

Distr.  
GENERAL  
E/CN.15/1997/9  
24 February 1997  
ARABIC  
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس الاقتصادي  
والاجتماعي



لجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية

الدورة السادسة

فيينا، ٢٨ نيسان/ابريل - ٩ أيار/مايو ١٩٩٧  
البند ٧(ب) من جدول الأعمال المؤقت

التعاون الدولي في مكافحة الجريمة عبر الوطنية:  
الاتجار غير المشروع بالسيارات

التدابير الرامية الى منع الاتجار غير المشروع بالسيارات وقمعه

تقرير الأمين العام

ملخص

يقدم هذا التقرير صورة عامة عن أبعاد الاتجار غير المشروع بالسيارات، وموجزا للإجابات الواردة من الدول ومن المنظمات المعنية عملا بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ٢٧/١٩٩٥. كذلك يبرز التقرير المبادرات الحديثة العهد الرامية الى تعزيز التعاون الدولي لمكافحة هذا النوع الانتشار من الجريمة، بما في ذلك المؤتمر المعني بسرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها، المنعقد في وارسو يومي ٢ و ٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، والذي أرفق تقريره بهذا التقرير.

## المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٢	٦-١	..... المقدمة
٣	٩-٧	أولا - الأبعاد الدولية للاتجار غير المشروع بالسيارات.....
٣	٣٢-١٠	ثانيا - المعلومات الواردة من الحكومات.....
٩	٤٠-٣٣	ثالثا - المعلومات الواردة من المنظمات.....
١٠	٤٤-٤١	رابعا - الإجراء المطلوب اتخاذه من لجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية.....
١٢		المرفق - تقرير المؤتمر المعني بسرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها، وارسو، بولندا، ٢ و ٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦.....

## المقدمة

- ١ - في ٢٤ تموز/يوليه ١٩٩٥، اعتمد المجلس الاقتصادي والاجتماعي القرار ٢٧/١٩٩٥ بشأن تنفيذ قرارات وتوصيات مؤتمر الأمم المتحدة التاسع لمنع الجريمة ومعاملة المجرمين الذي عقد في القاهرة من ٢٩ نيسان/ابريل الى ٨ أيار/مايو ١٩٩٥. وفي الفقرة ١ من الفرع ثانيا من ذلك القرار، طلب المجلس الى اللجنة أن تنظر في تدابير بشأن منع الاتجار غير المشروع بالسيارات وقمعه، وطلب الى الأمين العام أن يلتمس آراء الحكومات والمنظمات المختصة بشأن هذه المسألة وأن يرفع تقريرا الى اللجنة في دورتها السادسة.
- ٢ - وعملا بالقرار ٢٧/١٩٩٥، طلبت الأمانة الى الدول والمنظمات المختصة أن تبدي آراءها بشأن مسألة منع الاتجار غير المشروع وقمعه. وفي ١٩ شباط/فبراير ١٩٩٧، كانت قد وردت إجابات من: الأرجنتين، استراليا، استونيا، إسرائيل، ألمانيا، إيطاليا، البرازيل، بروني دار السلام، بيلاروس، تركيا، تونس، الجماهيرية العربية الليبية، سلوفاكيا، غيانا، فرنسا، الفلبين، فنلندا، قبرص، كولومبيا، الكويت، لكسمبرغ، المملكة العربية السعودية، الهند، اليابان، اليونان.
- ٣ - كذلك وردت إجابات من كومنولث الدول المستقلة، والاتحاد الأوروبي، والمنظمة الدولية للشرطة الجنائية (إنترپول)، ومنظمة الدول الأمريكية، ومنظمة الوحدة الأفريقية. كما قدمت معلومات اللجنة الاقتصادية لأوروبا.
- ٤ - ومن بين المعاهد التي تتألف منها شبكة الأمم المتحدة لمنع الجريمة والعدالة الجنائية، قدم معلومات كل من المعهد الأوروبي لمنع الجريمة ومكافحتها، المنتسب الى الأمم المتحدة، والمعهد الأسترالي لعلم الجريمة. وقد نفذ المعهد الأوروبي، بالتعاون مع وزارة الداخلية بالاتحاد الروسي، مشروعاً بشأن التعاون الدولي في منع الاتجار غير المشروع بالسيارات ومكافحته. وجمعت معلومات حول الموضوع من خلال استبيان مفصل أرسل الى جميع البلدان الأوروبية، بما في ذلك الجمهوريات السوفياتية السابقة. ولم يتعين على البلدان الأوروبية التي سبق لها أن ردت على الاستبيان أن تقدم المعلومات التي طلبتها الأمانة عملاً بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ٢٧/١٩٩٥. وبناء على ذلك أحالت كل من بيلاروس وفنلندا في ردها الى الاستبيان آنف الذكر.
- ٥ - ويتضمن هذا التقرير ملخصاً لما ورد من إجابات، وصورة عامة عن المبادرات الدولية حديثة العهد لمكافحة الاتجار غير المشروع بالسيارات، كما يتضمن في مرفقه تقريراً عن المؤتمر المعني بسرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها، الذي انعقد في وارسو يومي ٢ و ٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦.

٦ - كذلك يسترعى الانتباه الى تقرير المؤتمر المعني بالتعاون الدولي في منع سرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها، المزمع عقده في موسكو من ٢٨ شباط/فبراير الى ٢ آذار/مارس ١٩٩٧، والذي ينظمه المعهد الأوروبي لمنع الجريمة ومكافحتها ووزارة الداخلية بالاتحاد الروسي.

### أولا - الأبعاد الدولية للاتجار غير المشروع بالسيارات

٧ - يتزايد باطراد على صعيد العالم تورط جماعات الجريمة المنظمة عبر الوطنية في الاتجار غير المشروع بالسيارات، وهو نشاط إجرامي يدر مكاسب طائلة وإن كان يعتبر قليل المخاطر. وقد يسرت شبكات الإجرام الجيدة التنظيم، الى جانب المخططات المتطورة، تهريب السيارات المسروقة في منطقة ما الى مناطق أخرى تبعد عنها بمسافات هائلة. كذلك فمن العوامل التي يقال إنها تيسر مشاركة الجريمة المنظمة عبر الوطنية في هذا النشاط المربح من أنشطة الاتجار غير المشروع، نقص التعاون فيما بين أجهزة إنفاذ القوانين، وقصور الضوابط المناسبة التي تطبق قبل تسجيل السيارات في مختلف أنحاء العالم، وتنوع ممارسات التسجيل وأساليبه، والتفاوت في مستوى تدريب مفتشي السيارات.

٨ - ففي أوروبا مثلا، حقق إضفاء الطابع عبر الوطني على هذه الظاهرة فوائد جمة من فتح حدود بلدان أوروبا الشرقية وزيادة حرية التنقل عبر البلدان. وعلى ذلك يؤكد عدد كبير من حكومات المنطقة على ضرورة إنشاء نظام كفء لتبادل المعلومات عن السيارات المسروقة والحاجة الى تعاون دولي أكثر فعالية فيما بين أجهزة إنفاذ القوانين وموظفي الجمارك وسلطات مراقبة الحدود، من أجل منع الاتجار غير المشروع بالسيارات ومكافحته.

٩ - ومن المجالات الرئيسية للتعاون الدولي استعادة السيارات المسروقة أو المختلسة. وقد أوصى المؤتمر المعني بسرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها الذي عقد في وارسو يومي ٢ و ٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، فيما أوصى به، بأن تحث الدول الأعضاء على التفاوض وإبرام الاتفاقات الثنائية و/أو المتعددة الأطراف التي تستهدف التوصل الى إجراءات مبسطة وفعالة لاستعادة السيارات المسروقة. وينبغي لتلك الاتفاقات أن تبين بوضوح، في جملة أمور، المستندات المطلوبة، وإجراءات التصديق، والمتطلبات من الترجمة، والنفقات المرخص بها، ومدى انطباق ضريبة القيمة المضافة. ويتضمن مرفق القرار الوارد في الفقرة ٤ من تقرير ذلك المؤتمر، المدرج بدوره في مرفق لهذا التقرير، نص معاهدة نموذجية. كما تستطيع الدول أن تستعين بالمعاهدات النموذجية الصادرة عن الأمم المتحدة بشأن تسليم المجرمين، والمساعدة المتبادلة في الشؤون الجنائية، ونقل الإجراءات، ونقل السجناء، عند الضرورة، كأدوات لتحسين التعاون الدولي في تحري وملاحقة قضايا الاتجار غير المشروع بالسيارات.

### ثانيا - المعلومات الواردة من الحكومات

#### الأرجنتين

١٠ - صدر مؤخرا قانون يعدل العقوبات المقررة لمختلف أشكال الجريمة المتعلقة بالسيارات (سرقة السيارات والتهور في قيادتها والتآمر بصددها، الخ. وتكشف إحصاءات عدد السيارات المسروقة في ذلك البلد عن هبوط منذ سنة ١٩٩٤ بينما سجلت نسبة السيارات المستعادة انخفاضا مطردا منذ سنة ١٩٩٢.

#### استراليا

١١ - في استراليا، ارتفع عدد حوادث سرقة السيارات بين سنتي ١٩٩٣ و ١٩٩٥، وبلغ عدد السيارات التي بُلغ عن سرقتها في سنة ١٩٩٥ ١٢٦ ٩١٩ سيارة.

## البرازيل

١٢ - صدر في البرازيل مؤخرا قانون يعدل بعض مواد القانون الجنائي بهدف فرض عقوبات أشد على جرائم سرقة السيارات. ويخص بالذكر من هذه التعديلات استحداث حكم بزيادة العقوبات المقررة على من يأخذون سيارة مسروقة الى ولاية أخرى أو الى بلد أجنبي. ويعاقب من يزيّف الأرقام أو الخصائص المميزة للسيارة الآن بالسجن من ثلاث الى ست سنوات ويدفع غرامة.

## بروني دار السلام

١٣ - لم تبليغ الشرطة في بروني دار السلام بأي من أنشطة الاتجار غير المشروع بالسيارات.

## كولومبيا

١٤ - أبلغت كولومبيا عن زيادة نسبتها ٤١ في المائة في عدد السيارات المسروقة في سنة ١٩٩٦، بما في ذلك نسبة مرتفعة من الدراجات البخارية التي تشكل أكثر وسائل الانتقال شيوعا في أجزاء كبيرة من ذلك البلد. وكثيرا ما تقترن سرقة السيارات بأعمال العنف. وذكرت كولومبيا أن الاتجار غير المشروع بالسيارات، الذي يشار إليه بعبارة "غسل السيارات"، كثيرا ما يروج مع تفشي الفساد بين الموظفين بمن فيهم المسؤولون عن تسجيل السيارات. ومن بين العوامل الأخرى التي تسهم في ارتفاع معدل هذه الجرائم نقص تدريب المسؤولين عن إنفاذ القوانين وقلة الموارد اللازمة لتنفيذ إجراءات المراقبة على الحدود. وثمة ارتباط بين سرقة السيارات والطلب المستمر على قطع الغيار منخفضة الثمن، وهو طلب تتعذر تلبية دون اللجوء الى الوسائل غير المشروعة. كذلك تكثرت حوادث الاحتيال على شركات التأمين. وعلى الرغم من أن المشاكل المترتبة بالاتجار غير المشروع بالسيارات مشاكل معروفة منذ عدد من السنين، فإن الوضع آخذ في التدهور نتيجة لعدم اتخاذ إجراءات على المستويات المناسبة ولأن التشريعات تقتصر دون التصدي للظاهرة في شكلها المنظم. وأبلغت كولومبيا عن مبادراتها الرامية الى تحسين التعاون الدولي فيما بين أجهزة إنفاذ القوانين بالبلدان المجاورة، بما في ذلك الاتفاقات الثنائية بشأن إعادة السيارات المسروقة. وقد اقترح عدد من التدابير لمنع أو تثبيط الاتجار غير المشروع بالسيارات يذكر منها على سبيل المثال اقتراح استخدام أرقام تعريف السيارات المؤلفة من ١٧ رقما لجميع السيارات كما هو الحال في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، وعقاب التسجيل غير المشروع لسيارة على أنه جريمة محددة.

