



**Conseil économique
et social**

Distr. GÉNÉRALE

E/CN.15/1997/9
24 février 1997

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION POUR LA PRÉVENTION DU CRIME
ET LA JUSTICE PÉNALE

Sixième session

Vienne, 28 avril-9 mai 1997

Point 6 e) de l'ordre du jour provisoire*

**COOPÉRATION INTERNATIONALE EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ :
TRAFIC ILLICITE DE VÉHICULES AUTOMOBILES**

Mesures pour la prévention et la répression du trafic illicite de véhicules automobiles

Rapport du Secrétaire général

Résumé

Le présent rapport donne un aperçu de l'ampleur du trafic de véhicules automobiles ainsi qu'un résumé des informations fournies par les États et les organisations compétentes en application de la résolution 1995/27 du Conseil économique et social. Il met aussi en relief les mesures prises récemment pour renforcer la coopération internationale contre cette forme de criminalité très répandue, notamment la Conférence sur le vol et le trafic illicite de véhicules automobiles qui a eu lieu à Varsovie les 2 et 3 décembre 1996 et dont le rapport est joint en annexe.

*E/CN.15/1997/1.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
INTRODUCTION	1 - 6	2
I. AMPLEUR INTERNATIONALE DU TRAFIC ILLICITE DE VÉHICULES AUTOMOBILES	7 - 9	3
II. RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR LES GOUVERNEMENTS	10 - 32	4
III. INFORMATIONS REÇUES D'ORGANISATIONS	33 - 40	9
IV. MESURES À PRENDRE PAR LA COMMISSION POUR LA PRÉVENTION DU CRIME ET LA JUSTICE PÉNALE	41 - 44	11
<i>Annexe.</i> Rapport de la Conférence sur le vol et le trafic illicite de véhicules automobiles, Varsovie, 2 et 3 décembre 1996		13

INTRODUCTION

1. Le 24 juillet 1995, le Conseil économique et social a adopté la résolution 1995/27 relative à l'application des résolutions et recommandations du neuvième Congrès des Nations Unies pour la prévention du crime et le traitement des délinquants, tenu au Caire du 29 avril au 8 mai 1995. Au premier paragraphe de la section II de cette résolution, le Conseil a prié la Commission d'envisager des mesures de prévention et d'élimination du trafic illicite de véhicules automobiles et, à cette fin, a prié le Secrétaire général de chercher à obtenir les vues des gouvernements et des organisations intéressées sur cette question et de rendre compte à la Commission à sa sixième session.

2. Conformément à la résolution 1995/27, le Secrétariat a demandé aux États Membres et aux organisations intéressées de lui communiquer leurs vues sur la question de la prévention et de la répression du trafic de véhicules automobiles. Le 19 février 1997, il avait reçu des réponses des pays suivants : Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Bélarus, Brésil, Brunéi Darussalam, Colombie, Chypre, Estonie, Finlande, France, Grèce, Guyana, Inde, Israël, Italie, Jamahiriya arabe libyenne, Japon, Koweït, Luxembourg, Philippines, Slovaquie, Tunisie et Turquie.

3. Il a aussi reçu des réponses de la Communauté d'États indépendants (CEI), de l'Union européenne (UE), de l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/Interpol), de l'Organisation des États américains (OEA) et de l'Organisation de l'Unité africaine (OUA). La Commission économique pour l'Europe (CEE), a aussi fourni des renseignements.

4. Parmi les instituts qui composent le réseau du Programme des Nations Unies pour la prévention du crime et la justice pénale, l'Institut européen pour la prévention du crime et la lutte contre la délinquance, affilié à l'Organisation des Nations Unies, et l'Institut australien de criminologie ont fourni des renseignements. En coopération avec le Ministère de l'intérieur de la Fédération de Russie, l'Institut européen a entrepris un projet sur la coopération internationale pour la prévention et la répression du trafic de véhicules automobiles. Des données pertinentes ont été recueillies par le biais d'un questionnaire détaillé envoyé à tous les pays européens, y compris aux ex-républiques soviétiques. Les pays européens qui avaient déjà répondu à ce questionnaire n'ont pas eu à fournir les renseignements demandés par le Secrétariat conformément à la résolution 1995/27 du Conseil économique et social. Par conséquent, dans leurs réponses respectives, le Bélarus et la Finlande ont renvoyé au questionnaire indiqué ci-dessus.

