol, de sorte qu'il manque un conteneur et demi. Vu la concordance des heures, il était possible, selon la défense, que les bagages en provenance du vol LH669 aient été traités en même temps que ceux du vol KM180 et que le bagage suspect soit venu du vol de Damas. Le témoin Joachim Koscha, cependant, s'est référé à des notes sur les relevés indiquant que des conteneurs de bagages provenant de ce vol avaient été envoyés à la douane, comme cela arrivait de temps en temps, et a expliqué que les conteneurs envoyés à la douane pouvaient être rechargés de différentes manières, ce qui pourrait expliquer l'anomalie. La défense a également cité un certain nombre d'autres cas dans lesquels les états contenaient des inexactitudes mineures en ce qui concerne les heures indiquées pour le commencement et l'achèvement de l'encodage de certains groupes de bagages, ce qui pouvait permettre de penser que des bagages venus de plusieurs avions auraient pu être encodés au même poste, en même temps. La défense a aussi cité une autre entrée dans la pièce à conviction 1060 :

<i>Numéro du conteneur</i>	<i>Numéro du vol</i>	<i>Numéro du comptoir</i>	<i>Heure de sortie de l'entrepôt</i>	<i>Heure à la porte d'embarquement</i>
B5620	F1042	S0074+Z1544	HV20+Z1546	B044+Z1549

Si l'on interprète cette entrée de la même manière que celle à laquelle il a été précédemment fait référence, il s'ensuit qu'un article encodé à un certain poste dans HM à 15 h 44 le 21 décembre a également été envoyé au vol PA103A, et les relevés des encodeurs montrent que les bagages du vol LH1071, en provenance de Varsovie, ont été encodés à ce même poste, au même moment. Il a été établi qu'aucun passager de ce vol ne devait prendre le vol PA103A, si bien que les états sembleraient indiquer la présence d'un autre bagage non accompagné sur ce vol. En outre, on a fait observer que les relevés et d'autres éléments de preuve indiquaient, ou pouvaient indiquer, que des bagages autres que ceux qui sont énumérés dans la pièce à conviction 1060 ont été transportés sur le vol PA103A. Le nombre d'articles indiqués dans la pièce 1060 est de 111, mais la pièce 199 (le manifeste de passagers du vol PA103A) indique qu'au total 118 articles ont été enregistrés. En outre, M. O'Neill a parlé de 21 bagages arrivés par un vol en provenance de Berlin. Il s'ensuivait donc qu'il y avait d'autres articles que ceux indiqués dans les documents. La pièce à conviction 199 n'a pas été examinée de très près lors du procès et l'écart entre les nombres n'a pas été relevé. Cependant, on peut noter que 21 des articles sur le manifeste de passagers portent la mention TXL et, lorsqu'elle a été questionnée au sujet de l'un de ces articles, sur un autre point, Monika Diegmüller a dit que ces lettres signifiaient que l'article venait de l'aéroport de Tegel, à Berlin. Il semble donc probable que les 21 articles mentionnés par M. O'Neill sont inclus dans les 118 articles du manifeste de passagers. Le reste de la différence peut s'expliquer par des bagages qui seraient arrivés en retard et qui, selon certains témoignages, peuvent ne pas passer par le système automatique.

[34] Il y a eu d'autres commentaires concernant le fonctionnement du système : ainsi, il semblerait qu'il y ait eu des pratiques de travail informelles – par exemple

un encodeur en aidant un autre – qui pourraient provoquer un manque de précision des relevés. Il y a également eu des témoignages sur la façon de traiter les bagages qui ne sont pas à leur place, qui pourrait avoir le même résultat. À cet égard, l'accent a été mis sur le témoignage de Lawrence Whittaker, un agent spécial du FBI présent au moment de l'enquête à V3; il a observé une personne, qui, selon lui, était habillée comme il se doit dans cette zone et qui a apporté une valise à un poste d'encodage et l'a encodée, mais, à sa connaissance, cette opération n'a pas été enregistrée. M. Whittaker n'a pu, cependant, affirmer avec certitude qu'elle ne l'avait pas été. Après avoir ainsi souligné les possibilités d'erreur d'enregistrement, la défense a fait observer que, selon les registres, un groupe de bagages en correspondance pour le vol PA103A avait été radiographié et examiné avant d'être embarqué. Si la théorie de la Couronne était correcte, l'article suspect du vol KM180 aurait fait partie de ces bagages. Or, les rayons X auraient, selon toute probabilité, détecté un engin explosif caché dans une valise, d'autant que le personnel de Francfort était au courant de mises en garde concernant des dispositifs explosifs cachés dans des radiocassettes. Une mise en garde avait été lancée après l'opération Feuilles d'automne en octobre 1988. Une autre, plus limitée, concernait une femme venue d'Helsinki qui pourrait essayer d'emporter un dispositif explosif à bord d'un avion. La défense a souligné que cet examen aurait révélé la présence d'une radiocassette et de son contenu, d'autant qu'il y avait eu un avertissement concernant la possibilité d'explosifs cachés dans des postes de radio. Le technicien, Kurt Meier, n'a pu témoigner pour raisons de santé, mais on a cité les déclarations qu'il avait faites aux enquêteurs, d'après lesquelles il semblait que c'était lui qui avait radiographié le chargement en question. Naomi Saunders, un des enquêteurs de l'Administration fédérale de l'aviation, et Hans Full, de la BKA, ont tous deux cité ses déclarations. À l'un et à l'autre, M. Meier avait expliqué qu'il avait reçu une rapide formation au maniement de la machine, mais que, en faisant fonctionner celle-ci, il avait appris tout seul à distinguer différentes sortes d'appareils électriques et qu'il savait déterminer la présence d'explosifs d'après leur apparence. Aucun des témoignages n'a abordé directement la question de savoir si M. Meier était capable de détecter des explosifs cachés dans une radiocassette et, dans l'affirmative, comment il procédait. Il avait simplement dit que l'approche adoptée pour les appareils électriques consistait à voir s'ils présentent une apparence normale, par exemple s'ils ont une prise. D'autres témoignages cependant, notamment celui donné par Oliver Koch, à l'époque formateur chez Alert, montrent que la formation dispensée aux employés d'Alert était médiocre. C'est aussi l'opinion des enquêteurs de l'Administration fédérale de l'aviation qui ont visité l'aéroport de Francfort en 1989. La description qu'a donnée M. Maier de ce qu'il recherchait ne permet pas de penser qu'il se serait nécessairement prétendu capable de détecter des explosifs cachés dans une radiocassette. Il n'y a pas eu de rapport d'expert sur la facilité ou la difficulté de détecter de tels explosifs. L'examen aux rayons X est l'un des éléments à prendre en compte, mais ce n'en est qu'un et il doit être mis en perspective par rapport aux autres.

[35] Les informations relatives à ce qui s'est passé à l'aéroport de Francfort, quoique d'une importance cruciale, ne sont qu'une partie de l'ensemble des éléments de preuve et il faut les examiner en même temps que toutes les autres informations avant de pouvoir parvenir à une conclusion concernant l'origine de la valise et la façon dont elle a été mise à bord du vol PA103A. On peut cependant dire à ce stade que, si les informations relatives à Francfort sont examinées seules, sans qu'il soit tenu compte des autres, aucun des arguments avancés par la défense ne nous semble suffisant pour mettre en doute la conclusion que l'on peut tirer des documents et au-

tres éléments de preuve, à savoir qu'un bagage non accompagné en provenance du vol KM180 a été transféré et chargé sur le vol PA103A.

[36] L'aéroport de Luqa est relativement petit. Les témoignages n'ont pas indiqué le nombre exact de bureaux d'enregistrement, mais les photographies portant la cote 871 donnent à penser qu'ils n'étaient pas très nombreux. Derrière les bureaux d'enregistrement se trouvait un tapis roulant, puis un mur aveugle, qui séparait la zone d'enregistrement de la zone côté piste. Derrière les bureaux d'enregistrement, il y avait trois portes vitrées qui séparaient, elles aussi, les deux zones, mais ces portes étaient toujours verrouillées. Il y avait d'autres portes entre les deux zones, mais, à Luqa, elles étaient gardées par des militaires, qui assuraient également la sécurité aux autres points d'accès à la zone côté piste. Le tapis roulant transportant les bagages passait derrière les bureaux d'enregistrement, puis au travers d'une petite ouverture, pénétrait dans le hall des bagages du côté piste. Cette ouverture était, elle aussi, surveillée par des militaires et il y avait des douaniers dans la salle des bagages. Celle-ci était assez petite. Les militaires vérifiaient qu'il n'y avait pas d'explosifs dans les bagages à l'aide d'un dispositif renifleur, à mesure que les bagages passaient sur le tapis roulant. Ce dispositif permet de détecter la présence de nombreux explosifs, mais il ne détecte pas, en principe, le Semtex, encore que, dans certaines circonstances, il puisse reconnaître l'une de ses composantes. L'ouverture laissant passer le tapis roulant et une porte tenue sous garde étaient les seuls moyens de passer de la zone d'enregistrement à la zone d'inspection des bagages par renifleur.

[37] Air Malta assurait la manutention pour toutes les compagnies assurant des vols à partir de Luqa. C'étaient donc uniquement des membres du personnel d'Air Malta qui s'occupaient des bureaux d'enregistrement pour tous les vols. Il y avait des chefs d'escadre et des membres du personnel d'autres compagnies à l'aéroport. Certaines compagnies tenaient à ce que leurs propres étiquettes soient utilisées sur les bagages, mais les étiquettes d'Air Malta pouvaient être utilisées pour les vols d'autres compagnies, dans certaines circonstances. Quelle que soit la manière dont elles étaient utilisées, les étiquettes d'Air Malta étaient traitées comme des articles importants pour la sécurité. Elles étaient gardées dans les stocks et données au personnel de l'enregistrement à l'ouverture de l'enregistrement d'un vol. Il en allait de même avec les étiquettes intertransporteurs. Toutes les étiquettes non utilisées étaient rendues au superviseur après l'enregistrement.

[38] L'aéroport de Luqa disposait d'un système de sécurité relativement perfectionné. La description de chacune des unités de bagages enregistrées était consignée sur l'ordinateur de l'aéroport et la liste des bagages de chaque voyageur inscrite sur le billet d'avion de celui-ci. Après inspection par reniflage, chaque bagage était placé sur un chariot dans le hall des bagages. Une fois l'avion prêt à être chargé, les bagages y étaient conduits et placés dans la soute, et le chef de l'équipe de chargement devait les compter. Le régulateur présent sur l'aire de trafic, c'est-à-dire l'agent technique d'exploitation responsable des préparatifs du départ de l'avion, était en liaison radiotéléphonique avec le bureau de contrôle du chargement. Ce bureau avait accès à l'ordinateur et, une fois l'enregistrement terminé, communiquait au régulateur le nombre de bagages enregistrés. De son côté, le chef de l'équipe de chargement indiquait au régulateur le nombre de bagages chargés et, en cas de non-concordance, ce dernier prenait les mesures nécessaires. Il pouvait s'avérer nécessaire de vérifier les coupons des billets, de procéder à une vérification auprès d'un ou de plusieurs agents de l'enregistrement ou, en dernier ressort, de procéder à une

mise en concordance physique en déchargeant les bagages et en demandant à chaque passager de désigner les siens. Les bagages en transit étaient inclus dans le total communiqué au bureau de contrôle du chargement, tout comme les éventuels bagages prioritaires. Selon la Couronne, il se pouvait qu'à un moment donné, la pratique ait été d'autoriser l'avion à décoller même en cas de non-concordance, pourvu que l'écart entre les deux listes ne dépasse pas cinq unités de bagage, mais les registres auxquels la Couronne avait fait référence n'ont pas permis de confirmer qu'il s'agissait là d'une pratique régulière et cette suggestion a été rejetée avec fermeté, tant par Air Malta que par des témoins présents à l'aéroport. Outre la mise en concordance des listes de bagages, il était procédé à un triple décompte des passagers à l'embarquement : les cartes d'embarquement étaient dénombrées; les fonctionnaires de la police des frontières faisaient le total des formulaires remis par les passagers; le personnel de bord comptait les passagers. Vu ces dispositions, il semble qu'il aurait été extrêmement difficile de charger un bagage non accompagné ou non identifié à bord d'un avion au départ de Luqa. On a cependant fait valoir qu'en certaines occasions, notamment lors de l'enregistrement des passagers d'un vol des Libyan Arab Airlines (LAA), les conditions étaient souvent chaotiques en raison de la cohue devant les guichets, de la diversité et de l'aspect inhabituel de nombreux bagages, et du désordre qui régnait dans les files d'attente. En de telles occasions, a-t-on avancé, il est possible qu'un bagage ait été glissé sur le tapis roulant derrière les guichets, à l'insu de tous. Là encore, des éléments de preuve ont été présentés attestant qu'en certaines occasions, des représentants de la compagnie aérienne, comme le second accusé, favorisaient certains passagers en les aidant à obtenir un traitement spécial lors des formalités d'enregistrement et aux guichets de la police des frontières, et en plaçant eux-mêmes leurs bagages sur le tapis roulant. Dennis Burke et Nicholas Ciarlo, employés comme agents de voyage à l'aéroport, ont témoigné en ce sens. Toutefois, de tels témoignages permettent uniquement de penser qu'une valise aurait pu être placée sur le tapis roulant; de là, elle aurait été dirigée vers le dispositif de détection des explosifs, puis vers le hall des bagages, mais elle n'aurait pas pour autant échappé au système de mise en concordance des listes de bagages. Selon les témoignages de responsables en poste à l'aéroport, en particulier celui de Wilfred Borg, à l'époque directeur général des opérations au sol d'Air Malta, il était impossible ou hautement improbable qu'un bagage ait pu être placé sur le tapis roulant à l'insu de tous, derrière les guichets d'enregistrement, ou dans le hall des bagages, ou remis directement à un membre de l'équipe de chargement, en raison de l'accès restreint aux zones où s'effectuaient ces opérations et de la présence sur place de membres du personnel d'Air Malta, de douaniers et de militaires. M. Borg a admis qu'il n'était pas impossible qu'une unité de bagages ait été introduite dans le circuit à l'insu du personnel de l'aéroport, mais s'est montré plus réservé quant à la probabilité de cette hypothèse.