## قبرص

١٥ - تضطلع بمسؤولية تسجيل السيارات في قبرص إدارة النقل الطرقي بوزارة المواصلات والأشغال. وقبل التسجيل، تفحص السيارة للتحقق مما إذا كانت تفاصيل وثائق التسجيل تتفق والتفاصيل المدونة على السيارة نفسها. وفي حالة الشك أو حيثما بدت وثيقة التسجيل غير حقيقية، يحال الأمر الى سلطات الشرطة للتحقيق فيه.

## استونيا

١٦ - سجلت سرقة السيارات في استونيا هبوطا طفيفا في سنة ١٩٩٦ بالمقارنة بسنة ١٩٩٥. وثمة في هذا البلد نمطان رئيسيان للسرقة، يتمثل أولهما في أن السيارات الأقل قيمة وغير المزودة بنظم أمن موثوقة تسرق عادة أثناء الليل من موقف سيارات أو من مرآب، ويؤخذ بعضها الى الاتحاد الروسي حيث تستخدم وثائق مزيفة في معظم الحالات، أو تباع في استونيا. وتباع معظم هذه السيارات من أجل قطع الغيار. ويتمثل النمط الآخر في أن السيارات الأعلى ثمنا والمزودة بنظم أمن أفضل تسرق بمعدل أقل ارتفاعا وتشكل نموذجا هدف الجريمة المنظمة وعادة ما تسرق بناء على طلب ويرجح أن تباع في الخارج. وتعدّ سلفا لهذه الغاية وثائق مزيفة رفيعة الجودة. وكقاعدة عامة، تتألف المنظمات الإجرامية التي تقوم بهذا النمط من الاتجار غير المشروع من أعضاء ينتمون الى عدة بلدان. والأكثر أن تكون استونيا هي الطرف المستقبل لعمليات الاتجار غير المشروع بالسيارات حيث تباع فيها السيارات المسروقة والحاملة لوثائق ورموز أمن مزيفة لأغراض توثيقها وإعادة بيعها. وعلى الرغم من توافر قاعدة قانونية عريضة لمنع الاتجار غير المشروع بالسيارات، بما في ذلك أحكام قانون الجمارك والقانون

الجناثي ومرسوم حكومي لتنظيم بيع السيارات واقتنائها، فمن دواعي الأسف أنه تقع حوادث تزوير الوثائق المتعلقة بحركة السيارات وتسجيلها وبيعها. وتبذل جهود لتحسين أساليب مراقبة أصالة الوثائق والتحقق منها. غير أنه تواجه صعوبات في إعادة السيارات المسروقة الى موطنها الأصلي نتيجة لسريان قوانين وطنية لحماية من يملكون سيارات كهذه اشتروها بحسن نية.

فرنسا

١٧ - أبلغت فرنسا عن هبوط في عدد السيارات المسروقة في سنة ١٩٩٥ في حين ارتفعت نسبة السيارات المستعادة الى ٧٥ في المائة. وبصفة رئيسية، تسرق جماعات الجريمة المنظمة السيارات من أجل قطع الغيار أو، في حالة الأنواع المرتفعة الثمن، لتصديرها الى شمال أفريقيا أو الشرق الأوسط أو أوروبا الشرقية. ومن العوامل التي أسهمت في هبوط معدل سرقة السيارات، إنشاء نظام وطني محوسب لتسجيل السيارات (*fichier national des immatriculations*) في سنة ١٩٩٤، وإقرار أحكام تنظم تدمير وثائق حق ملكية السيارات المهشمة. كذلك شرعت أحكام قانونية لتحسين أجهزة أمن السيارات امتثالاً للتوجيهات الصادرة عن الاتحاد الأوروبي. وتشغل منذ سنوات قاعدة بيانات وطنية (*fichier des véhicules volés*) تشكل جزءاً من قاعدة بيانات شينغين وتجمع كافة المعلومات عن السيارات التي يبلغ عن سرقتها. كما يوجد سجل وطني محوسب للسيارات (*fichier national automobiles*) أنشئ في سنة ١٩٩٤. وأبلغ عن وجود حملات توعية للجمهور وتدريب محدد لموظفي إنفاذ القوانين باعتبارها مبادرتين أخريين لمنع ومكافحة الاتجار غير المشروع في السيارات.

ألمانيا

١٨ - وأبلغت ألمانيا أن الاتجار غير المشروع بالسيارات مجال يشمل قانون منع الاتجار غير المشروع بالمخدرات وغيره من أنشطة الجريمة المنظمة (OrgKG) مؤرخ ١٥ تموز/يوليه ١٩٩٢، يضم أحكاماً قانونية محددة تفرض عقوبات قاسية. ويخص بالذكر أن تكليف عصابات بالسرقة في ملابس بشعة، واتجار العصابات بممتلكات مسروقة على أساس تجاري يندرجان في عداد الأفعال الإجرامية الخطيرة. وترتب على ذلك عدد من العواقب يذكر منها انطباق أحكام غسل الأموال والأحكام المتعلقة بالملكية ومصادرتها الممتدة، وكذلك خضوع المراحل التحضيرية الأولى لمثل هذه الأفعال الإجرامية للعقاب بموجب أحكام التأمير. كما تتضمن لائحة الإنصات الهاتفي بموجب الفرع ١٠٠ من قانون الإجراءات الجنائية أحكام تطبيقها على الجرائم أنفة الذكر. واستحدث قانون قمع الجريمة المؤرخ ٢٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤ أحكاماً جنائية تسري على تزييف وثائق تسجيل السيارات وما يقترن بها من جرائم.

اليونان

١٩ - أبلغت اليونان عن زيادة مستمرة في عدد السيارات المسروقة منذ سنة ١٩٩٢ في الوقت الذي سجل فيه هبوطاً كبيراً معدل استعادة السيارات المسروقة. ويسري القانون الجنائي على الجرائم المقترنة بالاتجار غير المشروع بالسيارات، مثل التزوير والسرقة والاستيلاء وتسليم عائدات الجريمة وتوزيعها. ويذكر من الأحكام القانونية ذات الصلة بالاتجار غير المشروع بالسيارات المادة ١٠٠ من القانون ١٩١٨/١١٦٥ (قانون الجمارك) التي تصف مختلف أشكال التهريب، بما في ذلك إزالة رقم هيكل السيارة ووضعه أو تثبيته على أي سيارة أخرى لم تدفع عنها الرسوم المطلوبة. وهناك أيضاً اللائحة التنظيمية رقم ٨٥/٢ بشأن الأشياء التي تفقد أو يعثر عليها أو تسرق والبحث عن الأشخاص والأشياء، الصادرة عن وزارة الداخلية والأمن العام. ويحتوي القانون ١٩٩٥/٢٣٣١ بشأن منع وقمع توثيق عائدات الأنشطة الإجرامية وأحكام جنائية أخرى والفصل التاسع من القانون ١٩٩٢/٢٠٩٤ بشأن التصديق على قانون الطرق السريعة للسيارات - تحتوي على أحكام تتعلق بالاتجار غير المشروع بالسيارات. وذكرت اليونان أيضاً أنه يوجد طريق لنقل السيارات الفخمة المسروقة من أوروبا الغربية الى أوروبا الشرقية مروراً بإيطاليا واليونان وبلغاريا. وأبرم عدد من الاتفاقات الثنائية بشأن التعاون بين سلطات الشرطة مع عدد من البلدان المجاورة وبلدان وسط أوروبا. وعلى الصعيد الوطني، ذكر أن الشرطة تتعاون تعاوناً وثيقاً مع خفر السواحل وموظفي الجمارك والسلطة القضائية وغيرها من السلطات المختصة.

## غيانا

٢٠ - في غيانا، لم تصبح سرقة السيارات ذات مغزى إحصائي إلا في غضون السنتين الماضيتين وكان معدل استعادة السيارات المسروقة بالغ الارتفاع. ولا توجد شواهد على اتجار منظم غير مشروع بالسيارات وتنزع السرقات الى أن تكون مرتبطة بنقص قطع الغيار.

## الهند

٢١ - أما في الهند، فبالنظر الى مساحة البلد ووضعه الجغرافي، يجري الاتجار غير المشروع بالسيارات بالأحرى على صعيد الولايات أكثر منه على الصعيد الدولي. وسجل زيادة مستمرة عدد السيارات المسروقة بين سنتي ١٩٩٢ و ١٩٩٤ في حين انخفض معدل استعادة السيارات المسروقة أثناء نفس الفترة من ٥١,١ الى ٣٩,٣ في المائة. وسجل هبوطا معدل سرقة الدراجات البخارية وكذلك معدل استعادة ما يسرق منها. ومع حوسبة البيانات المتعلقة بالسيارات المسروقة والسيارات المستعادة بمكاتب تسجيل الجرائم على الصعيد الوطني وعلى صعيد الولايات أصبح إلزاميا الحصول من جهاز لإنفاذ القوانين على شهادة بعدم وجود اعتراض على نقل ملكية سيارة يطلب بيعها، وهي شهادة تضمن أن السيارة المعنية ليست مسروقة. ويجري الآن النظر في إنشاء نظام وطني محوسب لتسجيل وترخيص وسائل النقل والانتقال.

## إسرائيل

٢٢ - أعلنت المحاكم والنيابات في إسرائيل أن سرقة السيارات أصبحت آفة وطنية. فقد نظمت عملية سرقة السيارات في مراحل تبدأ بطلب شراء السيارة يليه سرقتها وتفكيكها وبيع أجزائها في السوق الحرة ثم رسم السيارة بهوية جديدة مزيفة. ويشكل هذا النشاط الإجرامي جزءا من النظام المشروع لتصليح السيارات. وأثبتت جميع أجهزة أمن السيارات فشلها إزاء السرقة وغدا تفكيك السيارات نشاطا مهنيا متقنا يمارس في عدد من المحال السرية المتخصصة فيه « chop shops ». وفي سنة ١٩٩٥ سرت ٣٢ ٧٦٧ سيارة استرد منها ما نسبته ٤٠ في المائة. وفي تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٤ أنشئت تحت رعاية رابطة شركات التأمين وحدة للبحث عن السيارات المسروقة. وفي تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥ أنشئت لجنة مشتركة بين الوزارات لتدارس تدابير مضادة ممكنة للتصدي لهذا النوع من الإجرام. وأصدرت اللجنة عددا من التوصيات يذكر منها ما يلي: توسيع نطاق نشاط وحدة البحث عن السيارات المسروقة ليشمل جميع المناطق والأحياء؛ إنشاء وحدات للتحري على مستوى المناطق والمناطق الفرعية؛ استخدام البطاقات المغنطيسية والحوسبة المباشرة المتصلة لعمليات تسجيل السيارات ونقل ملكيتها؛ والإعفاءات الضريبية مقابل تزويد السيارات بنظم أمن. وعلى أثر تلقي تقرير من اللجنة أصبح وشيكا اعتماد قانون لتنظيم استعمال قطع غيار السيارات والاتجار بها.