5. Le présent rapport donne un résumé des réponses reçues ainsi qu'un aperçu des mesures internationales les plus récentes prises contre le trafic de véhicules automobiles et comprend, en annexe, le rapport de la Conférence sur le vol et le trafic illicite de véhicules automobiles, tenue à Varsovie les 2 et 3 décembre 1996.

6. On y attire aussi l'attention sur le rapport de la Conférence sur la coopération internationale pour la prévention et la répression du vol et du trafic illicite de véhicules automobiles, organisée à Moscou du 28 février au 2 mars 1997 par l'Institut européen pour la prévention du crime et la lutte contre la délinquance et le Ministère de l'intérieur de la Fédération de Russie.

I. AMPLEUR INTERNATIONALE DU TRAFIC ILLICITE DE VÉHICULES AUTOMOBILES

7. Dans le monde entier, des groupes criminels organisés transnationaux sont de plus en plus impliqués dans le trafic de véhicules automobiles, activité criminelle jugée peu risquée et pourtant hautement profitable. Grâce à des réseaux criminels bien organisés et à des plans sophistiqués, des véhicules automobiles volés dans une partie du monde sont facilement transférés clandestinement vers des destinations très éloignées. L'insuffisance de coopération entre les organismes d'application des lois, l'absence de contrôles appropriés avant l'immatriculation des véhicules, la corruption, les écarts entre les législations concernant la possession légitime d'un véhicule dans diverses parties du monde, la diversité des méthodes d'immatriculation et les différences dans le niveau de formation des inspecteurs de véhicules automobiles sont généralement considérés comme des facteurs qui facilitent la participation du crime organisé transnational à cette forme profitable de trafic.

8. En Europe, par exemple, la transnationalisation de ce phénomène a largement profité de l'ouverture des frontières de l'Europe orientale et de la plus grande liberté de mouvement d'un pays à l'autre. Par conséquent, de nombreux gouvernements de cette région ont insisté sur la nécessité d'un système efficace d'échange d'informations sur les véhicules volés et d'une amélioration de la coopération internationale entre les organismes chargés de l'application des lois, les fonctionnaires des douanes et les responsables des contrôles aux frontières afin de prévenir et de réprimer le trafic des véhicules automobiles.

9. Un secteur où la coopération internationale est particulièrement importante est la récupération des véhicules volés ou soustraits frauduleusement. La Conférence sur le vol et le trafic illicite de véhicules automobiles, qui a eu lieu à Varsovie les 2 et 3 décembre 1996, a recommandé, entre autres, que les États soient engagés à négocier et à conclure des accords bilatéraux et/ou multilatéraux, en vue de mettre en place une procédure simplifiée et efficace de récupération des véhicules volés. De tels accords devraient définir clairement, entre autres, les documents requis, les procédures de certification, les traductions requises, les dépenses autorisées et l'applicabilité de la taxe sur la valeur ajoutée. Un traité type figure en annexe à la résolution se trouvant au paragraphe 4 du rapport de la Conférence, lui-même annexé au présent rapport. Les États pourraient également s'inspirer des traités types des Nations Unies relatifs à l'extradition, à l'entraide judiciaire en matière pénale, au transfert des poursuites pénales et au transfert des détenus qui, sont des instruments utiles pour améliorer la coopération internationale au niveau des enquêtes et des poursuites dans les affaires de trafic de véhicules automobiles.

II. RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR LES GOUVERNEMENTS

Argentine

10. En Argentine, une nouvelle loi a récemment modifié les peines encourues pour les diverses formes de criminalité concernant les véhicules automobiles (vol, balades dans une voiture volée, complot, etc.). Les

statistiques sur le nombre de véhicules automobiles volés dans ce pays indiquent une réduction depuis 1994, mais le pourcentage de véhicules récupérés diminue constamment depuis 1992.