[39] En ce qui concerne le vol KM180 lui-même, l'enregistrement a débuté à 8 h 15 et s'est achevé à 9 h 15. Durant tout ou partie de cette période, il a été procédé à l'enregistrement des passagers de deux autres vols. L'enregistrement pour le vol KM220 a eu lieu entre 8 h 35 et 9 h 30 et pour le vol LN147, des Libyan Arab Airlines, entre 8 h 50 et 9 h 50. Les documents relatifs au vol KM180 du 21 décembre 1988 ne laissent apparaître aucune disparité entre les listes de bagages. Le journal de bord (cote 930) montre que 55 unités de bagages ont été chargées, ce qui correspond au nombre indiqué sur le plan de chargement. Quant au nombre d'unités de bagages figurant sur le talon des billets émis pour ce vol, notamment les bagages enregistrés par une équipe de télévision allemande, de nombreuses pièces justificatives ont été

présentées. Il ne nous semble pas nécessaire d'examiner ces pièces dans le détail. La non-concordance des listes aurait pu faire passer inaperçue une unité de bagages supplémentaire, mais les éléments d'information dont on dispose ne permettent pas de déterminer l'existence d'une éventuelle disparité. Quoi qu'il en soit, on imagine difficilement qu'une personne déterminée à placer une bombe au sein du système intercompagnies s'en serait remise à une telle éventualité. En conséquence, si l'unité de bagages non accompagnée a été placée à bord à Luqa, la méthode employée pour y parvenir n'est pas établie, et la Couronne a admis qu'elle n'était pas en mesure d'indiquer l'endroit spécifique où la valise principale aurait pu être chargée. L'avocat de la défense a fait observer que ni le chef de l'équipe de chargement ni les autres membres de l'équipe n'avaient été appelés à témoigner et il a souligné qu'en leur absence, la Couronne ne pouvait demander à la Cour de tirer des conclusions d'hypothèses qui leur seraient défavorables. L'absence de toute explication quant à la méthode utilisée pour placer la valise à bord du vol KM180 constitue un écueil de taille pour l'accusation, dont il doit être tenu compte au même titre que des autres présomptions.

[40] Nous allons maintenant examiner les éléments qui pourraient prouver une participation de la part de l'un des accusés ou des deux.

[41] En ce qui concerne le premier des accusés, il y a trois témoins importants : Abdul Majid, Edwin Bollier et Tony Gauci.

[42] Abdul Majid est entré en 1984 à l'Organisation de sécurité de la Jamahiriya (« JSO »), devenue par la suite l'Organisation de sécurité extérieure. Au départ, il a travaillé pendant 18 mois environ à l'atelier de réparation de véhicules. En décembre 1985, il a été nommé assistant du chef d'escale de la compagnie LAA à l'aéroport de Luqa. C'est un poste qui est normalement attribué à un membre de la JSO. Dans son témoignage, il a décrit l'organisation de la JSO en 1985. En particulier, il a dit que le Directeur de la section centrale de sécurité était Ezzadin Hinshiri, le chef de la Section opérations Saïd Rashid, et le chef des opérations spéciales au Département des opérations Nassr Ashur; quant au chef de la Section de la sécurité aérienne c'était le premier accusé jusqu'en janvier 1987, date à laquelle il avait été transféré à l'Institut des études stratégiques. Le deuxième accusé était le chef d'escale de la LAA à Luqa de 1985 jusqu'à octobre 1988 environ. Abdul Majid n'était qu'un membre subalterne de la JSO, mais nous sommes prêts à admettre qu'il connaissait la hiérarchie et que son témoignage à ce sujet est acceptable. En août 1988, il a pris contact avec l'ambassade américaine à Malte, disant qu'il était prêt à communiquer des informations. Il a dit lors du procès qu'il désapprouvait le rôle joué par la Libye en matière de terrorisme, mais que la « goutte d'eau » qui lui avait fait franchir le pas était qu'on l'avait rappelé à Tripoli à la suite d'un incident à l'aéroport impliquant une Égyptienne. Il a dit qu'à l'époque, il voulait aller en Amérique, mais qu'il avait accepté de rester à son poste pour donner des informations aux Américains sur les activités terroristes. Par la suite, il a rencontré régulièrement, à peu près une fois par mois, ses contacts de la CIA. Il est retourné en Libye en 1990 lorsque les Américains ont cessé de le payer. En juillet 1991 toutefois, il a finalement quitté la Libye pour se rendre à Malte où il est monté à bord d'un navire de la marine américaine. Pendant environ trois semaines, il a été questionné par des membres du Département de la justice et il leur a fourni certaines informations. Depuis lors, il est en Amérique où il bénéficie du programme de protection de témoins. Pendant qu'il était à Malte, les agents de la CIA communiquaient au siège par télégramme les renseignements qu'il avait fournis lors de ses entretiens réguliers et in-

diquaient aussi les arrangements financiers pris. Les informations livrées pendant cette période ne semblent pas avoir été très intéressantes, étant essentiellement limitées aux allées et venues de différentes personnes passant par l'aéroport de Luqa. Il ne nous paraît pas nécessaire d'entrer dans le détail de ses relations avec la CIA à Malte. Ce qui ressort très clairement des éléments à notre disposition, à notre avis, est qu'il a dès le départ cherché à donner une impression fautive de son importance au sein de la JSO dans l'espoir de faire croire à la CIA qu'il était un élément précieux qui pourrait, à l'avenir, être en mesure de livrer des informations de prix. Ainsi, il leur a dit initialement que, lorsqu'il avait été recruté par la JSO, il était employé à la section des dossiers secrets, alors qu'en fait il s'occupait d'entretien de véhicules; il a prétendu être apparenté au Roi Idris, ce qui est faux; il a prétendu être un ami de longue date d'Ezzadin Hinshiri et de Said Rashid et connaître Abdullah Senussi, le chef de l'administration des opérations. Nous avons établi que ces prétentions sont au mieux de grossières exagérations, au pire de simples mensonges. Il nous semble évident aussi que, quelles qu'aient pu être à l'origine les raisons qui l'ont poussé à faire défection, par la suite son association avec les autorités américaines a été essentiellement motivée par des considérations financières. Outre qu'il recevait un salaire mensuel, qui était au départ de 1 000 dollars et qui est ensuite passé à 1 500 dollars, il a persuadé la CIA de prendre en charge une opération chirurgicale inutile qu'il s'est fait faire au bras afin d'éviter de devoir faire son service militaire en Libye, et il a essayé de persuader la CIA de financer une entreprise de location de voitures qu'à un certain moment il voulait créer à Malte. Un informateur rémunéré peut toujours être soupçonné d'inventer les informations livrées de façon à se faire payer, et, à notre avis, de tels soupçons sont particulièrement justifiés en l'occurrence. C'est dans cette optique que nous allons maintenant examiner certaines parties de son témoignage sur lesquelles la Couronne a fondé son argumentation.

[43] Lors de l'un de ses premiers entretiens avec la CIA, en octobre 1988, on a demandé à Abdul Majid s'il savait quoi que ce soit au sujet d'armes à Malte. Il a répondu qu'il savait que 8 kilos d'explosifs avaient été entreposés pendant des mois au bureau de la LAA. Il lui semblait que les explosifs étaient arrivés en 1985, lorsque Abdel Basset El Megrahi se trouvait à Malte. Ils n'étaient pas conservés dans un coffre, mais simplement dans un tiroir de bureau fermé à clef. On lui avait demandé d'aider à les emporter dans les locaux du Bureau du peuple de la Libye. Selon des informations livrées peu de temps après, les explosifs se trouvaient dans un bureau à la Valette. En juillet 1991, le témoin a ajouté que c'était le deuxième accusé qui détenait les explosifs – la première fois que le deuxième accusé était mentionné à propos de cette affaire. Il a ajouté aussi que c'était le deuxième accusé qui lui avait dit que les explosifs avaient été achetés par le premier accusé. Finalement, il a dit qu'à un moment donné, le premier accusé lui avait dit de « prendre soin » du deuxième accusé et de se charger des explosifs lorsque le deuxième accusé quitterait son poste de chef d'agence. Il est très net que les détails de cette histoire ne sont apparus que deux ans et demi environ après le premier récit et qu'il y a un certain nombre de contradictions entre les deux versions. Il est important aussi de noter qu'il n'a donné ces détails que lorsqu'on lui a dit clairement que, s'il n'avait rien d'utile à offrir, il risquait fort d'être renvoyé à Malte. De toute façon, toute l'histoire a déjà l'air improbable et, comme il a attendu avant de donner des détails importants, nous ne pouvons accorder le moindre crédit à son récit. C'est la seule question d'une importance quelconque que Abdul Majid ait signalé à la CIA avant le 21 décembre 1988. Un élément sur lequel la Couronne s'est fondée est qu'en juillet 1991, Abdul Majid a dit aux enquêteurs qu'il avait vu le premier accusé et le deuxième accusé arriver à

l'aéroport de Luqa en provenance de Tripoli, entre octobre et décembre 1988. Cette information relativement anodine s'est progressivement étoffée : lorsqu'il a témoigné, il a déclaré qu'il avait vu les deux hommes au carrousel à bagages, que le deuxième accusé avait récupéré une valise marron de type Samsonite avec laquelle il avait passé la douane, que le témoin avait ensuite rencontré les deux accusés qui étaient accompagnés de deux hommes, dont l'un lui avait été présenté par le premier accusé sous le nom de Abougela Masoud, un technicien, que Vincent Vassallo (un associé du deuxième accusé) était également présent, étant arrivé dans la voiture neuve du deuxième accusé, et qu'ils étaient ensuite partis en voiture. Comme d'autres témoignages permettent d'établir que la voiture du deuxième accusé a été livrée le 14 décembre 1988, il s'ensuit que, si Abdul Majid dit vrai, l'incident doit s'être produit le 20 décembre. Il a affirmé avoir parlé de cet incident à ses contacts de la CIA à l'époque. Or, les télégrammes concernant cette période ne contiennent aucune mention de cet incident et la Couronne n'a pas cherché à confirmer que l'incident aurait été même mentionné avant juillet 1991. S'il avait été mentionné, on comprendrait mal comment les agents de la CIA auraient pu ne pas voir l'importance de la question et ne pas la signaler au siège. De plus, lors de son témoignage, M. Vassallo a déclaré que le 20 décembre, il n'était pas à l'aéroport et qu'en fait les deux accusés étaient venus chez lui ce soir-là. Nous sommes donc dans l'impossibilité totale d'accepter la véracité de cette histoire racontée tardivement par Abdul Majid. Un troisième élément sur lequel la Couronne s'est fondée est la description donnée par Abdul Majid d'une conversation qu'il aurait eue vers 1986 avec Saïd Rashid, au cours de laquelle ce dernier aurait demandé s'il était possible de mettre un bagage non accompagné à bord d'un avion britannique. Abdul Majid a dit qu'il se renseignerait et a posé la question à son assistant, Ahmed Salah, lui aussi apparemment membre de la JSO. Ahmed Salah ayant par la suite fait savoir que c'était possible, Abdul Majid a écrit une note à Saïd Rashid pour le mettre au courant, et envoyé cette note par l'intermédiaire de son supérieur, le premier accusé. Il a dit que le premier accusé était par la suite venu à Malte et que la question avait été abordée, le premier accusé disant « Ne vas pas trop vite ». Lors de son témoignage, Abdul Majid a convenu qu'il n'avait jamais raconté cela à la CIA, même lorsque les agents lui avaient demandé s'il lui paraissait possible que la bombe qui avait fait exploser l'avion de la PanAm provienne de Luqa. Il a dit que c'étaient des raisons de sécurité personnelle qui l'avaient incité à ne rien dire. Là encore, nous sommes dans l'impossibilité d'accepter sa version des faits, parce qu'elle a été présentée si tard. En résumé, nous considérons qu'Abdul Majid n'est un témoin crédible et fiable dans aucun domaine, à l'exception de sa description de la structure de la JSO et du personnel de celle-ci.