## إيطاليا

٢٣ - طرأت على عدد السيارات المسروقة زيادة طفيفة من سنة ١٩٩٥ الى سنة ١٩٩٦. وبلغ متوسط معدل الاستعادة زهاء ٥٠ في المائة وإن اختلفت تلك النسبة اختلافا بينا من منطقة الى منطقة إذ تتراوح بين ١٤,٤٩ و ٨٤,٦٢ في المائة. ومن بين المبادرات التي ذكرت خطة تنسيق لنشاط وحدات الشرطة القضائية التابعة لشرطة المرور بغية الحد من الاتجار غير المشروع بالسيارات.

## اليابان

٢٤ - وفي اليابان، أبلغت الشرطة في سنة ١٩٩٥ بما مجموعه ٢٣٩ ٢٧٧ من حالات سرقة السيارات عرف السارقون في ٢٧,١ في المائة منها. وفي سنتي ١٩٩٤-١٩٩٥ أجري تحقيق في عملية واسعة النطاق للاتجار غير المشروع بالدراجات البخارية أسفر عن وجود نمطين من أنماط التصدير: فكانت الدراجات تنقل الى الخارج إما بمعرفة مصدريين أو بواسطة أعضاء طواقم السفن باعتبارها أمتعة خاصة لهم. وأهم بلدين لاستقبال هذه السيارات هما الصين وفيتنام. وليس من الممكن رفع دعوى باقتناء سيارة أو فقدان ملكيتها ضد أطراف ثالثة إذا لم تكن السيارة قد سجلت في ملف تسجيل السيارات.

## الكويت

٢٥ - ذكرت الكويت قانونها الخاص بالجمارك والذي يتضمن أحكاما بشأن جرائم التهريب تنطبق أيضا على الاتجار غير المشروع بالسيارات.

## الجمهورية العربية الليبية

٢٦ - في الجمهورية العربية الليبية، سجلت أعلى معدلات جرائم سرقة السيارات في منطقة طرابلس الأمنية، وهي منطقة بلغت شأوا بعيدا في نموها الحضري. وقد ارتفع عدد الجرائم المسجلة لسرقة السيارات بين سنتي ١٩٩٠ و ١٩٩٥ من ٢٦٢٩ الى ٤١٩٧ سيارة. ومن جهة أخرى لم تبلغ الجماهيرية العربية الليبية عن وجود اتجار غير مشروع بالسيارات المسروقة أو عن وجود جماعات منظمة لسرقة السيارات. ومن العوامل التي لها تأثير كبير على عدد ما يسرق من سيارات قيمة قطع الغيار ومدى توافرها في الأسواق. وأبلغ عن تورط العمال في مطاح النفايات والخردة في سرقة السيارات. ومن حين الى آخر تسفر الحملات التي يشنها رجال شرطة الأمن على مجتمعات نفايات السيارات عن نتائج إيجابية بالنسبة لخفض معدل جرائم سرقة السيارات.

## لكسمبرغ

٢٧ - في لكسمبرغ، ازداد عدد السيارات المسروقة المبلغ عنها بين سنتي ١٩٨٨ و ١٩٩٦ ثم سجل هبوطا كبيرا في سنة ١٩٩٣ ثم بين سنتي ١٩٩٥ و ١٩٩٦ بوجه خاص. وتراوح معدل استعادة السيارات المسروقة على امتداد نفس الفترة بين ٢٩ و ٤٥ في المائة. وفي العادة تصدر السيارات المسروقة في لكسمبرغ الى بلجيكا وبلدان أوروبا الشرقية والجمهوريات السوفياتية السابقة وبلدان شمال أفريقيا والشرق الأوسط. ومن الظواهر الشائعة أيضا، الى جانب سرقة السيارات، ظاهرتا تزيف وثائقها وتغيير خصائصها المميزة؛ والاحتتيال على شركات التأمين ظاهرة شائعة نسبيا كذلك. ومن التدابير الوقائية التي اتخذت تشديد إجراءات تسجيل السيارات المستوردة وتنفيذ عمليات المراقبة على نحو أكثر دقة. وقد تسنى العثور على آثار عدد من السيارات المسروقة منذ إنشاء قاعدة بيانات شينغين. وأنشئ في بلجيكا وهولندا ولكسمبرغ نظام EUCARIS المحوسب لتبادل المعلومات عن تسجيل السيارات. كما تتخذ لكسمبرغ في الوقت الحاضر خطوات للانضمام الى القاعدة الدولية لبيانات السيارات المسروقة التابعة لمرفق إنتربول للبحث الآلي عن السيارات (ASF).

## الفلبيين

٢٨ - في الفلبين، أدت عمليات المراقبة التي يجريها مكتب الجمارك على الحاويات الى الاستعادة العرضية لسيارات مسروقة. ويلعب المكتب المذكور دورا حاسما في منع الاتجار غير المشروع بالسيارات بالنظر الى أن السيارة المستوردة لا يمكن تسجيلها إلا إذا قدم البرهان على أنه قد دفعت عنها الرسوم والضرائب المقررة. ويتولى أمر تسجيل السيارات مكتب النقل البري التابع لإدارة النقل. وأشارت الفلبين الى وجود أحكام قانونية محددة بشأن اختطاف السيارات وعمليات قطع الطرق على السيارات والسطو عليها. وفي سنة ١٩٩٦ بلغت ٣٤,٢ في المائة نسبة السيارات التي تؤخذ عنوة الى مجموع السيارات المسروقة في حين لم تتجاوز ٥ في المائة نسبة السيارات التي تسرق في مواقعها. وقد أنشئت قاعدة بيانات السيارات التي يجري البحث عنها بناء على مبادرة مشتركة بين مكتب النقل البري ومجموعة تنظيم المرور التابعة لشرطة الفلبين الوطنية وخفر السواحل بالفلبين، وذلك من أجل مكافحة الاتجار غير المشروع بالسيارات. وقيام مكتب النقل البري بتسجيل السيارات يتوقف على ترخيص سابق تصدره الشرطة في حين أن خفر السواحل يمنعون نقل السيارات من جزيرة الى جزيرة دون صدور إذن بذلك من مجموعة تنظيم المرور.

## المملكة العربية السعودية

٢٩ - ذكرت المملكة العربية السعودية أن السلطات بلغها منذ سنوات علم وجود حالات سرقة السيارات وتهريبها في إطار نشاط جريمة منظمة. لذلك، فبالنسبة لأي سيارة مستوردة يرتاب في أنها مسروقة تجري عمليات مراقبة دقيقة للتحقق من

هوية مصدرها ومن شرعية الإجراء. وإذا قدمت وثيقة من سلطات الأمن في بلد منشأ السيارة أو في البلد الذي شحنت منه، تعين على السلطات المختصة على مداخل المملكة أن تتحقق من أن أيا من هذين البلدين لا يطالب باستعادة السيارة.

#### سلوفاكيا

٣٠ - أبلغت سلوفاكيا أن الاتجار غير المشروع بالسيارات بدأ يشغل تفكير السلطات في سنة ١٩٩٠ وبلغ عدد الحالات المبلغ عنها ذروته في سنة ١٩٩٣. واعتمدت في سنة ١٩٩٥ تدابير مضادة جادة أسهمت في خفض عدد الحالات وزيادة معدلات استرداد السيارات المسروقة والإبلاغ عن سارقها. ووصفت سلوفاكيا نفسها بأنها في آن معا بلد عبور للسيارات المسروقة وغاية تقصدها تلك السيارات. واحتجزت على الحدود أعداد كبيرة من السيارات المختلسة. وتتورط عصابات الجريمة المنظمة في تزيف الوثائق والاتجار غير المشروع والتهرب من الضرائب، وكلها ظواهر ناشئة عما طرأ من تغييرات على النظام الاجتماعي والاقتصادي للبلد وانفتاح حدوده مما ترتب عليه حركة انتقال للأشخاص لا ضابط لها، بما في ذلك الأشخاص الأجانب، وزيادة في الطلب على السيارات المرتفعة الثمن وتسجيلها. كذلك طرأت زيادة على حالات الاحتيال على شركات التأمين وإن لم تتوافر بيانات عن ذلك. وغدا تنظيم الجماعات الإجرامية أشد تعقيدا في بضع السنوات الأخيرة. ويميل موظفو إنفاذ القوانين إلى اكتشاف صغار المهريين عوضا عن يعتلون قمم المنظمات الإجرامية. ويعمد المجرمون باطراد إلى استخدام أساليب التكنولوجيا الرقيقة في إحباط نظم الأمن المتطورة. وقد أبلغ عن عدد من المبادرات بهذا الشأن، بما في ذلك دراسة أجرتها أكاديمية الشرطة والمؤتمر الدولي الذي عقد في سنة ١٩٩٥. وتجرى الآن إعادة النظر في الأحكام القانونية الرامية إلى مكافحة الاتجار غير المشروع في السيارات في حين أن وثائق التسجيل قد أعيد مؤخرا تصميمها بإضافة عناصر أمن جديدة. وجاء إنشاء نظام مركزي للتسجيل نتيجة للتعاون بين سلطات الشرطة وبين شركة Car Code Bratislava التي استحدثت نظام ترميز أصبح الآن شرطا إلزاميا تقتضيه شركات التأمين في سلوفاكيا. ويتضمن هذا النظام حفر الأرقام الثمانية الأخيرة من رقم تعريف السيارة على نافذتها من أجل تيسير مهمة التعرف عليها واستعادتها في حالة سرقته. وكانت سلوفاكيا واحدا من أوائل البلدان التي فرغت قواعد بياناتها عن السيارات المسروقة على القاعدة الدولية لبيانات السيارات المسروقة التابعة لمرفق إنتربول للبحث الآلي عن السيارات المسروقة (ASF).

#### تونس

٣١ - اتضحت ظاهرة الاتجار غير المشروع بالسيارات في تونس في حوالي منتصف عقد الثمانينيات، حيث استهدفت السيارات الفاخرة بوجه خاص. وكان من السهل الحصول على تلك السيارات من بلدان أوروبية مثل ألمانيا وإيطاليا وبلجيكا وسويسرا وفرنسا. واستخدمت طرق شتى لسرقة السيارات أو اختلاسها، يذكر منها الشراء بالتقسيط أو التأجير ثم البيع في وقت لاحق. واكتشف أمر جماعة إجرامية منظمة ضمت أعضاء من بلدان مجاورة وتورطت في سرقة سيارات تونسية فاخرة لبيعها خارج البلد.

#### تركيا

٣٢ - أبلغت تركيا عن الإنشاء الحديث العهد لنظام تسجيل محوسب. وقد أعيد تصميم الوثائق المطلوبة للتسجيل من أجل جعلها أعصى على التزوير باستخدام الهولوجرامات. كما استحدثت على الصعيد الوطني نظام ترميز أمن للوحات التسجيل من أجل منع سرقة السيارات ولوحاتها. وتسجل كافة المعلومات عن السيارة المبلغ عن سرقته في إطار "مشروع السيارات المسروقة" وتنشر في كافة أنحاء البلاد. وتنتظر تركيا الآن في الانضمام إلى القاعدة الدولية لبيانات السيارات المسروقة التابعة لمرفق إنتربول للبحث الآلي عن السيارات المسروقة (ASF).

### ثالثا - المعلومات الواردة من المنظمات

٣٣ - ذكرت كومونلث الدول المستقلة (CIS - الكيس) أن الاتجار غير المشروع بالسيارات أخذ في الزيادة منذ سنة ١٩٨٨ حتى بلغ ذروته في سنة ١٩٩٢. وأدت مجموعة من التدابير المضادة اعتمدت في الفترة ١٩٩٣-١٩٩٥ إلى انخفاض في هذا



النوع من الجريمة في بعض دول "الكيس" على الرغم من الزيادة السريعة في عدد السيارات المتوافرة. وفي معظم دول "الكيس"، ولا سيما في منطقة آسيا الوسطى، سجل عدد الحالات هبوطا شديدا منذ سنة ١٩٩٤. ومن جهة أخرى، استمرت المشكلة على خطورتها في المنطقة الغربية من "الكيس" ولا يزال عدد حالات سرقة السيارات واستخدامها دون ترخيص في تزايد بينما ظل معدل النجاح في حل هذه المشاكل منخفضا. وبالنظر الى هشاشة الحالة الاقتصادية لشعوب تلك البلدان، فإن سرقة عشرات الآلاف من السيارات يعد عاملا رئيسيا من عوامل انعدام الاستقرار. ونسبة السرقات غير المبلغ عنها نسبة مرتفعة للغاية بالنظر الى أن كثيرا من الضحايا يؤثرون الاتصال المباشر بالمنظمات الإجرامية لاستعادة سياراتهم لقاء أجر. وتستورد بطرق غير مشروعة أعداد كبيرة من السيارات في بلدان تقع خارج "الكيس". ويتضمن البرنامج المشترك بين دول الكومنولث اتخاذ تدابير مشتركة لمكافحة الجريمة المنظمة وغيرها من الجرائم الخطرة التي ترتكب على أراضي الدول الأعضاء في "الكيس"، وهو ينص على مواصلة المناقشات حول إنشاء بنك بيانات مركزي عن السيارات المسروقة في دول "الكيس" وغيرها من الدول.

٣٤ - وترى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أن مناهضة الاتجار غير المشروع بالسيارات مسألة مهمة في برنامجها المعني بالجريمة المنظمة. وقد أدرج ذلك الأمر في ولاية قوة الشرطة الأوروبية المقبلة (يوربول) والجهاز الذي سبقها الى الوجود، وحدة اليوروبول للمخدرات (إديو). وأصدرت اللجنة الأوروبية في سنة ١٩٩٥ توجيهها (95/56/CE) مؤرخا ٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥، عدلت به توجيهها سابقا بشأن وسائل منع السرقة واستحدثت به الإلزام بتزويد جميع السيارات الجديدة بمعدات إلكترونية لكبح حركتها. والإديو هي الآن بصدد إعداد تقرير عن الوضع الراهن للاتجار بالسيارات المسروقة.

٣٥ - وطورت المنظمة الدولية للشرطة الجنائية / إنتربول خطة عمل بشأن الجرائم المتصلة بالسيارات وقاعدة بيانات دولية عن السيارات المسروقة. وأصدرت وحدة الاستخبارات الجنائية التحليلية بالأمانة العامة تقريرا بعنوان « Project Roadrunner » بشأن الطرق التي تسلكها حركة مرور الاتجار غير المشروع بالسيارات في أوروبا، فضلا عن معلومات عن الجماعات المنظمة المتورطة فيها. وتحتوي القاعدة الدولية لبيانات السيارات المسروقة التابعة لمرفق إنتربول للبحث الآلي عن السيارات (ASF)، والتي دخلت حيز التشغيل في نيسان/أبريل ١٩٩٦، على تفاصيل عن السيارات المسروقة والمختلصة، بما في ذلك أرقام تعريفها أو أرقام هيكلها دون أن تضم أي معلومات شخصية. وتضطلع مكاتب إنتربول الوطنية أو سلطات الشرطة الوطنية للبلدان المشاركة بمسؤولية إنشاء سجلات السيارات المسروقة وتعديلها وإلغائها باستخدام صيغ رسائل محددة. ويتحقق ذلك إلكترونيا باستخدام بروتوكول دولي للبريد الإلكتروني (x-400) للربط مع قاعدة البيانات المركزية عن السيارات المسروقة في الأمانة العامة لإنتربول، وهي عملية تجري على أساس يومي. وثمة ثلاثة خيارات لإدخال البيانات في النظام ثم استجوابها في وقت لاحق. وطور إنتربول برامجيات خاصة لهذا الغرض وأتاحها للبلدان بناء على طلبها من أجل مساعدتها على استخدام النظام واستيفائه.

٣٦ - وأحالت منظمة الدول الأمريكية الى ثلاث معاهدات دولية بهذا الشأن: اتفاقية تنظيم حركة مرور السيارات لسنة ١٩٣٠، واتفاقية تنظيم حركة مرور السيارات في البلدان الأمريكية لسنة ١٩٤٣، والاتفاق الإقليمي بشأن الاستيراد المؤقت للسيارات عبر الطرق السريعة لسنة ١٩٥٦.

٣٧ - وأبلغت منظمة الوحدة الأفريقية عن توافر قدر كبير من الوعي في دولها الأعضاء بالوضع المتدهور فيما يتعلق بسرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها. ويجري التصدي للمشكلة على الصعيد الوطني في كل بلد معني على حدة كما تبذل بعض الجهود لتنسيق تلك الأنشطة في البلدان المتجاورة.

٣٨ - وأشارت اللجنة الاقتصادية لأوروبا، في إطار برنامج عملها في مجال النقل ومعايير صنع السيارات، الى اللائحة رقم ١٨ وتعديلاتها، المتعلقة بأحكام موحدة بشأن الموافقة على السيارات فيما يخص حمايتها من الاستخدام غير المرخص به، والى اللائحة رقم ٩٧ وتعديلاتها، المتعلقة بأحكام موحدة بشأن الموافقة على نظم الإنذار التي تزود بها السيارات.

٣٩ - وكان المعهد الأسترالي لعلم الجريمة على اتصال وثيق بفرقة العمل الوطنية المعنية بسرقة السيارات وحديثه المهدي بإنشاء لبحث المسائل المتعلقة بسرقة السيارات في استراليا. وتوجد في استراليا قاعدة بيانات تجمع المعلومات ذات الصلة

يمنع الاتجار غير المشروع بالسيارات: الأولى هي قاعدة بيانات NEVDIS التي تنسق بيانات السيارات وتديرها الوكالة الاتحادية Austroads، والثانية هي السجل الوطني للسيارات المهشمة National Wrecks Register.

٤٠ - ونفذ المعهد الأوروبي لمنع الجريمة ومكافحتها، بالتعاون مع وزارة الداخلية بالاتحاد الروسي، مشروعاً يتعلق بمنع ومكافحة سرقة السيارات والاتجار بها في عدد من بلدان أوروبا. وأعد تقرير بالاستناد إلى الردود الواردة على استبيان حول جرائم السيارات أرسل إلى جميع البلدان الأوروبية، وسيقدم هذا التقرير إلى المؤتمر المعني بالتعاون الدولي في منع الاتجار غير المشروع بالسيارات ومكافحته المزمع عقده في موسكو من ٢٨ شباط/فبراير إلى ٢ آذار/مارس ١٩٩٧ (انظر أيضاً الفقرة ٤ أعلاه). وركز الاستبيان على سبعة مواضيع: البيانات الإحصائية الأساسية؛ وتسجيل ملكية السيارات؛ وتسجيل سرقة السيارات واختلاسها؛ واستيراد وتصدير السيارات المختلطة؛ وضبط السيارات المسروقة أو المختلطة وإعادتها؛ ومسائل التعاون الدولي؛ واقتراحات بتحسين التعاون الدولي. وفي كانون الثاني/يناير ١٩٩٧، كانت قد وردت إجابات من ٣٢ بلداً. وكان من الواضح أن أساليب جمع الإحصاءات وتبويبها تختلف من بلد لآخر وأن المعلومات المقدمة ليست جميعها قابلة للمقارنة. وتبين من الدراسة الاستقصائية أن معدل زيادة الجريمة المتعلقة بالسيارات قد بلغ مرحلة استقرار في بلدان غرب أوروبا ولكنه لا يزال مرتفعاً في كثير من بلدان أوروبا الشرقية. فبلدان أوروبا الشرقية، بما تعانیه من نقص في أعداد السيارات المتاحة، لا سيما فيما يتعلق بالماركات والطرز الأشد إغراء، هي أشد البلدان استهدافاً بالسيارات المسروقة أو المختلطة. وأصبحت بلدان أوروبا الغربية بلدان منشأ تلك السيارات بالنظر إلى ما يتوافر فيها من سيارات مرغوبة. ومع النمو الاقتصادي في بلدان أوروبا الشرقية، سرعان ما تحسن الوضع فيما يتعلق بعدد السيارات المتوافرة فيها مما نقل ضغط الجريمة المتعلقة بالسيارات إليها، الأمر الذي ترتب عليه تحسن الوضع في أوروبا الغربية من هذه الناحية. وفي ذروة الاتجار غير المشروع بالسيارات في غرب أوروبا طورت آليات التعاون الدولي بمشاركة من جانب شركات التأمين وشركات صناعة السيارات. وقد اعتمدت تلك التقنيات الآن بلدان أوروبا الشرقية. وطراً تحسن هائل في حوسبة نظم بيانات تسجيل السيارات وقواعد بيانات السيارات المسروقة. وبوجه عام تحسن التعاون الدولي في مكافحة هذه الجريمة وإن ظل قاصراً وظل غير كاف تدفق المعلومات فيما بين الهيئات والأجهزة المعنية على الصعيد الوطني والدولي حسبما جاء في التقارير. فحيث أبرمت اتفاقات دولية لم تستحدث بعد إجراءات عملية لتنفيذها. كما لم يتم بعد التوصل إلى حلول مرضية للمشاكل المترتبة باختلاف اللغات وتباين إجراءات التسجيل وما يتصل بها من وثائق. ولم تسارع البلدان إلى الانضمام إلى القاعدة الدولية لبيانات السيارات المسروقة التابعة لمرفق إنتربول للبحث الآلي عن السيارات (ASF) فلم تحقق القاعدة كل إمكاناتها بعد. وكان من عوائق الاستجابة الفعالة لهذا الشكل من أشكال الجريمة تنازع الاختصاص القضائي فيما بين أجهزة إنفاذ القوانين على الصعيد الوطني.

### الإجراء المطلوب اتخاذه من لجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية

٤١ - بالاستناد إلى المعلومات الواردة بهذا التقرير، وتوصيات مؤتمر وارسو الواردة في مرفق له، وإعلان موسكو (المزمع عرضه على اللجنة في ورقة قاعة اجتماعات)، قد ترغب اللجنة في اقتراح تدابير لمنع الاتجار غير المشروع بالسيارات ومكافحته.

٤٢ - وقد ترغب اللجنة على الأخص، في فحص أولويات العمل على تعزيز التعاون الدولي فيما بين مختلف أجهزة إنفاذ القوانين المعنية بمناهضة الاتجار غير المشروع بالسيارات.