[44] Une autre question importante est celle des minuteurs MST-13. Les éléments dont on dispose à ce sujet sont venus essentiellement d'Edwin Bollier, Erwin Meister, Ulrich Lumpert et ceux qui ont fourni les éléments de circuits imprimés utilisés pour les minuteurs, provenant de la société Thuring AG (Zurich). La société MEBO AG a été constituée au début des années 70 par Edwin Bollier et Erwin Meister. En 1985, elle avait ses bureaux à l'hôtel Novapark (maintenant l'hôtel Continental) à Zurich. Cela faisait alors plusieurs années qu'elle vendait du matériel électrique et électronique et du matériel de surveillance. À l'époque, selon M. Bollier, son principal client était le Gouvernement libyen, en particulier la sécurité militaire libyenne, et c'est pourquoi M. Bollier faisait d'assez fréquents voyages en Libye. M. Lumpert était un ingénieur employé par la société et, en cette qualité, il participait à la conception et à la production du matériel.

[45] Nous avons étudié soigneusement ce que nous ont dit ces trois témoins des activités de la MEBO, en particulier en ce qui concerne les minuteurs MST-13 qu'elle fabriquait. Les trois témoins, surtout M. Bollier, se sont tous révélés être peu fiables. Les déclarations qu'ils avaient faites précédemment à la police ou aux autorités judiciaires se contredisaient par endroits ou ne correspondaient pas à leurs témoignages devant le tribunal. Il est même arrivé, particulièrement dans le cas de M. Bollier, qu'ils se contredisent eux-mêmes.

[46] Selon le témoignage de M. Bollier, un certain Badri Hassan est venu à la MEBO à Zurich à la fin du mois de novembre ou au début du mois de décembre 1988 et a demandé que la société fournisse 40 minuteurs MST-13 à l'armée libyenne. M. Bollier a demandé à M. Lumpert si les stocks étaient suffisants pour fabriquer ce nombre de minuteurs. M. Lumpert a répondu que tel n'était pas le cas; comme les minuteurs étaient requis d'urgence par l'armée libyenne, M. Bollier en a achetés. Il a acheté 16 minuteurs Olympus le 5 décembre 1988 et les 24 autres le 15 décembre 1988. Le 16 décembre, il a fait des réservations pour un voyage aller retour Zurich-Tripoli. Il a pris l'avion pour Tripoli le 18 décembre 1988, emportant les minuteurs. Il pensait les donner à Ezzadin Hinshiri en personne le jour de son arrivée. En fait, ce jour-là, il a été emmené au bureau de Hinshiri et il y a laissé les minuteurs. Le lendemain, il a vu Ezzadin Hinshiri dans son bureau vers 10 heures. Hinshiri a dit qu'il voulait des minuteurs MST-13 et que ceux de la marque Olympus étaient trop chers. Il a quand même gardé les minuteurs et a dit à M. Bollier d'aller en fin d'après-midi au bureau du premier accusé pour se faire régler. À partir de 18 heures, M. Bollier a fait antichambre devant ce bureau pendant deux heures. Il n'a pas vu le premier accusé, mais il a vu Nassr Ashur participant à une réunion. Le 20 décembre 1988, il a de nouveau rencontré Ezzadin Hinshiri, qui a répété que les minuteurs étaient trop chers, mais qu'il voulait les garder et payer plus tard. M. Bollier a toutefois repris les minuteurs et il est parti de Tripoli le jour même, prenant un vol direct pour Zurich plutôt qu'un vol faisant escale à Malte (comme il avait pensé le faire), où il aurait eu à passer la nuit. La Couronne a fait valoir que le voyage de M. Bollier à Tripoli et surtout sa visite au bureau du premier accusé, ainsi que la présence de Nassr Ashur dans ce bureau constituaient de nouveaux éléments de preuve contre le premier accusé. Nous acceptons le fait que M. Bollier s'est rendu à Tripoli entre le 18 et le 20 décembre pour vendre des minuteurs à l'armée libyenne – ce qui est corroboré en grande partie par des preuves documentaires et n'a pas été contesté lors du procès – mais nous ne sommes pas prêts à tirer de ce fait les conclusions que la Couronne en tire. À son retour à Zurich, M. Bollier a affirmé avoir découvert que l'un des minuteurs avait été réglé pour une heure et un jour de la semaine cadrant avec le moment où il y avait eu une explosion à bord de l'avion de la PanAm. Il l'a montré à M. Meister, qui a dit qu'il pouvait en effet voir une heure et même une date qui semblaient cadrer. Nous n'acceptons le témoignage ni de l'un ni de l'autre au sujet de cette prétendue découverte. Il a été établi – et M. Meister a été bien forcé d'admettre – que le minuteur Olympus ne peut pas indiquer une date. De plus, leurs témoignages sur ce qu'ils affirmaient avoir vu et sur la façon dont la découverte aurait été faite présentaient de telles contradictions que nous ne pouvons rien en accepter.

[47] De même, nous rejetons le témoignage de M. Bollier selon lequel le 30 décembre 1988, il a rencontré devant son bureau de Zurich un étranger mystérieux qui, pensait-il, était un membre de services de sécurité (encore qu'il n'ait pas précisé de quel pays il s'agissait), qui semblait être très au courant de son voyage

récent à Tripoli et qui l'a incité à acheter une machine à écrire à clavier espagnol avec laquelle il écrivait à la CIA pour impliquer deux personnalités libyennes bien connues dans l'affaire de la PanAm. (M. Bollier a effectivement tapé une telle lettre sur une machine espagnole, lettre qu'il a déposée à l'ambassade américaine à Vienne au début de janvier 1989 alors qu'il se rendait en Allemagne de l'Est.) À notre avis, ce récit relève de la fiction, plus précisément de la catégorie « roman d'espionnage ». Il en va de même de l'idée qu'une société illicite en Floride fabriquait de faux minuteurs MST-13 sur instructions de la CIA (ce dont M. Bollier a parlé dans son témoignage).

[48] Bien qu'il ait été entendu par un magistrat suisse et qu'il ait été interrogé par des policiers à plusieurs reprises avant le mois d'octobre 1993, c'est seulement à cette date que M. Bollier a admis que la société MEBO avait vendu des minuteurs MST-13 à la Stasi (le service de renseignements de l'Allemagne de l'Est). Il a dit à cette date que vers la fin de l'été 1985, il avait emporté deux prototypes qu'il avait livrés au bureau de la Stasi à Berlin-Est. Il a reconnu lors de son témoignage qu'il avait dit à la police le 26 janvier 1994 avoir trouvé à la fin de 1993, dans le tiroir de son bureau à Zurich, une facture datée du 18 septembre 1985 indiquant que sept minuteurs MST-13 avaient été livrés à la Stasi en 1985. Reconnaissant qu'il s'agissait d'un original et non, comme on pourrait s'y attendre, d'une copie, M. Bollier a essayé d'expliquer la présence de la facture dans son tiroir en disant qu'elle y avait été déposée par le « Service secret ». De toute façon, il a dit que c'était le type de faux documents qu'il emportait en voyage d'affaires pour passer la douane. C'était la première fois que M. Bollier mentionnait la livraison de cinq autres minuteurs à la Stasi. Nous ne pensons pas que la facture que M. Bollier a dit avoir trouvée était une vraie facture. Lui-même du reste ne semble pas avoir reconnu qu'elle était authentique.

[49] Par contre, nous acceptons certaines parties du témoignage de M. Bollier, bien que nous ayons trouvé ce témoin par moments menteur et par moments peu fiable. Nous acceptons ce qui n'a pas été contesté ou semble avoir été accepté ce qui a été corroboré par une autre source acceptable. Nous acceptons par exemple, qu'en juillet 1985 à peu près, alors qu'il se trouvait à Tripoli, il a reçu une commande de minuteurs électroniques de Said Rashid ou de Ezzadin Hinshiri et que depuis le début des années 80, il était en contact avec ce dernier pour vendre des articles militaires au Gouvernement libyen. La commande potentielle portait sur un grand nombre de minuteurs. M. Lumpert a été informé des spécifications par M. Bollier et a commencé à fabriquer deux prototypes. Les témoignages de M. Bollier et M. Meister d'une part, et de M. Lumpert d'autre part, en ce qui concerne la couleur des circuits de ces prototypes ne concordent pas : M. Bollier a dit qu'ils étaient bruns, M. Meister pensait qu'ils étaient gris ou bruns, et M. Lumpert, pour sa part, a dit qu'ils avaient été fabriqués à partir des cartes de couleur verte fournies par la société Thuring. Ce que nous acceptons par contre, est que, à la fin de l'été 1985, M. Bollier a livré les deux prototypes à la Stasi à Berlin-Est, quelle qu'ait été la couleur de leurs circuits. Cet élément est en effet corroboré par le témoignage donné par M. Wenzel, qui, à l'époque qui nous occupe, avait le grade de commandant à la Stasi et avec qui M. Bollier traitait. Malgré ce témoignage, nous ne pouvons par contre pas exclure absolument la possibilité que d'autres minuteurs MST-13 aient été livrés à la Stasi par la MEBO, bien que rien ne prouve qu'ils l'aient été et qu'il n'y a aucune raison pour ce faire. De même, nous ne pouvons exclure la possibilité que d'autres minuteurs MST-13 aient été fabriqués par la MEBO et livrés à d'autres parties, mais rien

ne prouve qu'ils l'aient été. Enfin, bien que M. Wenzel ait dit dans son témoignage qu'après la chute du mur de Berlin, il avait détruit tous les minuteurs livrés à la Stasi, nous ne pouvons exclure la possibilité que certains des minuteurs MST-13 que possédait la Stasi aient été transférés à d'autres parties, encore qu'il n'y ait aucune preuve qu'ils aient été transférés, en particulier qu'ils aient été transférés au Commandement général du Front populaire de libération de la Palestine

[50] La commande initiale passée à la société Thuring concernait 20 circuits imprimés d'un seul côté seulement, des circuits monoface. En fait, la société en a fourni 24. En octobre 1985, la MEBO a passé une nouvelle commande, en précisant qu'il s'agissait de circuits imprimés des deux côtés, c'est-à-dire de circuits double face. Trente-cinq ont été commandés, mais la société n'en a livré que 34. Lorsque la police écossaise a inspecté les locaux de la MEBO en mai 1991, l'Inspecteur principal Williamson a reçu de M. Bollier 11 circuits, alors qu'on lui en avait montré 12. Quelques temps auparavant, le 15 novembre 1990, lorsqu'un magistrat suisse avait entendu M. Bollier et M. Meister, l'inspecteur avait également pris possession de deux minuteurs MST-13 à titre d'échantillon. Il ressort donc clairement de ce qui précède qu'au moins 12 des circuits imprimés commandés à la société Thuring n'ont pas été utilisés dans la fabrication de minuteurs MST-13. Sur ceux que l'Inspecteur Williamson a saisis, quatre étaient monoface. Quant aux circuits des deux minuteurs MST-13 saisis par M. Williamson, l'un était monoface et l'autre double face. Le minuteur MST-13 que les autorités américaines ont obtenu du Gouvernement togolais en septembre ou octobre 1986 à Lomé (voir plus loin) avait lui aussi un circuit double face. Il s'ensuit donc que certains des circuits utilisés pour les minuteurs étaient monoface et d'autres double face et aussi qu'un certain nombre des circuits monoface fournis par la Thuring en août 1985 n'ont pas été utilisés. Il se peut donc fort bien que M. Bollier ait dit la vérité lorsqu'il a précisé que la commande libyenne avait été exécutée en utilisant des minuteurs qui avaient des circuits des deux types. Nous acceptons aussi le témoignage de M. Bollier lorsqu'il dit avoir fourni les 20 minuteurs à la Libye en trois fois. En 1985, il en a lui-même livré cinq lors d'un voyage à Tripoli. La même année, il en a livré cinq autres à l'ambassade libyenne à Berlin-Est. En 1986, il a livré les 10 derniers personnellement à Tripoli.

[51] En septembre ou octobre 1986, le Président togolais a demandé au Gouvernement des États-Unis d'envoyer des représentants pour examiner une cache d'armes qui avait été découverte dans son pays. Trois fonctionnaires américains se sont rendus à Lomé. Le matériel saisi comptait deux minuteurs MEBO MST-13 qui intéressaient les Américains parce qu'ils avaient l'air particulièrement modernes et perfectionnés par rapport aux autres articles qui paraissaient vétustes et usés. Les Américains ont obtenu la permission de rapporter aux États-Unis l'un des deux minuteurs dans la valise diplomatique. En juin 1990, M. Feraday s'est rendu au Groupe des explosifs au siège du FBI à Washington pour examiner ce minuteur. Un premier examen lui a permis d'établir l'existence de ressemblances entre le circuit imprimé du minuteur de Lomé et le fragment PT/35 b). Lors d'un examen ultérieur, il a découvert que le minuteur de Lomé avait un circuit double face tandis que le fragment PT/35 b) provenait d'un circuit monoface. Il a remarqué par ailleurs que les coins du circuit imprimé n'étaient pas coupés, ce qui signifiait qu'il n'avait pu être mis dans une boîte. On avait essayé d'effacer la mention MEBO en grattant la surface d'un circuit imprimé plus petit se trouvant à l'intérieur du minuteur. L'avocat du premier accusé a appelé notre attention sur le fait que le matériel saisi comportait des cartouchières qui ont été reconnues comme étant de fabrication est-allemande.

En fait, il y avait aussi parmi ce matériel des fusils et des pistolets d'origine est-allemande mais les autres articles (détonateurs, une longueur de mèche lente, une caisse de détonateurs et des munitions, etc.) provenaient de plusieurs pays, dont la Bulgarie, l'Union soviétique, la France et l'Allemagne de l'ouest. L'avocat nous a également rappelé que M. Wenzel avait témoigné qu'il avait coutume d'effacer l'appellation MEBO des produits livrés par M. Bollier. Dans ces conditions, on ne saurait exclure qu'au moins un des deux minuteurs MST-13 découverts au Togo provenait d'Allemagne de l'est. Toutes les inspections ont néanmoins révélé des différences importantes entre ces minuteurs et celui qui avait servi à provoquer l'explosion à bord du vol 103 de la PanAm.

[52] Le témoin Richard Sherrow a estimé que le minuteur retrouvé au Togo qui, comme nous l'avons dit, était l'un des deux minuteurs retrouvés, était identique à celui qui a été découvert à Dakar (Sénégal), le 20 février 1988 dans une mallette à bord d'un appareil transportant des passagers, qui avait atterri à l'aéroport de Dakar en provenance de Cotonou (Bénin). Il a été récupéré en octobre 1999 par l'inspecteur en chef Williamson du Ministère français de la justice à Paris mais n'a pas fait l'objet d'une analyse scientifique et technique. On ne peut donc dire si le circuit imprimé était monoface ou double face. La mallette contenait 9 mètres de mèche, quatre pains de TNT, deux pains de Semtex-H, neuf détonateurs électriques, un pistolet équipé d'un silencieux, une caisse de balles, un chargeur vide et cinq disques pour le silencieux. Trois personnes à bord de l'appareil ont été placées en garde à vue – un Sénégalais dénommé Ahmed Khalifa Niasse, Mansour Omran El Saber, qui était à l'époque membre de l'Organisation de la sécurité extérieure libyenne, et un certain Mohamed El Marzouk. Les éléments de preuve n'ont pas permis d'établir un lien quelconque entre les trois personnes arrêtées et la mallette et son contenu.

[53] M. Bollier a témoigné qu'il avait assisté à des essais effectués par l'armée libyenne dans le désert libyen à Sabha, au cours desquels avaient été notamment utilisés des minuteurs MST-13 pour des explosifs et notamment des bombes aériennes. Il a déclaré que les minuteurs avaient été apportés par Nassr Ashur. M. Bollier avait assisté à ces essais en sa qualité d'expert technique. C'était en 1986, pensait-il, après que le dernier lot de minuteurs eut été livré au Gouvernement libyen mais il est revenu sur ses propos par la suite en indiquant que c'était peut-être pendant l'été ou l'automne 1987. La manière dont il a décrit ces essais nous a convaincus qu'il y avait effectivement assisté encore que l'on ne sache pas exactement quand ces essais ont été réalisés ni dans quel but.

[54] Nous admettons également le témoignage de M. Bollier, étayé par des documents, selon lequel la MEBO a loué un bureau dans le courant de 1988 à la société ABH dans ses locaux de Zurich, et le premier accusé et un certain Badri Hassan étaient les signataires du bail. Ces derniers ont expliqué à M. Bollier qu'ils souhaiteraient peut-être prendre une part dans la MEBO ou traiter avec cette entreprise.

[55] Le troisième témoin important est M. Gauci. Nous avons déjà mentionné son témoignage concernant des vêtements qu'il avait vendus. M. Gauci a identifié le premier accusé lors d'une présentation de suspects le 13 août 1999, déclarant, comme il est indiqué dans le rapport d'identification « Ce n'est pas exactement l'homme que j'ai vu dans mon magasin. Je l'ai vu il y a 10 ans, mais l'homme qui lui ressemble presque exactement est le numéro 5. » Le numéro 5 dans la présentation était le premier accusé. Il l'a aussi identifié pendant l'audience, déclarant

« C'est l'homme qui se trouve de ce côté. Il lui ressemble beaucoup. » Ces identifications ont été critiquées notamment au motif que la photo des accusés avait été publiée maintes fois dans la presse au fil des années et que des prétendues identifications plus de 10 ans après le fait ont donc peu de valeur, voire aucune. Avant d'évaluer la qualité et la valeur de ces identifications, il importe de faire un retour en arrière.

[56] Lors de son témoignage en personne, M. Gauci a déclaré que l'achat avait dû avoir lieu une quinzaine de jours avant Noël. On lui a demandé d'être plus précis en ce qui concerne les décorations de Noël dans les rues. Dans un premier temps, il a déclaré « Je ne sais pas exactement, je ne prête jamais vraiment attention à ces choses-là mais je me souviens, oui, il y avait des illuminations de Noël, et elles étaient déjà allumées. Je suis sûr. Je ne peux pas dire exactement. » Dans une réponse ultérieure, lorsqu'on lui a fait observer qu'il avait précédemment déclaré que la vente avait eu lieu avant que les décorations de Noël aient été installées, il a déclaré « Je ne sais pas. Je ne me souviens plus très bien de ce que je leur ai dit exactement à ce propos mais je crois que l'on installait les illuminations [de Noël] à ce moment-là. » Il n'a pas été en mesure de préciser le jour de la semaine. Il était seul au magasin parce que son frère était resté à la maison pour regarder un match de football à la télévision. Lorsqu'on lui a posé des questions sur le temps, il a déclaré « Lorsque [le client] est venu la première fois, il ne pleuvait pas, mais par la suite il a commencé à tomber des gouttes – de toutes petites gouttes – ce n'était pas une forte pluie. Il bruinait simplement... » Comme nous l'avons déjà indiqué, il a déclaré que le client était libyen. Quand on lui a posé des questions au sujet de sa corpulence, il a déclaré « Je ne suis pas un expert dans ce domaine. Je pense qu'il mesurait moins de 1,80 mètre... Il n'était pas petit. Il était de taille normale. Il a commandé une chemise d'un tour de col de 16 et demi. » Lorsqu'on lui a demandé d'estimer son âge, il a déclaré « Je l'ai déjà dit, moins de six – moins de 60 ans. Je n'ai aucune expérience en ce qui concerne la taille et l'âge des gens ». Il a également indiqué que le client avait la peau foncée. Le 13 septembre, il s'est rendu au commissariat de police où il a participé à l'établissement d'une photo-robot (cote 430.1) et d'un portrait-robot (cote 427.1). Il a qualifié le résultat de « très ressemblant » dans les deux cas.

[57] Lors d'un contre-interrogatoire, plusieurs déclarations qu'il avait faites à la police lui ont été rappelées. Il avait été interrogé par la police pour la première fois le 1er septembre 1989. À cette date, outre les informations qu'il avait fournies à la police au sujet des vêtements, il avait également donné une description des conditions et date de la vente et du client. Dans la déclaration que l'inspecteur en chef Bell avait consignée ce jour-là, M. Gauci a indiqué qu'il était seul dans son magasin entre 18 h 30 et 19 heures lorsque le client était entré. Selon la description donnée à M. Bell, le client mesurait 1,80 mètre ou plus. Il était de forte corpulence et avait une grosse tête. Il était robuste mais il n'était ni gros ni bedonnant. Il avait des cheveux très noirs, il était rasé de près, sans barbe ni moustache et sa peau était de couleur sombre. Il avait une certaine élégance. Il a acheté un parapluie qu'il a ouvert en sortant du magasin parce qu'il pleuvait. M. Gauci a déclaré qu'il ne se souvenait pas quel était le jour de la semaine mais qu'il lui semblait que c'était un jour de semaine. Lors d'une autre déclaration le 13 septembre, il a déclaré que l'homme en question avait une cinquantaine d'années.

[58] Le 14 septembre 1989, M. Gauci a été amené au commissariat de police de Floriana (Malte) où il a été interrogé par l'inspecteur en chef Bell et l'inspecteur

Scicluna de la police maltaise. Ils ont enregistré sa déposition et lui ont montré 19 photographies sur deux planches. M. Gauci a désigné la photographie d'un homme sur l'une des planches. Il a déclaré qu'il ressemblait à celui qui avait acheté les vêtements chez lui mais qu'il était trop jeune pour être cet homme-là. S'il avait eu une vingtaine d'années de plus, il lui aurait ressemblé. Il a signé cette photographie sur l'endroit. Il a déclaré dans sa déposition que les traits de l'homme sur la photographie ressemblaient à ceux de l'homme qu'il avait vu en ce qui concerne les yeux, le nez, la bouche et la forme du visage. Les cheveux de son client ressemblaient à ceux de l'homme sur la photographie mais en plus court. L'inspecteur en chef Bell a révélé que la personne que M. Gauci avait identifiée était un individu dont le Service de sécurité maltais pensait qu'il ressemblait au portrait-robot et à la photo-robot qui avaient été composés d'après le profil décrit par M. Gauci. L'homme a été ultérieurement identifié : il s'agissait d'un certain Mohammed Salem.

[59] Le 26 septembre 1989, M. Gauci s'est de nouveau rendu au commissariat de police à Malte où il a été interrogé par les deux mêmes officiers qui lui ont ensuite montré d'autres photographies. Il a dit qu'il ne voyait pas l'homme auquel il avait vendu les vêtements mais il a montré la photographie d'un homme qui avait la même coupe de cheveux. Il a déclaré que ce n'était pas le client auquel il avait vendu les vêtements, l'homme sur la photographie étant trop jeune. La personne qu'il avait désignée d'après le témoignage de l'inspecteur en chef Bell était un dénommé Shukra, dont la photo avait été jointe à la suggestion de la BKA, la force de police allemande, qui avait indiqué que Shukra pourrait ressembler à la personne que M. Gauci avait déjà décrite.

[60] Le 31 août 1990, M. Gauci a fait une nouvelle déposition devant l'inspecteur en chef Bell et l'inspecteur Scicluna au commissariat de police de Floriana. On lui a montré une planche contenant 12 photographies qu'il a examinées indiquant qu'il ne voyait pas la photographie de son client. Il a dit à l'inspecteur en chef Bell que son client ne se trouvait pas sur ces photos. Il a montré du doigt une photographie d'un homme dont la forme du visage et la coupe de cheveux étaient semblables mais ce n'était pas, a-t-il affirmé, la photo de l'homme qu'il avait décrit. Il a informé M. Bell que trois autres photographies qui lui avaient été montrées représentaient des hommes du même âge que celui qu'il avait décrit. L'inspecteur en chef Bell a ensuite ouvert une autre série de photos (12 au total). M. Gauci les a examinées une à une mais n'a pas vu celle de l'homme qui avait acheté les vêtements. M. Bell a témoigné que la première série contenait une photo d'un certain Marzouk et la deuxième série d'un dénommé Saber. Toutefois, il ne pouvait pas dire quelle photo représentait qui.