٤٣ - وأشارت حكومات كثيرة إلى حاجتها الملحة إلى توفير تدريب محدد لموظفي إنفاذ القوانين بها بشأن المسائل ذات الصلة، بهدف زيادة فعالية عمليات المراقبة على الحدود، ورفع مستوى مهارات التعرف على السيارات التي تحمل وثائق مزيفة ومعالم أمنية أدخل عليها تعديل، وتحسين عول إجراءات فحص الوثائق قبل تسجيل السيارات. وقد ترغب اللجنة في تأييد توصيات مؤتمر وارسو في هذا الصدد. وإذا قررت اللجنة أن تفعل ذلك، فقد تشرع شعبة منع الجريمة والعدالة الجنائية، بالتعاون مع القطاع الخاص، في إعداد دليل لتدريب موظفي إنفاذ القوانين وموظفي الجمارك في مجال منع ومكافحة الاتجار غير المشروع بالسيارات المسروقة أو المختلطة، يستخدم في توفير المساعدة العملية للدول الأعضاء بناء على طلبها.

٤٤ - ويسترعى انتباه اللجنة أيضاً إلى المعاهدة النموذجية بشأن إعادة السيارات المسروقة أو المختلطة، المدرجة في مرفق القرار الوارد في الفقرة ٤ من تقرير مؤتمر وارسو، والتي تشكل أداة فعالة في تيسير إجراءات استعادة السيارات المسروقة.

## المرفق

### تقرير المؤتمر المعني بسرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها

وارسو، بولندا، ٢ و ٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦

#### مقدمة

١ - بناء على توصية مؤتمر الأمم المتحدة التاسع لمنع الجريمة ومعاملة المجرمين، المعقود في القاهرة، مصر، ٢٩ نيسان/أبريل - ٨ أيار/مايو ١٩٩٥، كما أيدتها لجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية في دورتها الرابعة، اعتمد المجلس الاقتصادي والاجتماعي القرار ٢٧/١٩٩٥ المؤرخ ٢٤ تموز/يوليه ١٩٩٥، والذي طلب المجلس الى اللجنة بالفقرة ١ من الفرع الثاني منه أن تنظر في تدابير لمنع الاتجار غير المشروع بالسيارات وقمعه، وطلب الى الأمين العام أن يلتمس آراء الحكومات والمنظمات المختصة بشأن هذه المسألة وأن يرفع تقريراً الى اللجنة في دورتها السادسة.

٢ - وعملاً بهذه الولاية، طلبت الأمانة الى جميع الدول الأعضاء والى المنظمات المختصة أن تقدم معلومات وبيانات عن الاتجار غير المشروع بالسيارات. ويعكف المعهد الأوروبي لمنع الجريمة ومكافحتها، المنتسب الى الأمم المتحدة، بالتعاون مع وزارة الداخلية بالاتحاد الروسي، على إجراء دراسة استقصائية بشأن المشكلة في بلدان أوروبا وآسيا الوسطى بهدف تقدير الاتجاهات الراهنة في مؤتمر يعقد في موسكو من ٢٨ شباط/فبراير الى ٢ آذار/مارس ١٩٩٧.

٣ - وبدعوة من حكومة بولندا ودعم من حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، نظمت شعبة منع الجريمة والعدالة الجنائية المؤتمر المعني بسرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها، الذي عقد في وارسو، بولندا، في يومي ٢ و ٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦.

#### أولاً - التوصيات

٤ - في يوم ٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، وافق المؤتمر بالإجماع على التوصيات التالية:

”إن المؤتمر المعني بسرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها،

”إذ يفزعه النمو السريع واتساع النطاق الجغرافي للاتجار غير المشروع بالسيارات الذي يتجاوز الحدود الوطنية بدرجة متزايدة،

”وإذ يقلقه الدور المتزايد الذي تلعبه الجريمة المنظمة عبر الوطنية في سرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها،

”وإذ يسلم بأن سرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها، بما ينطويان عليه من تكاليف باهظة، يترك آثاراً سيئاً على أمان الدول الأعضاء واقتصاداتها الوطنية،

”وإذ يذكر بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ٢٧/١٩٩٥، المؤرخ ٢٤ تموز/يوليه ١٩٩٥،

”وإذ يؤكد على الحاجة الى تعاون دولي أوثق وأشد فعالية على جميع المستويات لمناهضة الاتجار غير المشروع بالسيارات،

”وإذ يعترف خاصة بأهمية التعاون الدولي بين قوى الشرطة لمنع الاتجار غير المشروع بالسيارات ومحاربه وبالخاصة الى التبادل السريع للمعلومات فيما بين البلدان بشأن وضع السيارات ومنشئها،

”وإذ يعترف بالعمل الذي اضطلعت به بالفعل المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (إنتربول) بإنشائها قاعدة بيانات عالمية عن السيارات المسروقة،

”وإذ يرحب بمشاركة ومساهمة ممثلي القطاع الخاص، ولا سيما شركات التأمين، ومكاتب التأمين ضد الجرائم، وصانعو السيارات،

١ - يعرب عن تقديره لحكومة بولندا لاستضافتها المؤتمر ولحكومة الولايات المتحدة لتمويلها السخي له؛

٢ - يقدم التوصيات التالية الى لجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية للنظر فيها في دورتها السادسة واتخاذ إجراءات بشأنها<sup>(أ)</sup> :

”(أ) تُحَثُّ الدول الأعضاء على تحسين تبادل المعلومات بشأن سرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها. ولهذه الغاية، تشجع الدول الأعضاء على استكشاف إمكانية إنشاء قواعد بيانات وطنية عن السيارات المسروقة وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة، وعلى دعم جهود المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (إنتربول) بتقديمها بياناتها الوطنية عن السيارات المسروقة وفقا للأساليب المتاحة المحددة، الى قاعدة البيانات الدولية عن السيارات المسروقة، التابعة لمرفق إنتربول الآلي للبحث عن المعلومات (ASF - آسَف)، باعتبارها أداة مهمة لمكافحة التهريب الدولي للسيارات. وتحث الدول الأعضاء فضلا عن ذلك على تبادل المعلومات فيما بينها بنشاط، على المستويات الثنائية ودون الإقليمية والإقليمية، ومن خلال الكيانات الدولية المناسبة لإنفاذ القوانين، من أجل مكافحة الاتجار غير المشروع بالسيارات بمزيد من الفعالية؛

”(ب) ينبغي للدول الأعضاء أن تنظر في تطوير إجراءات ومستندات متوافقة لتسجيل السيارات وتمليكها بغية تيسير مهمة تحديد المالك الشرعي للسيارة على موظفي إنفاذ القوانين وسلطات الجمارك. وكخطوة أولى نحو تحقيق هذا الهدف، تُحَثُّ الدول الأعضاء على إضفاء الاتساق على العناصر التي تحتوي عليها مستندات تسجيل السيارات كوسيلة هامة لمنع الاتجار غير المشروع بالسيارات، وعلى النظر في إمكانية دمج قواعد بياناتها الوطنية عن السيارات المسروقة في قاعدة البيانات الدولية عن السيارات المسروقة. وينبغي للدول الأعضاء أن تستكشف إمكانية إنشاء إجراءات لمراقبة عمليات الإنقاذ لضمان عدم استخدام مستندات ملكية السيارات المحطمة على سيارات مسروقة. كما ينبغي لها أن تتبادل المعلومات عن كيفية تحسين الجوانب الأمنية لمستندات التسجيل؛

”(ج) ينبغي للدول الأعضاء أن تنظر في إجراء أي تغييرات يتعين إجراؤها في قوانينها وإجراءاتها الوطنية بغية تحسين استجابة نظام العدالة لسرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها، والحد بقدر الإمكان من تنازع مسائل الملكية الناشئة عن إعادة السيارات المسروقة الى أوطانها على الصعيد الدولي؛

”(د) ينبغي للدول الأعضاء أن تبذل قصارى جهدها لتعزيز تعاونها في هذا المجال على المستويات الثنائية والإقليمية والأقليمية. وتحث الدول الأعضاء في هذا السياق على:

”١ - أن تعمل بنشاط على تعزيز التعاون التنفيذي وتبادل المعلومات فيما بين وكالات إنفاذ القوانين المعنية عبر الحدود الوطنية بغية اكتشاف مهربي السيارات المسروقة واعتقالهم وتقديمهم للمحاكمة وتعزيز التعاون الوثيق فيما بين الوكالات المعنية الأخرى لضمان استرجاع وإعادة تلك السيارات الى أصحابها الشرعيين؛

(أ) سِطَّلِعَ على هذه التوصيات الاجتماع المقبل بشأن السيارات المسروقة، الذي سينظمه في موسكو من ٢٨ شباط/فبراير الى ٢ آذار/مارس ١٩٩٧ المعهد الأوروبي لمنع الجريمة ومكافحتها المنتسب الى الأمم المتحدة، بالتعاون مع وزارة الداخلية بالاتحاد الروسي، للنظر في النتائج النهائية للدراسة الاستقصائية التي يجريها المعهد المذكور في أوروبا.

”٢“ أن تستجيب بسرعة لما تتلقاه من طلبات من الوكالات المعنية بإنفاذ القوانين في دول أخرى لمساعدتها على استعادة سيارات مسروقة؛

”هـ“ تحث الدول الأعضاء على تحسين التعاون الدولي في مجال منع ومكافحة سرقة السيارات والاتجار بها وغير ذلك من الجرائم المتصلة بالسيارات المسروقة. كما تحث الدول الأعضاء على التفاوض وإبرام الاتفاقات الثنائية و/أو المتعددة الأطراف التي تستهدف التوصل إلى إجراءات مبسطة وفعالة لاستعادة السيارات المسروقة. وينبغي لتلك الاتفاقات أن تبين بوضوح، في جملة أمور، المستندات المطلوبة، وإجراءات التصديق، والمتطلبات من الترجمة، والنفقات المرخص بها، ومدى انطباق ضريبة القيمة المضافة. وتحث الدول الأعضاء في هذا الصدد على الاستعانة بالمعاهدة النموذجية الواردة في ملحق هذه التوصيات. وتحث الدول الأعضاء أيضا على أن تستعين بالمعاهدات النموذجية التي أقرتها الأمم المتحدة بشأن تسليم المجرمين، والمساعدة المتبادلة في الشؤون الجنائية، ونقل الدعاوى، ونقل المسجونين - حسب الاقتضاء، باعتبارها أدوات مفيدة لتحسين التعاون الدولي في التحقيق في قضايا الاتجار غير المشروع بالسيارات وملاحقتها؛

”و“ ينبغي أن تشجع الدول الأعضاء على اعتماد نظام عالمي موحد لترقيم السيارات ينطبق على السيارات المصنوعة محليا بالدول الأعضاء أو المصدرة إليها؛

”ز“ تحث اللجنة على أن تطلب إلى الأمين العام:

”١“ إعداد دليل تدريبي لموظفي إنفاذ القوانين وموظفي الجمارك بشأن منع ومكافحة الاتجار بالسيارات المسروقة أو المختلسة، لكي يستخدم في تقديم المساعدة العملية إلى الدول الأعضاء بناء على طلبها؛

”٢“ إعداد وتنفيذ برامج تدريبية بشأن استرداد السيارات المسروقة في البلدان التي تطلب مساعدة تقنية لموظفي إنفاذ القوانين وموظفي الجمارك؛

”٣“ تقديم خدمات استشارية إلى الدول الأعضاء بناء على طلبها من أجل إعداد تشريعات ملائمة أو إصلاح ما لديها من تشريعات، وكذلك من أجل إعداد معاهدات ثنائية و/أو متعددة الأطراف و/أو إقليمية في هذا المجال؛

”ح“ تحث الدول الأعضاء والقطاع الخاص على مساعدة الأمين العام على الاضطلاع بالأنشطة الوارد ذكرها في الفقرة (ز) أعلاه؛

٣٣ - ويوصي بأن يوضع في الاعتبار في محاربة سرقة السيارات والاتجار في السيارات المسروقة ما أحرز مؤخرا من تقدم في النظم المضادة لسرقة السيارات والممانعة لها، وكذلك الإمكانيات التي تتيحها التكنولوجيات الجديدة. وإلى جانب ما تبذله السلطات الحكومية المختصة من جهود، ينبغي لصانعي السيارات وشركات التأمين ومنتجي المعدات أن يواصلوا دراسة وتحسين نظم تحديد هوية السيارات وقطع الغيار، مع تشاطر ما يتوصلون إليه من نتائج مع الوكالات المختصة بإنفاذ القوانين في هذا المجال.