[61] Le 10 septembre 1990, M. Gauci s'est de nouveau rendu au commissariat de police où 39 photographies lui ont été montrées dans un album. Toutefois, il n'a identifié personne sur ces photos qui en comprenaient une d'Abo Talb. Le 6 décembre 1989, un choix de photos incluant celle d'Albo Talb avait été montré à M. Gauci qui n'avait désigné personne. Vers la fin de 1989 ou au début de 1990, son frère lui avait montré un article de journal sur la catastrophe de Lockerbie. Il se souvenait que cet article contenait la photo de deux personnes. Le mot « Bomber » était écrit en caractères d'imprimerie sur la photo des débris de l'appareil de la PanAm (vol 103). Dans le coin supérieur droit de l'article, se trouvait la photo d'un homme avec le mot « Bomber » également écrit en travers. M. Gauci pensait que l'une des photographies représentait l'homme qui avait fait les achats dans son magasin.

Lorsque l'avocat du parquet (Advocate Depute) a demandé à M. Gauci qui témoignait en audience si l'homme sur la photographie ressemblait à celui qui avait acheté les vêtements, M. Gauci a répondu qu'il lui ressemblait et il a précisé que le visage et les cheveux de cet homme ressemblaient à ceux de la personne qui avait acheté les vêtements dans son établissement. La personne qu'il avait ainsi identifiée était Abo Talb. Au moment de sa déposition, le 10 septembre 1990, M. Gauci avait vu de nombreuses photographies mais il a déclaré qu'il n'avait jamais vu de photo du client qui avait acheté les vêtements.

[62] Le 15 février 1991, M. Gauci s'est de nouveau rendu au commissariat de police. Il a été prié de regarder plusieurs photos et une planche de 12 photographies lui a été présentée. Il a déclaré : « Ma première impression a été que toutes les photographies représentaient des hommes plus jeunes que le client qui avait acheté les vêtements et c'est ce que j'ai dit à M. Bell. On m'a demandé d'examiner toutes les photographies attentivement et d'essayer de tenir compte d'une éventuelle différence d'âge. J'ai ensuite montré l'une des photographies. » En ce qui concerne la photographie de la personne qu'il avait montrée, il a déclaré : « Le numéro 8 ressemble à l'homme qui a acheté les vêtements. Il a peut-être les cheveux un peu longs. Il a les mêmes sourcils, le même nez, le même menton et la même forme de visage. À mon avis, l'homme sur la photo No 8 a une trentaine d'années. S'il avait peut-être une dizaine d'années de plus au moins, il ressemblerait à l'homme qui a acheté les vêtements. Cela fait longtemps maintenant et tout ce que je peux dire, c'est que l'homme sur la photographie No 8 ressemble au client qui a acheté les vêtements mais en plus jeune. » Il a ajouté : « Je peux simplement dire que, de toutes les photos qui m'ont été montrées, l'homme sur la photo No 8 est le seul qui ressemble vraiment à l'homme qui a acheté les vêtements s'il était un peu plus âgé, à l'exception de la photo que mon frère m'a montrée ». L'inspecteur en chef Bell lui a demandé si l'homme sur la photographie était le seul à ressembler vraiment à celui qui avait acheté les vêtements s'il avait été un peu plus âgé, à l'exception de celle que son frère lui avait montrée, ce à quoi il a répondu : « Bien sûr. Il n'avait pas non plus les cheveux aussi longs. Ses cheveux n'étaient pas aussi longs. » L'inspecteur en chef Bell a ultérieurement témoigné que la personne sur la photographie 8 était le premier accusé et que c'était apparemment la même photo que celle qui figurait dans le passeport de 1986 du premier accusé. Il a également indiqué qu'avant de montrer à M. Gauci la planche de photographies, il avait retouché toutes les autres photos pour qu'elles aient la même brillance que celle du premier accusé. Il a précisé qu'il avait pris cette initiative simplement par souci d'équité parce que les autres photographies étaient plus brillantes et plus nettes que celles du premier accusé et qu'il voulait qu'elles aient toutes le même aspect. L'avocat du premier accusé a fait valoir que les tentatives de l'inspecteur en chef Bell visant à faire en sorte que toutes les photographies soient de même qualité avaient échoué mais, à notre avis, cette critique n'est pas valable.

[63] Enfin, en ce qui concerne les interrogatoires de police, on a posé des questions à M. Gauci au sujet de la visite qu'il avait rendue à l'inspecteur Scicluna vers la fin de 1998 ou au début de 1999 après qu'un autre commerçant lui ait montré un magazine contenant un article sur la catastrophe de Lockerbie. Vers le bas de la page qui contenait cet article, figurait au centre la photo d'un homme avec des lunettes. M. Gauci croyait que cet homme ressemblait à celui qui avait acheté les vêtements dans son magasin mais que [ce dernier] avait les cheveux beaucoup plus courts et ne portait pas de lunettes. Il a montré la photographie de l'article à l'inspecteur Scicluna.

na et, comme M. Gauci l'a rappelé, il avait déclaré « Cette fois ai-je dit "ce type ressemble à celui qui est venu faire des achats chez moi". C'est à peu près ce que je lui ai dit. » Il a ajouté que le client qui était venu dans son magasin avait les cheveux beaucoup plus courts que celui de la photo et ne portait pas de lunettes. La photographie était celle du premier accusé.

[64] Lors d'un contre-interrogatoire, on a renvoyé M. Gauci à une déposition qu'il avait faite devant l'inspecteur en chef Bell le 14 septembre 1989. Il avait alors déclaré que les vêtements avaient été achetés un jour de semaine alors qu'il était seul dans son magasin. Son frère, Paul Gauci, ne travaillait pas cet après-midi-là parce qu'il était rentré chez lui pour regarder un match de football à la télévision. Il a été convenu dans les minutes communes que le ou les matchs de football que Paul Gauci avait regardés avaient dû être diffusés par la Radio télévision italienne le 23 novembre 1988 ou le 7 décembre 1988. M. Gauci avait également indiqué dans cette déposition que l'acheteur était sorti du magasin avec le parapluie qu'il avait acheté et qu'il l'avait ouvert parce qu'il pleuvait. Dans son témoignage, il est convenu qu'il avait dit cela parce qu'il pleuvait à ce moment-là. Quand le client était revenu, le parapluie était fermé parce qu'il avait pratiquement cessé de pleuvoir et qu'il ne tombait plus que quelques gouttes. Dans une déposition ultérieure, il a déclaré que la pluie avait pratiquement cessé lorsque le client était revenu et qu'il ne tombait plus que quelques gouttes. Il ne pleuvait pas, a-t-il déclaré lors de son témoignage, il bruinaît simplement. Lors d'un contre-interrogatoire, il a déclaré le 10 septembre 1990, que juste avant que le client sorte du magasin, une pluie fine commençait à tomber. En sortant du magasin, l'homme avait ouvert le parapluie qu'il venait d'acheter. « Il y avait très peu de pluie sur le sol qui n'était pas mouillé mais à peine humide ». On lui a également demandé ce qu'il entendait par « le milieu de la semaine », ce à quoi il a répondu que, pour lui, c'était le mercredi. On lui a signifié que le milieu de la semaine désignait un jour qui était séparé du week-end, en d'autres termes, que le magasin était ouvert la veille et le lendemain. M. Gauci a répondu alors « C'est ça. Exactement. Mardi et jeudi. » Mais il a poursuivi en affirmant que, pour lui, le mercredi était le milieu de la semaine. Il ne lui pas été signalé que le jeudi 8 décembre 1988 était un jour férié puisque c'était la fête de l'Immaculée Conception. Cet élément d'information a été fourni le soixante-seizième jour par le commandant Mifsud au cours d'un témoignage en faveur du premier accusé. Nous estimons que l'on peut considérer que, lorsque l'on a demandé à M. Gauci si le magasin était ouvert la veille et le lendemain, on lui demandait ce qu'il entendait par « le milieu de la semaine » et non si le lendemain du jour où les vêtements avaient été achetés, le magasin était ouvert.

[65] Le major Mifsud a été météorologiste en chef du service météorologique de l'aéroport de Luqa de 1979 à 1988. On lui a montré les archives de son service correspondant aux deux périodes des 7 et 8 décembre 1988 et des 23 et 24 novembre 1988. Il a déclaré que, le 7 décembre 1988, il avait plu légèrement à 9 heures, mais qu'aucune autre précipitation n'avait été enregistrée dans la journée. Sliema se trouve à environ 5 kilomètres de Luqa. Interrogé sur la question de savoir s'il aurait pu pleuvoir à Sliema entre 18 et 19 heures, dans la soirée du 7 décembre 1988, M. Mifsud a expliqué que, malgré la présence d'une couverture nuageuse à ce moment de la journée, il pouvait affirmer « à 90 % » qu'il n'avait pas plu, mais qu'il était toujours possible que quelques gouttes de pluie soient tombées ailleurs, les probabilités étant « de l'ordre de 10 % ». Il avait peut-être plu très légèrement, mais pas suffisamment pour laisser des traces. Il aurait fallu qu'il pleuve beaucoup plus

longtemps pour que le sol soit mouillé. Les conditions météorologiques avaient été différentes en ce qui concerne le 23 novembre 1988. Ce jour-là, il avait commencé à pleuvoir légèrement, par intermittence, à partir de midi et, à 18 heures, il était tombé 0,6 millimètre de pluie. M. Mifsud a estimé que les conditions météorologiques devaient être à peu près identiques dans la zone de Sliema.

[66] L'avocat du premier accusé a attiré notre attention sur le fait que M. Gauci avait déclaré que, d'après la facture datée du 25 novembre 1988 qui lui avait été envoyée par son fournisseur, il avait acheté huit pyjamas à peu près à la même époque. Les pyjamas se vendaient bien en hiver et le commerçant passait une nouvelle commande à son fournisseur quand il avait écoulé le dernier article. Selon une facture précédente datée du 31 octobre 1988, M. Gauci avait acheté, vers cette date, 16 pyjamas. Comme il en avait vendu deux à son client et avait regarni son stock vers le 25 novembre 1988, l'avocat de l'accusé nous a demandé d'en déduire que l'achat des deux pyjamas devait avoir eu lieu le 23 novembre 1988. Nous ne pouvons le suivre dans ce raisonnement, et cela pour deux raisons. Premièrement, l'éventualité de cette séquence des faits n'a pas été évoquée devant M. Gauci lors de sa déposition. Deuxièmement, M. Gauci n'a pas été interrogé sur l'état de son stock de pyjamas le ou vers le 7 décembre 1988.

[67] Avant de nous prononcer sur la valeur de la déposition de M. Gauci, nous devons d'abord examiner l'un des points développés par la défense au nom du premier accusé, à savoir que le témoin s'était médiocrement comporté, qu'il n'avait pas regardé son interlocuteur dans les yeux pendant le contre-interrogatoire et que c'était un homme étrange et solitaire, qui se complaisait dans l'attention dont il était l'objet. Nous tenons à dire qu'aucune de ces critiques ne nous paraît fondée. Nous ne voyons pas très bien sur quels critères on a pu prétendre que le témoin était étrange et solitaire et, pour ce qui est du goût du vedettariat, le témoin a clairement fait savoir que sa coopération avec les enquêteurs était une source de frictions avec ses proches. M. Gauci nous est, au contraire, apparu, en premier lieu, comme un homme entièrement crédible en ce sens qu'il a fait son possible pour dire la vérité au mieux de ses souvenirs, ce que personne n'a jamais nié. Cela ne règle évidemment pas toute la question car, aussi crédibles fussent-ils, les témoins peuvent toujours faire des déclarations sujettes à caution, voire se tromper. Mais nous sommes convaincus que M. Gauci est entièrement fiable sur deux points, à savoir la liste de vêtements qu'il a vendus et le fait que son client était libyen. L'identification du premier accusé pose effectivement problème. M. Gauci a toujours maintenu que, le jour de la fameuse vente, son frère regardait un match de football. Comme nous n'avons aucune raison de penser que ce souvenir est inexact, les deux dates possibles sont le 23 novembre et le 7 décembre. Les conditions météorologiques du 23 novembre rendent tout à fait plausible l'hypothèse d'une légère averse entre 18 h 30 et 19 heures. Mais la déposition du major Mifsud ne permet pas non plus d'exclure totalement la possibilité d'une ondée très brève le 7 décembre. Il est sans doute regrettable qu'il n'ait jamais été demandé à M. Gauci s'il se souvenait du temps qu'il avait fait plus tôt dans la journée, car, s'il s'était avéré qu'il n'avait pas plu du tout avant la soirée, la date du 7 décembre était plus probable que celle du 23 novembre. Le major Mifsud a été très clair, dans sa déposition, sur le temps qu'il faisait à Luqa le 7 décembre, mais n'a pas exclu qu'il ait pu pleuvoir très légèrement à Sliema. M. Gauci s'est souvenu, pour sa part, qu'il avait commencé à tomber « quelques gouttes, pas une grosse pluie » ou qu'il y avait une « petite bruine » qui n'a duré, semble-t-il, que le temps que l'acheteur aille chercher un taxi à la station

voisine. L'histoire des décorations de Noël n'est pas claire, mais elle semble cadrer avec le fait que M. Gauci se souvenait vaguement d'avoir vendu les vêtements vers l'époque où on installait les décorations de Noël, détail qui à son tour recoupe un point de sa déposition, à savoir qu'il avait fait la vente une quinzaine de jours avant Noël. Nous ne retenons pas l'argument selon lequel, le jeudi 8 décembre étant un jour férié, M. Gauci aurait dû pouvoir se remémorer sans difficulté la date de la vente. Quoique l'argument ne soit pas totalement dénué de fondement, le fait qu'il n'ait jamais été opposé au témoin lui ôte toute valeur. Après avoir examiné attentivement tous les facteurs relatifs à cet aspect de la question, nous sommes parvenus à la conclusion que la date de l'achat était le mercredi 7 décembre 1988.

[68] Plusieurs détails du signalement initial fourni par M. Gauci à l'inspecteur Bell ne correspondent pas à l'aspect physique du premier accusé. À la première séance d'identification, le premier accusé mesurait en effet 1,72 mètre sous la toise et, en décembre 1988, il avait 36 ans. M. Gauci a certes déclaré qu'il n'était pas très bon juge en matière de taille et d'âge, mais il faut bien reconnaître que l'écart est important. L'avocat du premier accusé a également fait remarquer que, quand le témoin avait désigné le premier accusé dans le prétoire, on lui avait demandé d'indiquer auquel des deux accusés il faisait référence et qu'il avait répondu « non, pas le basané, l'autre », le premier accusé étant l'autre. Cependant, quand on lui a présenté pour la première fois un montage de 12 photos parmi lesquelles se trouvait celle du premier accusé, il ne s'est pas trompé et a donné le signalement mentionné plus haut.

[69] Nous avons eu clairement l'impression que M. Gauci avait examiné les photos avec la plus grande attention à chaque fois qu'on lui demandait de reconnaître l'acheteur et qu'il n'a pas simplement choisi quelqu'un au hasard. Contrairement aux nombreux témoins qui se montrent d'autant plus catégoriques qu'ils ont peu d'éléments en main, M. Gauci a toujours pris soin d'exprimer ses réserves et de donner les raisons qui l'amenaient à percevoir telle ou telle ressemblance. Le témoin prudent qui se contente de parler de très grande ressemblance est, dans certains cas, plus fiable et crédible dans son identification que celui qui se dit absolument sûr de ne pas se tromper. Compte tenu du comportement général de M. Gauci pendant l'enquête et au cours des séances d'identification, nous sommes parvenus à la conclusion qu'il avait désigné le premier accusé à la séance d'identification et dans le prétoire non pas simplement parce que c'était relativement facile, mais parce qu'il pensait sincèrement être dans le vrai en choisissant quelqu'un qui ressemblait beaucoup à l'acheteur; nous avons estimé que M. Gauci était un témoin prudent qui se refusait à être absolument catégorique si longtemps après les faits. Nous ne saurions évidemment nier qu'il n'a jamais identifié le premier accusé de façon absolument formelle, mais, compte tenu du temps écoulé, le contraire eut été étonnant. Nous n'avons pas non plus sous-estimé les questions soulevées par les déclarations du témoin quant à la taille et à l'âge du premier accusé. Reste qu'il a bel et bien reconnu le premier accusé comme étant l'homme qui lui avait acheté les vêtements et que, sur ce point, son témoignage était fiable et doit être considéré comme un important élément de preuve dans cette affaire. Nous tenons à préciser que nous n'avons pas essayé de déterminer par nous-mêmes si la photo du passeport du premier accusé ressemblait au portrait-robot et aux images extraites de l'enregistrement vidéo d'une interview du premier accusé par Pierre Salinger datant de novembre 1991.

[70] Avant le début du procès, chaque accusé a déposé, en termes identiques, une notification qui a été considérée comme moyen de défense spécial par incrimination

d'autrui. Les personnes incriminées figurant sur la liste jointe à la notification étaient les suivantes :

- « 1. Des membres du Front de lutte populaire palestinien (FLPP), dont éventuellement Mohamed Abo Talb, témoin à charge No 963, Talal Chabaan (coordonnées actuelles inconnues), Mohammed Ghaloom Khalil Hassan (coordonnées actuelles inconnues), Hashem Salem, alias Hashem Abu Nada (coordonnées actuelles inconnues), Madieha Mohamed Abu Faja (coordonnées actuelles inconnues), Abd El Salam Arif Abu Nada, Magdy Moussa, Jamal Haider, coordonnées actuelles de tous trois inconnues, sauf que l'on sait que ce sont tous d'anciens directeurs de la boulangerie Miska à Malte, et Imad Adel Hazzouri, dont l'adresse actuelle est Gawrha, 42 Triq Patri, rue Guzi Delia, Balzan.
2. Des membres du Commandement général du Front populaire pour la libération de la Palestine (FPLP-CG).
3. Parviz Taheri, témoin à charge No 996. »

[71] Comme tout moyen de défense spécial, cette notification n'affecte d'aucune façon la charge de la preuve. Celle-ci continue de revenir à la Couronne tout au long du procès, et c'est donc à la Couronne de prouver au-delà de tout doute raisonnable que les accusés ont commis les crimes dont ils sont inculpés. La défense n'est donc pas tenue de prouver que l'une quelconque des personnes mentionnées dans la liste annexée à la notification était l'auteur du crime. Le seul but de la notification est, comme son nom le laisse entendre, de notifier la Couronne avant le début du procès de l'effet possible des éléments de preuve que la défense pourrait présenter au cours du procès.

[72] En l'occurrence, ces éléments de preuve ont été présentés et, dans son exposé récapitulatif, l'avocat du premier accusé en a fait mention. Toutefois, en premier lieu, il convient de noter qu'à la fin de cet exposé, l'avocat a dit qu'il ne voulait pas laisser entendre que Parviz Taheri ait pu être responsable du crime. C'était à notre avis une concession inévitable étant donné les témoignages que nous avons entendus. Dans son exposé récapitulatif, l'avocat du second accusé n'a pas du tout, en fait, mentionné les personnes citées dans la notification, il a préféré se concentrer sur les preuves avancées par la Couronne concernant son client. Cela étant, nous n'avons pas besoin d'en dire davantage sur Parviz Taheri.

[73] Passons à présent aux éléments de preuve concernant les membres du Front populaire pour la libération de la Palestine. Aucun membre de cette organisation n'a témoigné, mais il ressort clairement d'autres témoignages que nous avons entendus, en particulier de membres de la police allemande, la BKA, qu'une cellule du Commandement général du Front opérait dans ce qui était alors l'Allemagne de l'Ouest, au moins jusqu'en octobre 1988. Les éléments de preuve que nous acceptons montrent qu'au moins à ce moment-là, la cellule avait à la fois les moyens et l'intention de fabriquer des bombes pouvant être utilisées pour détruire des avions civils. Le 26 octobre 1988, après une période de surveillance, la BKA a fait une série de descentes et arrêté un certain nombre d'individus dans le cadre d'une opération portant le nom de code Feuilles d'automne. En particulier, la police a fait une descente sur les locaux situés Sandweg 28 à Francfort ainsi que sur la résidence d'Hashem Abassi à Neuss, et y a saisi une voiture qui avait été utilisée par Haj Hafez Kassem Dalkamoni, apparemment le chef de la cellule. Dans ces locaux elle a trouvé des radio-

cassettes, des explosifs, des détonateurs, des minuteurs, des relais barométriques, des armes, des munitions et d'autres articles, notamment un certain nombre d'horaires de vol de compagnies aériennes et sept étiquettes de bagage de la Lufthansa non utilisées. D'après d'autres pièces, il semble que l'un des horaires de vols était celui de la PanAm. Un nombre considérable d'indices donnait à penser que des bombes étaient fabriquées de façon à pouvoir être cachées dans des radiocassettes Toshiba. Les modèles utilisés étaient néanmoins différents du RT SF-16 utilisé dans la catastrophe du vol PA103, et les minuteurs étaient du type utilisant un système de retard à congélation, très différents des MST-13, beaucoup moins sophistiqués et beaucoup moins fiables, et l'intention était sans nul doute de les utiliser en conjonction avec les relais barométriques pour détoner l'explosif.

[74] S'il est vrai que tout ce matériel a été saisi par la BKA le 26 octobre 1988 et que les principaux membres de la cellule du FPLP-CG en Allemagne de l'Ouest ont été arrêtés à cette date, la plupart d'entre eux ont été, d'après les témoignages, relâchés peu de temps après, sauf en ce qui concerne Dalkamoni qui a été par la suite condamné pour attaque à la bombe d'une voie ferrée en Allemagne en 1987 et 1988 et pour possession des armes trouvées dans les locaux de Sandweg 28. Il a été condamné à 15 ans de prison. Il est possible, bien sûr, que la cellule se soit regroupée et ait reconstitué l'arsenal nécessaire avant le 21 décembre. En avril 1989, trois autres engins explosifs ont été récupérés à la nouvelle adresse d'Hashem Abassi à Neuss, mais d'après les indications, ces articles faisaient partie du stock d'octobre 1988. Rien ne prouve que la cellule disposait du matériel nécessaire pour fabriquer un engin explosif du type de celui qui a détruit le PA103. En particulier, rien ne prouve qu'ils aient disposé d'un minuteur MST-13. Pour les raisons exposées ailleurs, s'il est vrai que la MEBO a fourni une petite quantité de ce type de minuteur à la Stasi est-allemande, absolument rien n'indique que l'une quelconque de ces pièces soit parvenue aux mains d'organisations comme le FPLP-CG. Sur la base des témoignages que nous avons entendus, nous sommes convaincus que l'engin explosif qui a détruit le PA103 a été déclenché par un seul minuteur MST-13 et que n'ont été utilisés ni minuteur à système de retard à congélation ni relais barométrique. Il convient aussi de noter que le principal faiseur de bombe était un certain Marwan Khreesat, qui était en fait un agent qui s'était infiltré dans la cellule pour le compte du Service de renseignement jordanien. Ce dernier lui avait donné pour instructions de ne pas amorcer les bombes qu'il fabriquait. En outre, bien que Khreesat lui-même n'ait pas témoigné, une des pièces présentées était une déclaration qu'il avait faite à des agents du FBI (pièce No 1851) dans laquelle il disait n'avoir jamais utilisé de radiocassette avec double haut-parleur (comme le Toshiba RT SF-16) pour fabriquer des engins explosifs.