## مرفق

"معاهدة نموذجية  
بشأن إعادة السيارات المسروقة أو المختلسة"

"(إن حكومة [اسم البلد] وحكومة [اسم البلد]؛<sup>(أ)</sup>)  
أو  
"(إن الدول الأطراف في هذه المعاهدة)<sup>(ب)</sup>"

"إذ (تدركان) (تدرك) تفاقم مشكلة سرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها؛

"وبالنظر الى الصعوبات التي يواجهها أصحاب السيارات الأبرياء في كفالة عودة سياراتهم المسروقة أو المختلسة في أراضي أحد (الطرفين) (الأطراف) والمستردة في أراضي (الطرف الآخر) (طرف آخر)؛

"ورغبة (منهما) (منها) في إزالة تلك الصعوبات وتنظيم إجراءات الإعادة السريعة لتلك السيارات؛

"(اتفقتا) (اتفقت) على ما يلي:

## "المادة ١"

"لأغراض هذه الاتفاقية:

"١ - يقصد بـ"السيارة" أي سيارة خاصة، أو سيارة "أجرة"، أو شاحنة، أو حافلة، أو دراجة بمحرك، أو مسكن مقطور أو جرار.

"٢ - تعتبر السيارة مسروقة عندما تكون ملكيتها قد انتقلت دون إذن من مالكها أو أي شخص آخر مرخص له قانوناً باستخدامها.

"٣ - تعتبر السيارة مختلسة:

"(أ) عندما يستولي عليها بصورة غير قانونية الشخص الذي استأجرها من مؤسسة مرخص لها قانوناً لهذا الغرض وفي مسار العمل العادي، أو

"(ب) عندما يستولي بصورة غير قانونية شخص أودعت لديه بإجراء رسمي أو قضائي.

"٤ - جميع الإشارات الى "أيام" يقصد بها أيام تقويمية.

## "المادة ٢"

"يوافق كل طرف على أن يعيد، وفقاً لأحكام هذه المعاهدة، السيارات التي:

"١ - سجلت أو أسندت ملكيتها أو وثقت على نحو آخر في أراضي طرف آخر؛

(أ) ينطبق هذا الحكم على الاتفاقات الثنائية.

(ب) ينطبق هذا الحكم على الاتفاقات دون الإقليمية أو الإقليمية.

٢ - وسرقت أو اختلست في أراضي طرف آخر؛

٣ - ووجدت في أراضي الطرف المعني.

#### المادة ٣

١ - عندما تحجز أو تضبط سلطات الشرطة أو الجمارك أو غيرها من السلطات في أحد الأطراف سيارة يكون لديهم من الأسباب ما يدعوهم الى الاعتقاد بأنها سجلت أو أسندت ملكيتها أو وثقت على نحو آخر في أراضي طرف آخر، يخطر الطرف الأول، في غضون (ثلاثين) يوما من ذلك الضبط أو الحجز، كتابيا، سفارة الطرف الآخر بأن سلطاته تحتفظ بالسيارة.

٢ - يتضمن هذا الإخطار جميع بيانات التعريف بالسيارة على النحو المبين بالمرافق الأول لهذه المعاهدة النموذجية، ووصفا للحالة التي وجدت عليها السيارة، والمكان الذي توجد به السيارة في الوقت الراهن، وهوية السلطة التي تحتفظ ماديا بالسيارة، وأي معلومات تبين ما إذا كانت السيارة تستخدم بصد ارتكاب أي جريمة.

#### المادة ٤

تسارع سلطات الطرف التي احتجزت أو ضبطت سيارة ولديها من الأسباب ما يدعوها الى الاعتقاد بأنها سجلت أو أسندت ملكيتها أو وثقت على نحو آخر في أراضي طرف آخر، الى نقلها الى منطقة تخزين واتخاذ تدابير معقولة بشأن حمايتها. ولا تقدم السلطات المذكورة بعد ذلك الى تشغيل السيارة أو بيعها في مزاد أو تفكيكها أو الى تغييرها أو التصرف فيها على نحو آخر. ومن جهة أخرى، لا تمنع هذه المعاهدة السلطات المذكورة من تشغيل السيارة أو بيعها في مزاد أو تفكيكها أو تغييرها أو التصرف فيها على نحو آخر إذا:

(أ) لم يقدم طلب لإعادة السيارة في غضون [ستين] يوما من الإخطار الصادر عملا بالمادة ٣ أعلاه؛ أو

(ب) صدر قرار وفقا للفقرة ١ من المادة ٧ أدناه بأن طلب إعادة السيارة لا يفي بشروط هذه المعاهدة وأرسل إخطار بهذا القرار وفقا للفقرة ٣ من المادة ٧؛ أو

(ج) لم تسترد السيارة في غضون المهلة المذكورة في الفقرة ٢ من المادة ٧ أدناه بمعرفة الشخص الذي عُرِف في طلب إعادة السيارة بأنه مالکها أو الممثل المعتمد لمالکها بعد أن تكون السيارة قد وضعت تحت تصرفه على نحو ما تنص عليه الفقرة ٢ من المادة ٧؛ أو

(د) لم يكن هناك التزام بموجب هذه المعاهدة عملا بالفقرة ٢ أو ٣ من المادة ٨ أدناه، بإعادة السيارة.

#### المادة ٥

١ - بعد تلقي إخطار صدر عملا بالمادة ٣ أعلاه، يجوز للطرف المعني أن يقدم طلبا بإعادة السيارة.

٢ - يرسل طلب إعادة السيارة ممهورا بختم مسؤول قنصلي للطرف مقدم الطلب، ومتخذًا شكل الاستمارة الواردة بالمرافق الثاني. وترسل نسخة من الطلب مشفوعة بمذكرة الى وزارة خارجية الطرف الموجه إليه الطلب. ولا يعد الطلب إلا بعد أن يتلقى المسؤول القنصلي نسخا موثقة ومصدقة من المستندات التالية:

(أ) '١' سند ملكية السيارة إذا كانت السيارة خاضعة للإسناد، وإذا لم يوجد هذا السند، فبيان مصدق من سلطة إسناد الملكية يذكر أن السيارة مسندة الملكية ويحدد اسم الشخص أو الكيان الذي أسندت إليه ملكيتها؛

”٢“ شهادة تسجيل السيارة إذا كانت السيارة خاضعة للتسجيل، وإذا لم يوجد مستند التسجيل، فبيان مصدق من سلطة التسجيل يذكر أن السيارة مسجلة ويحدد اسم الشخص أو الكيان الذي سجلت السيارة باسمه؛

”٣“ فاتورة البيع أو أي مستند آخر يثبت ملكية السيارة في حالة ما إذا لم تكن السيارة مسندة الملكية أو مسجلة؛

”ب) مستند نقل الملكية إذا تبين بعد سرقة السيارة أو اختلاسها أن مالك السيارة كان وقت سرقتها أو اختلاسها قد نقل ملكيتها الى طرف ثالث؛

”ج) تقرير عن السرقة يكون قد أعد وقدم في غضون وقت معقول الى سلطة مختصة لدى الطرف مقدم الطلب، وكذلك ترجمة له. وفي حالة ما إذا كان التقرير عن السرقة قد أعد وقدم بعد أن ضبطت السيارة أو دخلت على نحو آخر في حوزة الطرف الموجه إليه الطلب، فإن الشخص الذي يطلب إعادتها يقدم مستندا يبرر أسباب تأخره في الإبلاغ عن السرقة، وقد يقدم أي مستندات داعمة لذلك؛

”د) في الحالات التي لا يكون فيها الشخص الذي يطلب إعادة السيارة هو مالکها، توكيل رسمي يعطيه مالك السيارة أو ممثله القانوني أمام كاتب عدل ويرخص لذلك الشخص استرداد السيارة.

وباستثناء ما جاء بالفقرة الفرعية (ج)، لا يلزم تقديم ترجمة للمستندات. ويجوز لسلطات الطرف الموجه إليه الطلب أن يتخلى عن شرط ترجمة التقرير عن السرقة. كما لا يشترط الطرف الموجه إليه الطلب توثيق أو تصديق أي مستندات أخرى.

#### ”المادة ٦

”إذا علم طرف، بوسائل أخرى غير الإخطار المرسل عملاً بالمادة ٣ أعلاه، أن سلطات طرف آخر قد حجزت أو ضبطت أو أدخلت في حوزتها على نحو آخر سيارة ربما كانت قد سجلت أو وثقت على نحو آخر في أراضي الطرف الأول، فإن ذلك الطرف:

”أ) يجوز له، من خلال مذكرة يقدمها الى وزارة خارجية الطرف الآخر، أن يسعى الى الحصول على تأكيد رسمي لذلك، كما يجوز له أن يطلب من الطرف الآخر أن يرسل الإخطار المنصوص عليه في المادة ٣، وفي تلك الحالة إما أن يقدم الطرف الآخر ذلك الإخطار أو يوضح كتابة السبب في أن الإخطار غير مطلوب؛ و

”ب) يجوز له أيضاً، في الحالات المناسبة، تقديم طلب بإعادة السيارة على نحو ما جاء بالمادة ٥ أعلاه.

#### ”المادة ٧

”١ - باستثناء ما تنص عليه المادة ٨ أدناه، يبت الطرف الموجه إليه الطلب، في غضون [ثلاثين] يوماً من تلقيه طلب إعادة سيارة مسروقة أو مختلسة، فيما إذا كان طلب الإعادة مستوفياً لشروط هذه المعاهدة، ويخطر سفارة الطرف مقدم الطلب بقراره هذا.

”٢ - إذا قرر الطرف الموجه إليه الطلب أن طلب إعادة سيارة مسروقة أو مختلسة يعني بشروط هذه المعاهدة، فإن الطرف الموجه إليه الطلب يضع السيارة في غضون [خمس عشرة] يوماً من اتخاذ ذلك القرار، تحت تصرف الشخص الذي يعرفه طلب الإعادة بأنه المالك أو الممثل المعتمد للمالك. وتظل السيارة موضوعة تحت تصرف الشخص الذي يعرفه طلب الإعادة بأنه المالك أو الممثل المعتمد للمالك لمدة [تسعين] يوماً على الأقل يتسلم السيارة أثناءها. ويتخذ الطرف الموجه إليه الطلب التدابير اللازمة للسماح لمالك السيارة أو لممثله المعتمد باستلام السيارة وإعادتها الى أراضي الطرف مقدم الطلب.