[75] Il a aussi été avancé que le FPLP-CG avait peut-être fait placer une bombe à bord du PA103A à Francfort par l'intermédiaire de Khaled Jaafar, ressortissant américano-libanais qui a pris le vol PA103A à Francfort, puis le vol PA103 à Heathrow pour aller rendre visite à son père aux États-Unis. Khaled Jaafar est, bien entendu, mort dans la catastrophe. Les éléments de preuve que nous acceptons est qu'il était arrivé du Liban quelques semaines auparavant et qu'il avait séjourné à Dortmund avec un certain Hassan El Salheli, qui était arrivé lui-même du Liban en Allemagne de l'Ouest en 1986 et était à présent citoyen allemand. Lorsque Khaled Jaafar est arrivé, il avait avec lui deux gros sacs de voyage contenant ses vêtements, et ce sont ces deux sacs qu'il a pris avec lui en partant. El Salheli était présent lorsqu'il faisait ses bagages, et les sacs ne contenaient rien d'autre que des vêtements. Un petit

groupe d'Arabes était venu accompagner Khaled Jaafar à la gare de Dortmund, lorsque celui-ci a pris le train pour Francfort le 21 décembre 1988, mais rien n'indique que quoi que ce soit ait été introduit dans ses bagages à la gare, ni qu'il soit parti avec un sac supplémentaire. À l'aéroport de Francfort, le manifeste de passagers (pièce No 199) indique qu'il a enregistré deux bagages. Dans la queue au moment du contrôle des passeports, il a été observé de près par une autre passagère, Yasmin Siddique (qui allait seulement jusqu'à Londres), et il ne portait aucun bagage. La raison pour laquelle le témoignage de cette passagère est présenté est qu'elle l'avait observé parce qu'il lui semblait agir de façon quelque peu suspecte. Cela semble donner à penser qu'il était nerveux, et que c'était peut-être parce qu'il avait embarqué clandestinement quelque chose à bord du vol PA103A. Toutefois, nous sommes convaincus, d'après les témoignages, qu'il n'avait que deux sacs avec lui et que ceux-ci avaient été enregistrés à Francfort et se trouvaient donc dans la soute à bagages du PA103A. Nous sommes certains également qu'aucun de ces deux sacs ne contenait d'engin explosif. Après que le PA103 se soit écrasé, on a trouvé les deux sacs à proximité l'un de l'autre; aucun ne portait de traces d'explosion.

[76] Reste à examiner les personnes citées au paragraphe 1 de la liste annexée à la notification. Une seule d'entre elles a témoigné, à savoir Mohamed Abo Talb. Celui-ci a déclaré qu'il était né en Égypte, qu'après avoir passé un certain temps dans l'armée égyptienne il avait déserté et s'était rendu en Jordanie puis, quelques mois après, au Liban. Lorsqu'il était en Jordanie, vers 1972, il dit s'être inscrit au Front de lutte populaire palestinien (FLPP) et avoir travaillé pour cette organisation par la suite à ce qu'il a décrit comme étant des opérations militaires, puis aux services de sécurité, et enfin comme garde du corps du chef du FLPP. Durant cette période, il était basé essentiellement au Liban, mais s'était installé à Damas en 1982. En 1983, il avait quitté Damas pour la Suède, où il vivait depuis. Il a dit qu'après son arrivée en Suède, il n'avait plus fait partie d'aucune organisation palestinienne et avait cessé toutes ses activités en rapport avec la Palestine. Toutefois, en 1989 il a été reconnu coupable d'un certain nombre de délits graves liés à des attentats à la bombe à Copenhague et Amsterdam en 1985 et condamné à l'emprisonnement à vie. Il purge toujours cette peine.

[77] La femme d'Abo Talb, qu'il a épousée en 1979, et leurs enfants, vivent aussi en Suède, à Uppsala, de même qu'un certain nombre de membres de la famille de Mme Talb et d'autres Arabes avec qui Abo Talb était en relation. En particulier, lorsqu'il a été arrêté en 1989 en raison des attentats à la bombe à Copenhague et Amsterdam (et d'un autre à Stockholm, pour lequel il a été acquitté), les frères de sa femme, Mahmoud et Moustapha Al Mougrabi, ont aussi été arrêtés, de même qu'un de ses amis, Martin Imandi (alias Imad Chabaan). Certains indices tendraient aussi à prouver que certains membres de ce groupe en Suède étaient en relation avec des membres de la cellule du FPLP-CG en Allemagne de l'Ouest. À cette époque, le FLPP et le FPLP-CG poursuivaient le même objectif, à savoir la libération totale de la Palestine impliquant la destruction de l'État d'Israël. Les deux mouvements considéraient que les États-Unis étaient le meilleur allié d'Israël. En 1988, Mohamed Al Mougrabi avait rendu visite à Hashem Abassi à Neuss et avait rencontré Dalkamoni à un moment où Marwan Khreesat y fabriquait des bombes. À la même période s'y trouvaient également deux autres personnes (un frère et un cousin de Martin Imandi), que par la suite Mohamed Al Mougrabi avait fait entrer clandestinement en Suède. En outre, Ahmed Abassi, qui habitait lui aussi Uppsala et connaissait Abo Talb et Mohamed Al Mougrabi, séjournait avec son frère Hashem à Neuss

au moment de la descente de police Feuilles d'automne, et était allé avec Dalkamoni et Khreesat acheter des composants électriques le 26 octobre lorsqu'ils ont été arrêtés par la BKA. Certains indices laissent aussi à penser qu'il existait une cellule du FPLP-CG en Suède sur laquelle les autorités suédoises avaient enquêté en 1980, avant qu'Abo Talb ne s'y installe, et ce dernier a rapporté qu'une personne du nom d'Hamid Al Wani, propriétaire d'un café à Uppsala, lui avait dit être membre du FPLP-CG. Il convient aussi de noter que, lorsque la police avait perquisitionné la maison d'Abo Talb après son arrestation en 1989, elle avait trouvé un relais barométrique. Dans sa déposition, Abo Talb a déclaré que ce relais appartenait à son beau-frère Mahmoud Al Mougrabi, qui habitait la même maison.

[78] Dans sa déposition, Abo Talb a donné des informations concernant un certain nombre de voyages dans divers pays méditerranéens et européens au cours de la période entre le moment où il avait obtenu le droit de résider en Suède et s'était vu délivrer un document de voyage suédois (1984/5) et 1988. Il s'était rendu à un certain nombre d'occasions à Chypre, où il avait rencontré d'autres Arabes et des parents de sa femme. Il a parlé en particulier d'un voyage effectué en octobre 1988. Un concours de circonstances assez étrange l'avait amené de là à Malte, où il se trouvait du 19 au 26 octobre 1988, en fait comme invité d'Abd El Salam (dont le nom figure sur la liste annexée à la notification), d'abord dans l'appartement de ce dernier, puis dans un hôtel des environs. Abd El Salam était aussi connu sous le nom d'Abu Nada, et son appartement à Malte appartenait à l'Organisation de libération de la Palestine. Pendant son séjour à Malte, Abo Talb a dit avoir passé un certain temps avec Abd El Salam dans la boulangerie dont ce dernier était l'un des directeurs. Il s'agissait de la boulangerie Miska, mais Abo Talb a nié en connaître le nom et déclaré qu'il ne connaissait aucune des personnes citées dans la liste annexée à la notification comme étant d'anciens directeurs de la boulangerie Miska. Il avait toutefois rencontré le frère d'Abd El Salam, Hashem Salem, quand il était à Malte, et avait accepté d'emporter avec lui en Suède certains des vêtements que vendait ce dernier pour voir s'il pouvait leur trouver des points de vente. Cela n'avait abouti à rien, et par la suite la police a trouvé lesdits vêtements dans la maison d'Abo Talb.

[79] Lorsqu'Abo Talb a quitté Malte le 26 octobre, il a pris un vol sur la Suède avec un billet ouvert pour Stockholm, valide un mois. Il a expliqué qu'Abd El Salam lui avait acheté le billet et qu'il avait pris un aller-retour parce que cela coûtait moins cher qu'un aller simple. Il n'avait pas l'intention de revenir à Malte, et n'y était en fait pas revenu. Il a dit que le 10 novembre 1988, il s'était rendu au Ministère du travail à Stockholm à propos de sa demande de nationalité suédoise et que le 5 décembre, il avait consulté un avocat concernant le vol de sa voiture; il existait d'autres éléments de preuve corroborant ses dires. Les 9 et 16 décembre, il avait suivi un traitement médical à Uppsala. Il a été convenu dans les Minutes communes No 11 que ces deux rendez-vous avaient bien eu lieu. Il a aussi été convenu dans le même document que peu après minuit le 22 décembre 1988, heure à laquelle sa belle-soeur avait accouché à Uppsala, Abo Talb était chez lui s'occupant de ses propres enfants. Ces preuves semblent confirmer la déclaration d'Abo Talb selon laquelle il était resté en Suède et n'était pas revenu à Malte après le 26 octobre 1988. Il a convenu toutefois que pendant cette période, il était en contact avec Abd El Salam par téléphone et par courrier postal.

[80] Comme nous l'avons dit, aucune des personnes mentionnées dans la liste annexée à la notification n'a témoigné, mais certains faits les concernant, elles et leurs

activités, ont été acceptés dans les Minutes communes No 11. Mais, à notre avis, cela n'ajoute pas grand-chose.

[81] Ayant examiné les témoignages et preuves sur ces questions et les documents déposés par les avocats, nous convenons que les agissements d'Abo Talb et de son groupe sont très suspects, mais rien n'indique qu'ils aient eu les moyens ou l'intention de détruire un avion civil en décembre 1988.

[82] D'après les éléments que nous avons examinés jusqu'ici, nous estimons qu'il a été prouvé que la valise principale contenant l'engin explosif a été envoyée de Malte, est passée par Francfort et a été chargée à bord du PA103 à Heathrow. Il est, comme nous l'avons dit, clair qu'à une exception près, les vêtements contenus dans la valise principale étaient ceux achetés dans le magasin de M. Gauci le 7 décembre 1988. D'après le témoignage de M. Gauci, le client était un Libyen. Le détonateur était un minuteur MST-13 du type circuit monoface vernis. Une quantité considérable de ces articles avait été fournie à la Libye. Nous ne pouvons pas dire qu'il est impossible que les vêtements aient pu être emportés de Malte, mis quelque part dans le même paquet qu'un minuteur provenant d'une source autre que la Libye et placé dans le système de manutention de bagages à Francfort ou Heathrow. Toutefois, lorsque l'on allie les éléments de preuve concernant les vêtements, le client qui les a achetés et le minuteur avec ceux indiquant qu'un bagage non accompagné a été transporté du vol KM180 au vol PA103A, on ne peut, à notre avis, qu'en déduire qu'il s'agissait de la valise principale. Comme nous l'avons dit également, le fait qu'on ne puisse pas expliquer comment la valise a été mise dans le système à Luqa représente une difficulté majeure pour l'instruction à charge, mais après avoir pleinement pris cette difficulté en considération, nous demeurons d'avis que la valise principale a commencé son périple à Luqa. La déduction qui se dégage clairement de cet élément de preuve est que la conception, la planification et l'exécution du complot qui a mené à la pose de l'engin explosif étaient d'origine libyenne. S'il n'y a pas de doute que des organisations comme le FPLP-CG et le FLPPA aient aussi été engagées dans des activités terroristes pendant la même période, nous constatons qu'il n'existe aucun indice permettant de déduire qu'elles ont participé à cet acte-ci de terrorisme, et les éléments de preuve concernant leurs activités ne suscitent aucun doute raisonnable dans notre esprit quant à l'origine libyenne de ce crime.

[83] Nous passons ensuite aux éléments pouvant être considérés comme mettant en cause l'un des accusés ou les deux, sans oublier toutefois que les éléments de preuve concernant chacun d'entre eux sont à examiner séparément, qu'avant de reconnaître coupable aucun d'entre eux, il nous faudra avoir acquis la certitude qu'il l'est, au-delà de tout doute raisonnable, et que des éléments de preuve provenant d'une source unique ne seraient pas suffisants.