٣ - إذا قرر الطرف الموجه إليه الطلب أن طلب الإعادة لا يفي بشروط هذه المعاهدة، فإنه يرسل إخطاراً مكتوباً بذلك إلى سفارة الطرف مقدم الطلب.

#### المادة ٨

١ - إذا كانت سيارة مطلوب إعادتها محتجزة لأسباب تتعلق بتحقيق جنائي أو بمحاكمة جنائية، فإن إعادتها عملاً بهذه المعاهدة تتم عندما تنتهي ضرورة وجودها لأغراض التحقيق أو المحاكمة. ومن جهة أخرى يتخذ الطرف الموجه إليه الطلب كافة التدابير العملية لضمان استخدام شواهد بديلة، تصويرية أو غير ذلك، حيثما أمكن ذلك في ذلك التحقيق أو تلك المحاكمة، بحيث تتسنى إعادة السيارة بأسرع وقت ممكن.

٢ - إذا كانت ملكية أو حيازة سيارة مطلوب إعادتها موضوعاً لإجراء قضائي معلق لدى الطرف الموجه إليه الطلب، فإن إعادتها عملاً بهذه المعاهدة، تتم بعد إتمام هذا الإجراء القضائي. ومن جهة أخرى، لا يلتزم طرف بموجب هذه المعاهدة بإعادة هذه السيارة إذا أسفر الإجراء القضائي عن إعطاء السيارة لشخص غير الشخص المعرف في طلب الإعادة بأنه مالك السيارة أو الممثل المعتمد للمالكها.

٣ - لا يلتزم طرف بموجب هذه المعاهدة بإعادة سيارة مطلوب إعادتها إذا كانت السيارة موضوع مصادرة بموجب قوانينه نتيجة لأنها استخدمت على أراضيه لارتكاب جريمة. ولا يصدر السيارة الطرف الموجه إليه الطلب بدون إعطاء مالك السيارة أو الممثل المعتمد للمالك السيارة مهلة معقولة وفرصة للطعن في هذه المصادرة وفقاً لقوانينه.

٤ - لا يلتزم طرف بموجب هذه المعاهدة بإعادة سيارة مسروقة أو مختلسة إذا لم يقدم طلب بإعادتها في غضون [ستين] يوماً من إرسال إخطار عملاً بالمادة ٣.

٥ - إذا أجلت، عملاً بالفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة، إعادة سيارة مسروقة أو مختلسة ومطلوب إعادتها، فإن الطرف الموجه إليه الطلب يخطر بذلك سفارة الطرف مقدم الطلب، كتابة وفي غضون [ثلاثين] يوماً من تلقي طلب بإعادة السيارة.

#### المادة ٩

١ - لا يفرض الطرف الموجه إليه الطلب أي رسوم استيراد أو تصدير أو ضرائب أو غرامات أو عقوبات أو أعباء نقدية أخرى على السيارات المعادة وفقاً لهذه المعاهدة أو على مالكيها أو ممثليهم المعتمدين، كشرط لإعادة تلك السيارات.

٢ - يتحمل الشخص أو الكيان الذي يلتمس إعادة سيارة، التكاليف الفعلية المتكبدة في إعادتها، بما في ذلك تكاليف قَطْرها وخبزنها وصيانتها ونقلها، وتكاليف ترجمة الوثائق المطلوبة بموجب هذه المعاهدة، وتدفع تلك التكاليف قبل إعادة السيارة. ويبدل الطرف الموجه إليه الطلب قصارى جهوده للإبقاء على تلك التكاليف عند مستويات معقولة.

٣ - في حالات خاصة، يجوز أن تشمل نفقات إعادة السيارة أي تكاليف لتصليحها أو ترميمها يستوجبها نقل السيارة إلى منطقة خزن أو الإبقاء عليها في الحالة التي وجدت بها. ولا يكون الشخص أو الكيان الذي يلتمس إعادة السيارة مسؤولاً عن تكاليف أي أشغال أخرى أجريت على السيارة أثناء وجودها في حوزة سلطات الطرف الموجه إليه الطلب.

## "المادة ١٠"

"تأتي آليات استرداد وإعادة السيارات المسروقة أو المختلسة بموجب هذه المعاهدة مكتملة للآليات المتاحة بموجب قوانين الطرف الموجه إليه الطلب. ولا ينال أي من نصوص هذه الاتفاقية من أي حقوق لاسترداد السيارات المسروقة أو المختلسة يخولها القانون المنطبق.

## "المادة ١١"

- ١ - تسوّى أي خلافات حول تفسير هذه المعاهدة أو تطبيقها عن طريق المشاورات بين الطرفين.
- ٢ - تخضع هذه المعاهدة للتصديق وتدخل حيز النفاذ في تاريخ تبادل صكوك التصديق عليها.
- ٣ - يجوز إنهاء هذه المعاهدة من جانب أي من الطرفين بعد مهلة أداها [تسعون] يوما من إرسال إخطار مكتوب. (ج)

حررت في [مكان تحريرها] في هذا اليوم \_\_\_\_\_ ، من صورتين طبق الأصل باللغتين \_\_\_\_\_ و \_\_\_\_\_ ، ويعتبر النصان متساويين في الحجية.

## "المرفق الأول"

## "معلومات للتعريف بالسيارة تدرج في إخطار يرسل عملا بالمادة ٣"

- ١ - رقم تعريف السيارة.
- ٢ - اسم صانع السيارة.
- ٣ - طراز السيارة وسنة صنعها، إن عُرفت.
- ٤ - لون السيارة.
- ٥ - رقم لوحة الترخيص والولاية التضائية لإصدارها (إن عُرفت).
- ٦ - رقم بطاقة السيارة الصادرة عن المدينة/عن ولاية قضائية أخرى واسم المدينة أو الولاية التضائية الأخرى (إن عُرفت).
- ٧ - وصف حالة السيارة، بما في ذلك حركيتها إن عُرفت، والتوصيلات التي تبدو ضرورية.
- ٨ - المكان الذي توجد فيه السيارة حاليا.
- ٩ - هوية السلطة التي لها الحيازة المادية للسيارة، وهوية جهة اتصال، بما في ذلك اسم الشخص المسؤول عن إعطاء معلومات عن استرداد السيارة، وعنوان ذلك الشخص ورقم هاتفه.
- ١٠ - أي معلومات تشير إلى ما إذا كانت قد استخدمت بصدد ارتكاب جريمة.
- ١١ - ما إذا كان يبدو أن السيارة قد تكون عرضة للمصادرة بموجب قوانين الدولة المرسلة للإخطار.

(ج) ينطبق ذلك على المعاهدات الثنائية. وسيتم إدراج أحكام أخرى تناسب المعاهدات دون الإقليمية والإقليمية، وذلك وفقا للقانون الدولي والممارسات المتبعة.

## “المرفق الثاني

### طلب إعادة سيارة مسروقة أو مختلسة

“تقدم سفارة [اسم البلد] احترامها الى (السلطة المختصة في [اسم البلد] وتطلب منها إعادة السيارة الوارد وصفها أدناه الى (مالكها / الممثل المعتمد لمالكها) وفقا للمعاهدة المتعلقة بإعادة السيارات المسروقة أو المختلسة:

“الماركة:

“الطراز (سنة):

“النوع:

“رقم تعريف السيارة:

“لوحة الترخيص:

“المالك المسجل:

“وتشهد سفارة [اسم البلد] بأنها فحصت المستندات التالية التي قدمها (هوية الشخص الذي قدم المستندات) باعتبارها شاهدا على (ملكته للسيارة / على امتلاك الشخص الذي يعمل ممثلا قانونيا له للسيارة) فوجدتها مصدقة على نحو ما تقتضيه قوانين (الولاية القضائية المعنية).

“أ) (وصف المستند)؛

“ب) (وصف المستند)؛

“ج) (وصف المستند)؛

“د) (وصف المستند).

“تحية الختام

“المكان والتاريخ

“المرفقات”

## ثانيا - تنظيم المؤتمر

### ألف - الحضور

٥ - مثلت في المؤتمر الدول الأعضاء التالية: الاتحاد الروسي، أسبانيا، استونيا، ألمانيا، أوكرانيا، أيرلندا، إيطاليا، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، بيلاروس، تركيا، الجمهورية التشيكية، الجمهورية السلوفاكية، رومانيا، السويد، فرنسا، فنلندا، كرواتيا، كندا، لاتفيا، لتوانيا، لكسمبرغ، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، مولدوفا، النرويج، النمسا، هنغاريا، هولندا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليونان.

٦ - ومثلت اليابان بصفة مراقب.

٧ - كذلك مثل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بصفة مراقب.

٨ - كما مثلت المعاهد التالية: معهد الأمم المتحدة الأقليمي لأبحاث الجريمة والعدالة، المعهد الأوروبي لمنع الجريمة ومكافحتها، المنتسب الى الأمم المتحدة.

٩ - ومثل المنظمات الدولية الحكومية التالية مراقبون: اللجنة الأوروبية، وحدة المخدرات التابعة لقوة الشرطة الأوروبية، المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول)، المنظمة الدولية لحركة المرور على الطرق.

١٠ - كما مثل المنظمات التالية مراقبون: مجموعة أرغوس للمؤمنين الفرنسيين من أجل التعرف على السيارات المؤمنة والبحث عنها واستردادها، المكتب الكندي المعني بسرقات السيارات، اللجنة الأوروبية للتأمين، المركز الفنلندي لتأمين حركة المرور، الرابطة الدولية لمحقيقي سرقات السيارات، التحالف الدولي للسياحة، شركة مرسيديس بنز، المكتب الوطني للتأمين ضد الجريمة، شركة رينو المساهمة، الوحدة السويدية لتحقيقات التأمين.

### باء - افتتاح المؤتمر

١١ - افتتح المؤتمر صاحب المعالي السيد فلودزيمبيرز سيموسفيتش رئيس وزراء بولندا. وبعد ترحيبه بالمشاركين في المؤتمر، أكد على تفاقم الخطر الذي تمثله الجريمة عبر الوطنية المنظمة في جميع أشكالها الخفية، بما في ذلك سرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها. وأكد على أن هذا المؤتمر ينبغي أن ينظر إليه على أنه خطوة عملية نحو تنفيذ إعلان نابولي السياسي وخطة العمل العالمية (انظر A/49/748، المرفق، الفصل الرابع، ألف) اللذين اعتبرهما نقطة تحول في مكافحة الجريمة المنظمة. وأعاد التأكيد على الالتزام القوي لحكومة بولندا بأن تواصل الاضطلاع بدور قيادي في تعزيز التعاون الدولي في هذا المجال، الأمر الذي يشهد به الاقتراح الذي طرحه مؤخرا رئيس جمهورية بولندا أمام الجمعية العامة في دورتها الحادية والخمسين، فيما يتعلق بمشروع اتفاقية إطارية لمكافحة الجريمة المنظمة. وأبرز أهمية توصل المؤتمر الى توصيات ملموسة يمكن أن تؤدي الى تعزيز القدرات الوطنية والدولية على التصدي الفعال لهذا النوع من الجرائم بوسائل قانونية وتقنية جديدة.

١٢ - وتحدث الموظف المسؤول عن شعبة منع الجريمة والعدالة الجنائية بالنيابة عن الأمين العام للمنظمة والمدير العام لمكتب الأمم المتحدة في فيينا، فأعرب عن شكره الصادق لحكومة بولندا بدعمها الراسخ للبرنامج. وقال إن المؤتمر يستهدف مواجهة مشكلة نمت حجما وتأثيرا وهي الآن بسبيلها الى اكتساب المزيد من الأبعاد عبر الوطنية. فقد أصبحت سرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها نشاطا آخر من أنشطة الجريمة المنظمة ينتهج أساليب يذكر منها إفساد ذمة المسؤولين العموميين ورشوة القطاع الخاص وبالتالي تقويض المؤسسات الديمقراطية والاقتصادية. وهذا المؤتمر مؤتمر تجديدي من حيث أنه يجمع لأول مرة في سياق برنامج الأمم المتحدة لمنع الجريمة والعدالة الجنائية بين ممثلي الحكومات والقطاع الخاص. وتتوقف الحلول الناجمة على التداؤب بين المؤسسات العامة وبين صناعتي الإنتاج والتأمين.

### جيم - انتخاب أعضاء المكتب

١٣ - انتخب المؤتمر بالترحيب العام أعضاء المكتب التالية أسماؤهم:  
الرئيس: أندريزي أنكلفيتش (نائب وزير الداخلية، بولندا)  
نائبا الرئيس: رينيه بريجون (فرنسا) وكونستانتين غورباينوف (الاتحاد الروسي)  
المقرر: جوناثان م. واينر (الولايات المتحدة الأمريكية)

١٤ - وقرر المؤتمر أن ينشئ فريق عمل غير رسمي مفتوح العضوية للنظر في مشاريع اقتراحات وتوصيات وعهد برئاسته الى نائب الرئيس غورباينوف.

### دال - إقرار جدول الأعمال

١٥ - أقر المؤتمر جدول الأعمال التالي:

١ - افتتاح المؤتمر.

- ٢ - انتخاب أعضاء المكتب.
- ٣ - إقرار جدول الأعمال.
- ٤ - استعراض عام للموقف.
- ٥ - تبادل المعلومات.
- ٦ - التشريعات الوطنية، بما في ذلك القواعد التنظيمية بشأن تسجيل السيارات وإجراءات استرداد السيارات المسروقة.
- ٧ - التعاون الدولي ودور القطاع الخاص في منع ومكافحة سرقة السيارات والاتجار غير المشروع بها.
- ٨ - الاستنتاجات والتوصيات.
- ٩ - اعتماد التقرير.

### ثالثاً - موجز المناقشات

١٦ - قبل فتح باب النقاش، شكر الرئيس، نائب وزير الداخلية لبولندا، المشاركين على الثقة التي أولوها لحكومته وأكد على أنه يتطلع الى تكشّف ثروة من المعلومات وتبادل مثمر للآراء يفضيان الى حلول مشتركة لمشكلة تهم الجميع.

١٧ - وقدمت الوفود معلومات عن أنساق وديناميات ذلك النوع من الجريمة في بلدانها، وعن تأثيره على البلدان المجاورة وغيرها من البلدان. كما سردت تفاصيل عن نهج محددة إزاء تناول مسألة سرقة السيارات. وأشار الى إنشاء وصلات حاسوبية ثنائية تتيح التبادل السريع للبيانات بشأن السيارات المسروقة فيما بين الوكالات المعنية بإنفاذ القوانين. وأبلغ بعض الوفود والمراقبين عن تكنولوجيات جديدة لتحسين تمييز السيارات والتعرف عليها واقتناء أثر السيارات المسروقة باستخدام السواتل والترددات اللاسلكية. وأشار متحدثون الى قلقهم إزاء الافتقار الى التعاون الدولي الفعال، الناتج في جانب منه عن وجود ثغرات في التشريعات والضوابط الوطنية. وأبرزت بنوع خاص ضرورة تبادل المعلومات بكفاءة وسرعة مع عدم المساس بحقوق الأفراد ولاسيما الحق في الحياة الخاصة. ومن أجل تحسين التعاون الدولي، انصب التأكيد على الحاجة الى السعي في سبيل توحيد إجراءات ومستندات التسجيل. وأشار الى أن المشاكل التي تنشأ عن تعدد تلك المستندات والإجراءات وتباينها يفاقمها اختلاف اللغات وانعدام التعارف والألفة بين موظفي مراقبة الحدود. وأكد علاوة على ذلك على أن البلدان ينبغي لها أن تعزز التعاون فيما بينها في مجال استرداد وإعادة السيارات المسروقة.

١٨ - وأبلغ أحد الممثلين عن النتائج التي أسفر عنها اجتماعان لضباط الشرطة من ٢٤ بلداً أوروبياً انعقدتا في النصف الثاني من سنة ١٩٩٦. وفي حين أكد ذلك الوفد على الجانب التقني لهذين الاجتماعين، نوّه أيضاً بقيمة توصياتهما بشأن تدريب قوات الشرطة.

١٩ - وأطلع ممثلون آخرون المؤتمر على التقدم الجاري في إنشاء بنوك بيانات وطنية وتشغيلها. من ذلك مثلاً أن المركز الوطني للإعلام عن الجريمة في الولايات المتحدة، يجري في الوقت الحاضر ١,٥ مليون عملية يومية تتعلق بإنشاء وإلغاء السجلات والإجابة عن الاستفسارات. وتتاح لكندا إمكانية الوصول الى بيانات المركز الوطني للإعلام عن الجريمة، وبوسع بلدان أخرى أن تحصل على ترخيص بالوصول إليها بتوقيع اتفاق بشأن انتفاع الدولة بتلك البيانات (State User Agreement).

٢٠ - وأبلغ كل من المراقبين عن معهد الأمم المتحدة الاقليمي لأبحاث الجريمة والعدالة، والمعهد الأوروبي لمنع الجريمة ومكافحتها، عن مبادراتهما في هذا المجال. فأبرز المراقب عن معهد الأمم المتحدة الاقليمي بعض الاتجاهات الراهنة في سرقة السيارات بالاستناد الى دراسة عن الإيذاء تجرى في عدد من البلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية. وتقاسم المعهد الأوروبي مع وزارة الداخلية بالاتحاد الروسي بعض النتائج الأولية للدراسة الاستقصائية الأوروبية التي تجرى بالتعاون مع الوزارة المذكورة.

٢١ - وقدم المراقبون عن الإنتربول عرضاً عن قاعدة البيانات المركزية الدولية بشأن السيارات المسروقة، التي تشغلها تلك المنظمة ويقصد بها أن تكون نقطة مرجعية وحيدة للمعلومات عن السيارات المسروقة. وسيكون الوصول الى قاعدة البيانات

متاحا في المستقبل القريب لجميع الدول الأعضاء في الإنترنت. ومن المقدر أن بلوغ الشبكة مرحلة التشغيل الكامل سيكون من شأنه التخفيف كثيرا من عبء العمل على سلطات الشرطة. ومن المزمع أن تقوم قاعدة بيانات الإنترنت بمهمة جمع البيانات وتوزيعها نيابة عن البلدان التي ليس لديها بعد قاعدة بيانات وطنية عن السيارات المسروقة. وتوجد ثلاث طرق ممكنة لاستيفاء قواعد البيانات، في حين أن الاستفسارات تتم بطريقة لبرامجيات ويندوز يسيرة التطبيق. ومن المتوقع لشبكة الإنترنت للاتصالات عن بعد أن تغطي العالم بحلول سنة ١٩٩٨. وتوجد في الوقت الراهن أربعة بلدان تنقل البيانات الى الشبكة، في حين حصلت ثلاثة عشر بلدا على البرامجيات اللازمة للاستفسار من قاعدة البيانات واستكمالها عن بعد. وتستعد خمسة بلدان للتحميل التحتي للبيانات. ويتلقى عدد من بلدان أمريكا الجنوبية في الوقت الراهن تدريبا على استخدام البرامجيات.

٢٢ - وأطلع المراقبون من شركات التأمين ومصانع السيارات المؤتمر على أنشطتهم المتعلقة بمنع ومكافحة هذا النوع من النشاط الإجرامي. وذكر بنوع خاص أنه طورت مؤخرا أو يجري تطوير نظم جديدة لتحسين التعرف على السيارات أو وضع العراقيل في سبيل محاولات سرقتها بما في ذلك إحداث آليات متطورة لاقتفاء أثر السارقين. ويسمى القطاع الخاص بنشاط الى الإسهام في الجهود التي تبذلها الحكومات ويروج للاعتماد على البحوث والتكنولوجيا.

#### رابعا - اعتماد التقرير

٢٣ - اعتمد المؤتمر تقريره، بما في ذلك التوصيات الواردة بالفصل الأول فيما تقدم، يوم ٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦.

٢٤ - وبعد اعتماد التقرير، تحدث ممثل المنظمة الدولية لحركة المرور على الطرق، فأعرب عن تأييد منظمته الكامل للمعاهدة النموذجية لإعادة السيارات المسروقة أو المختلسة، واسترعى انتباه المؤتمر الى الأعمال التي تجريها اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وخاصة الى مشروع الاتفاقية بشأن "تدابير منع سرقة السيارات المشاركة في حركة المرور الدولية على الطرق، وتدابير حماية الحقوق القانونية لأصحاب السيارات المسروقة" التي تنظر فيها لجنة النقل البري (TRANS/SC.1/WP.1/R.129). كما أعرب عن رغبته في أن تطلع لجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية على تلك الوثيقة.

#### خامسا - اختتام المؤتمر

٢٥ - اختتم المؤتمر رئيس مكتب مجلس الوزراء في بولندا، السيد ليسزيك ميلر، فأكد أن بالنظر الى الآثار الضارة للجرائم التي ترتكب عبر الحدود، أصبح التعاون الدولي في مكافحتها المجال الرئيسي الرابع بعد مجالات التعاون السياسية والاقتصادية والعسكرية. وينبغي أن ترى في هذا المنظور المبادرة البولندية قريبة العهد في الجمعية العامة، الداعية الى إعداد اتفاقية إطارية لمكافحة الجريمة المنظمة. وتتفق التوصيات العملية الصادرة عن المؤتمر شاهدا في آن معا على الإرادة السياسية للدول الأعضاء واهتمامها بمضافة الجهود من أجل محاربة نوع من الجريمة المنظمة باهظ التكاليف فادح الأعباء.

٢٦ - وأكد الموظف المسؤول عن شعبة منع الجريمة والعدالة الجنائية أمام المؤتمر أن الشعبة ستبذل قصارى جهودها لتوفير متابعة ملائمة للتوصيات بعرضها، بناء على طلب المؤتمر، على لجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية في دورتها السادسة التي ستعقد في فيينا من ٢٨ نيسان/أبريل الى ٩ أيار/مايو ١٩٩٧. كما شكر الحكومة المضيفة وجميع المشاركين على تعاونهم الذي كان سببا في نجاح المؤتمر على الرغم من قصر مدته وقلة ما أتيج له من موارد.

٢٧ - وإذ أعرب رئيس المؤتمر عن تقديره لما أنجز من أعمال أثناء يومي انعقاد المؤتمر، أكد على الأهمية التي يوليها لكفالة متابعة سليمة لتوصياته. وقبل أن يعلن الرئيس اختتام المؤتمر رسميا، طلب الى المشاركين أن يقدموا تعليقاتهم أو إضافاتهم المحددة الى المعاهدة النموذجية الى الأمانة قبل ٢٨ شباط/فبراير ١٩٩٧.