[84] Nous nous penchons d'abord sur le cas du deuxième accusé. Le principal élément de preuve contre lui vient de deux inscriptions dans son agenda de 1988, trouvé en avril 1991 dans les bureaux de Medtours, société créée par le deuxième accusé et M. Vassallo. À la fin de l'agenda, il y avait deux pages de notes numérotées. La quatorzième note de l'une de ces pages a été traduite comme suit : « Prendre/réunir des étiquettes à l'aéroport (Abdulbaset/Abdussalam) ». Le mot « étiquettes » (tags) était écrit en anglais, le reste en arabe. Sur la page du 15 décembre, il y avait dans l'agenda une note précédée d'un astérisque « Prendre les étiquettes à Air Malta », suivie de l'inscription « OK », écrite d'une encre de couleur différente. Là aussi le mot « étiquettes » était en anglais (écrit « taggs », sic). Pour la Couronne, on pouvait

en conclure que le deuxième accusé avait procuré les étiquettes intercompagnies Air Malta au premier accusé, et que, employé d'une compagnie aérienne, il devait savoir que le seul usage auquel elles pouvaient être destinées était de mettre à bord d'un avion un bagage non accompagné. Une autre inscription à la date du 15 décembre (en traduction « Abdel-baset arrive de Zurich ») semble indiquer que le deuxième accusé comptait que le premier passerait par Malte ce jour-là. En fait, le premier accusé y est passé le 17 décembre et n'a pas vu le deuxième accusé. Au cours de son entretien avec M. Salinger en novembre 1991, le deuxième accusé a dit avoir été informé par son associé M. Vassallo de ce que le premier accusé lui avait parlé et demandé de dire au deuxième accusé qu'il avait quelque chose à lui demander. Le 18 décembre le deuxième accusé s'est rendu à Tripoli. Il en est revenu le 20 décembre par le même vol que le premier accusé. La Couronne a affirmé qu'on pouvait en conclure que c'était à cette date que le premier accusé avait transporté à Malte les éléments constitutifs de l'engin explosif, et qu'il avait eu besoin d'être accompagné par le deuxième accusé pour faire passer la douane à sa valise : le deuxième accusé étant bien connu des douaniers, ces derniers ne l'arrêteraient probablement pas pour fouiller la valise. Cette conclusion concorderait avec le témoignage d'Abdul Majid. Enfin, la Couronne a affirmé que pour que la valise puisse passer les contrôles de sécurité à l'aéroport de Luqa le 21 décembre et parvenir à bord du vol KM180, il fallait pour organiser la chose quelqu'un qui connaisse très bien le fonctionnement des contrôles de sécurité dans cet aéroport et sache comment les tourner. Chef d'escale depuis plusieurs années, le deuxième accusé était parfaitement bien placé pour cela. En outre, les relevés du Holiday Inn montrent un appel téléphonique passé depuis l'hôtel, où séjournait le premier accusé, au numéro de l'appartement du deuxième accusé, à 7 h 11 le 21 décembre. Pour la Couronne, on pouvait y voir un appel par lequel le premier accusé demandait au deuxième de l'emmener à l'aéroport; par ailleurs, on pouvait conclure que le deuxième accusé était bien à l'aéroport du fait que le premier accusé avait fait l'objet d'un traitement spécial à l'enregistrement et aux contrôles d'immigration avant de partir vers Tripoli à bord du vol LN147.

[85] Il n'y a aucun doute que le deuxième accusé a bien porté dans l'agenda les inscriptions dont il vient d'être question. Sachant qu'un engin explosif a été placé à Luqa à bord du vol KM180, dans une valise à laquelle devait être attachée une étiquette intercompagnies qui lui a permis finalement de parvenir à bord du vol PA103, il n'est pas difficile de voir à ces inscriptions une connotation sinistre, surtout quand il n'existe absolument aucune explication. L'avocat du deuxième accusé a dit que même si l'on acceptait que ce dernier ait effectivement trouvé les étiquettes et les ait procurées au premier accusé, ce serait aller trop loin que d'en conclure qu'il savait nécessairement qu'elles devaient servir à faire exploser un avion, compte tenu du fait que la Couronne ne cherche plus à faire accepter l'idée que le deuxième accusé était membre des services de renseignements libyens. S'il avait fallu résoudre ce problème, nous l'aurions trouvé très difficile. Pour les raisons que nous exposons ci-après, nous ne considérons pas nécessaire de le faire. La Couronne attache une grande importance au voyage à Tripoli effectué par le deuxième accusé le 18 décembre 1988, et à son retour deux jours plus tard en compagnie du premier accusé. Comme nous l'avons dit, nous ne pouvons pas accepter le témoignage d'Abdul Majid selon lequel il aurait vu les deux accusés arrivant avec une valise. Il s'ensuit qu'il n'y a pas de preuve que l'un ou l'autre ait eu des bagages, sans même parler d'une valise Samsonite marron. Quel qu'ait pu être par ailleurs le motif du voyage du deuxième accusé à Tripoli, il est peu probable qu'il y soit allé pour remettre les

étiquettes, car il aurait pu facilement le faire à Malte. Nous n'estimons pas qu'il y ait lieu de conclure que le deuxième accusé se soit rendu à Tripoli, comme le laissait entendre la Couronne, afin d'escorter le premier accusé au passage de la douane à Luqa. Cette supposition ne repose sur aucun fondement réel, et nous semble plus une conjecture qu'une conclusion. Notre position sur cet aspect des choses est donc que le but du voyage du deuxième accusé à Tripoli est simplement inconnu, et que, s'il peut y avoir des raisons de le trouver suspect, on ne peut aller au-delà de la suspicion. La Couronne pourrait être fondée à dire que le deuxième accusé connaissait nécessairement les dispositions de sécurité à Luqa, et pouvait donc savoir comment les tourner, mais la Couronne est allée plus loin, disant que c'était « le deuxième accusé qui était en mesure d'aider à introduire la valise par un moyen quelconque, et qui a effectivement apporté son aide, en définitive ». Or, à notre avis, rien dans les éléments présentés ne permet de justifier cette assertion, qui ne peut donc relever au mieux que de la spéculation. Il existe en outre une objection de taille, à savoir qu'absolument rien ne permet de penser que le deuxième accusé ait effectivement été présent à l'aéroport de Luqa le 21 décembre. Plusieurs témoins qui s'y trouvaient ce jour-là le connaissaient bien, par exemple Abdul Majid et Anna Attard, et on ne leur a même pas posé la question de savoir s'il s'y trouvait. Lorsque la Couronne laisse entendre que le bref appel téléphonique vers l'appartement du deuxième accusé, le matin du 21 décembre, peut, au prix d'une série de déductions, permettre de conclure qu'il se trouvait à l'aéroport, cette suggestion est à notre avis pure spéculation. Si donc il est parfaitement possible de donner une interprétation sinistre des inscriptions de l'agenda, nous avons conclu que les autres éléments acceptables ne suffisaient pas à soutenir ou à confirmer ces déductions, notamment pour ce qui est de conclure que le deuxième accusé savait que toute aide apportée au premier accusé servirait un projet consistant à détruire un avion en y cachant un engin explosif. Il n'y a donc à notre avis pas assez d'éléments corroborant les interprétations défavorables qu'il est possible de donner des inscriptions de l'agenda. Ces circonstances font que le deuxième accusé devra être acquitté.

[86] Nous passons maintenant aux arguments présentés contre le premier accusé. Il est à préciser dès le départ que les inscriptions figurant dans l'agenda du deuxième accusé ne peuvent en aucun cas être invoquées contre le premier. Elles sont à traiter comme équivalant à un témoignage d'un coaccusé, présenté en l'absence du premier accusé. S'il était prouvé à partir d'autres éléments que les deux accusés ont agi de concert pour commettre le crime dont ils sont accusés, ces inscriptions auraient éventuellement pu servir d'éléments généraux de preuve contre toute personne dont il serait prouvé qu'elle y a trempé. Or, nous estimons au contraire qu'il n'est pas prouvé que le deuxième accusé ait participé à ce crime, de sorte que la règle habituelle s'applique, et que les inscriptions ne peuvent être invoquées contre le premier accusé. Nous n'en tenons donc aucun compte ici.

[87] Le 15 juin 1987, le bureau libyen des passeports, sur la demande de l'Organisation de sécurité extérieure qui a fourni les détails à inclure, a délivré au premier accusé un passeport dont la date d'expiration était le 14 juin 1991. Le nom figurant sur ce passeport était Ahmed Khalifa Abdusamad. Un tel passeport est ce qu'on appelle un passeport codé. Il n'y a aucun élément expliquant pourquoi ce passeport lui a été délivré. Le premier accusé s'en est servi pour se rendre au Nigéria en août 1987, d'où il est rentré par Zurich et Malte, en voyageant, au moins entre Zurich et Tripoli, à bord des mêmes vols que Nassr Ashur, qui voyageait lui aussi avec un passeport codé. Ce même passeport lui a servi également au cours de l'année

1987 à se rendre en Éthiopie, en Arabie saoudite et à Chypre. En 1988, il n'a servi que pour un voyage aller-retour en deux jours à Malte, les 20 et 21 décembre; il n'a plus jamais été utilisé ensuite. Le premier accusé, à cette occasion, est arrivé à Malte à bord du vol KM231, à 17 h 30 environ. Il a passé la nuit au Holiday Inn de Sliema, sous le nom d'Abdusamad. Il est reparti le 21 décembre à bord du vol LN147, dont l'heure de départ selon l'horaire était de 10 h 20. Il a voyagé avec son propre passeport, sous son propre nom, à plusieurs occasions en 1988, se rendant en particulier le 7 décembre à Malte, où il est resté jusqu'au 9 décembre, date à laquelle il est parti à Prague, revenant à Tripoli par Zurich et Malte les 16/17 décembre.

[88] Un facteur de grande importance, dans les arguments contre le premier accusé, est le témoignage d'identification de M. Gauci. Pour les raisons que nous avons déjà citées, nous considérons que le témoignage de M. Gauci est fiable sur ce point, tout en admettant qu'il ne s'agit pas d'une identification catégorique. On peut conclure de son témoignage que le premier accusé est la personne qui a acheté les vêtements entourant l'engin explosif. Nous avons déjà établi que la date d'achat de ces vêtements était le 7 décembre 1988, et qu'à cette date le premier accusé était arrivé à Malte, où il a séjourné jusqu'au 9 décembre. Il était descendu au Holiday Inn de Sliema, à proximité de Mary's House. S'il est l'acheteur de cet assortiment de vêtements, il n'est pas difficile de déduire qu'il devait connaître l'utilisation à laquelle ils étaient destinés. Nous acceptons les éléments prouvant qu'il était membre des services de sécurité libyens au sein desquels il a occupé des postes de rang assez élevé. L'un de ces postes était celui de directeur de la sécurité des transports aériens, ce qui permet de conclure qu'il devait connaître au moins dans leurs grandes lignes les dispositions de sécurité prises dans les aéroports à destination ou en provenance desquels les lignes libyennes avaient des vols. Il semble également qu'il ait eu des fonctions dans les achats militaires. Il a eu des rapports avec M. Bollier, encore qu'il ne se soit pas agi précisément de minuteurs MST, et avait constitué avec Badri Hassan une société qui a loué des locaux à la MEBO et comptait être en affaires avec cette société. Dans son entretien avec M. Salinger, le premier accusé a nié tout lien avec la MEBO, mais nous n'acceptons pas ses dénégations. Le 20 décembre 1988, il est entré à Malte en utilisant son passeport au nom d'Abdusamad. Il n'y a pas de motif évident à ce voyage qui ressorte des éléments dont nous disposons. Tout ce que les éléments acceptables permettent d'établir est que le premier et le deuxième accusés ont rendu une brève visite au domicile de M. Vassallo dans la soirée, et que le premier accusé a téléphoné ou tenté de téléphoner au deuxième à 7 h 11 le matin suivant. Il est possible de déduire que cette visite sous un faux nom, le soir précédant le jour où l'engin explosif a été caché à Luqa, visite suivie du départ du premier accusé vers Tripoli le lendemain matin au moment où l'engin a dû être caché, ou à peu près, était liée à cette opération consistant à cacher l'engin. S'il y avait eu une explication innocente à cette visite, on ne pourrait évidemment rien déduire de semblable. La seule explication, dans les éléments dont nous disposons, est que lors de l'entretien avec M. Salinger, le premier accusé a nié s'être rendu à Malte à ce moment et nié avoir utilisé le nom d'Abdusamad ou avoir détenu un passeport à ce nom. Ce sont des dénégations que nous n'acceptons pas non plus.

[89] Nous savons que sur certains aspects de l'affaire, il y a des incertitudes et des points à nuancer. Nous savons aussi que, si nous choisissons parmi les éléments dont nous disposons ceux qui semblent s'ajuster pour former un tout, en laissant de côté ceux qui ne semblent pas s'insérer dans ce tout, nous risquons de plaquer sur une masse d'éléments contradictoires une grille de lecture ou une conclusion qui ne se-

raient pas véritablement justifiées. Mais, ayant considéré tous les éléments dont nous disposons, incertitudes et nuances comprises, et compte tenu des arguments de la défense, nous sommes parvenus à la certitude que les éléments concernant l'achat des vêtements à Malte, la présence de ces vêtements dans la valise principale, la transmission d'un bagage de Malte à Londres, l'identification du premier accusé (même si elle n'est pas absolue), ses déplacements sous un faux nom au moment essentiel ou à un moment très proche, et les autres circonstances auxiliaires, telles que ses rapports avec M. Bollier et des membres des services de sécurité libyens ou des militaires libyens ayant acheté des minuteurs MST-13, s'ajustent bel et bien pour former un tout, réel et convaincant. Il n'y a rien dans ces éléments qui nous laisse quelque doute raisonnable quant à la culpabilité du premier accusé, et nous le déclarons donc coupable du chef d'accusation restant dans l'acte d'accusation tel que modifié.

[90] Les verdicts prononcés ont fait l'objet d'une décision unanime des trois juges de la Cour.