Australie

11. En Australie, le nombre de vols de véhicules automobiles a augmenté entre 1993 et 1995. En 1995, 126 919 vols ont ainsi été signalés.

Brésil

12. Le Brésil a indiqué qu'une loi récente avait modifié certains articles du Code pénal afin de permettre l'imposition de peines plus sévères pour les délits liés au vol de véhicules automobiles. Une disposition, notamment, alourdit les peines infligées à ceux qui font passer un véhicule volé dans un autre État ou un autre pays. La modification des numéros d'identification ou des caractéristiques du véhicule entraîne désormais une peine de trois à six ans d'emprisonnement et une amende.

Brunéi Darussalam

13. Au Brunéi Darussalam, aucun trafic de véhicules automobiles n'a été signalé à la police.

Colombie

14. La Colombie a fait état d'une hausse de 41 % du nombre de véhicules automobiles volés en 1996, dont un fort pourcentage de motocycles, qui constituent le moyen de transport le plus courant dans de grandes parties du pays. Le recours à la violence, pour ces vols, est chose fréquente. La Colombie a indiqué que le trafic désigné sous les termes de "blanchiment de véhicules à moteur", était grandement facilité par la corruption des fonctionnaires responsables notamment des fonctionnaires chargés de l'immatriculation des véhicules. Le manque de formation des fonctionnaires chargés de l'application des lois et la pénurie de ressources pour effectuer des contrôles systématiques à la frontière étaient deux autres causes de la hausse de cette forme de criminalité. Le vol de véhicules était lié à la demande constante de pièces de rechange à bas prix, qui ne pouvait être satisfaite que par des moyens illicites. Les fraudes à l'assurance étaient aussi fréquentes. Même si les problèmes concernant le trafic illicite de véhicules automobiles étaient connus depuis plusieurs années, la situation se détériorait parce qu'aucune mesure n'était prise aux niveaux appropriés et la législation était insuffisante pour contrer le phénomène sous sa forme organisée. La Colombie a fait part des mesures qu'elle avait prises pour améliorer la coopération entre ses organismes chargés de l'application des lois, et ceux des pays voisins, notamment des accords bilatéraux pour la restitution des véhicules volés. Un certain nombre de mesures visant à prévenir ou décourager le trafic de véhicules automobiles ont été proposées, par exemple, l'utilisation universelle d'un numéro d'identification à 17 chiffres (NIV) pour tous les véhicules automobiles, comme en Europe et aux États-Unis d'Amérique, et l'imposition d'une peine pour l'immatriculation illicite d'un véhicule automobile comme une infraction à part entière.

Chypre

15. À Chypre, la Direction du transport routier du Ministère des communications et des travaux publics a la responsabilité de l'immatriculation des véhicules automobiles. Avant son immatriculation, un véhicule est inspecté pour vérifier si les renseignements figurant dans le document d'immatriculation correspondent à ceux qui apparaissent sur le véhicule lui-même. En cas de doute, ou lorsque le document d'immatriculation ne paraît pas authentique, le cas est transmis à la police pour enquête.

Estonie

16. En Estonie, le nombre de vols de véhicules automobiles a diminué légèrement en 1996 par rapport à 1995. Il y a deux principaux types de vol. D'abord, les voitures de moindre valeur équipées d'un système de sécurité peu efficace sont généralement volées la nuit dans un espace de stationnement ou un garage. Certaines sont transportées en Fédération de Russie, la plupart du temps avec de faux documents, ou sont vendues en Estonie; cependant, la grande majorité sont vendues pour leurs pièces de rechange. D'autre part, les voitures plus chères et dotées d'un meilleur système de sécurité sont volées moins fréquemment, mais sont traditionnellement la cible de groupes criminels organisés qui les volent sur commande en vue généralement d'une revente à l'étranger. Dans ce cas, de faux documents de qualité sont préparés à l'avance. Les organisations criminelles impliquées dans ce genre de trafic sont composées, en règle générale, de membres de plusieurs pays. L'Estonie est plus souvent un pays de destination dans le trafic de véhicules automobiles. On y vend des véhicules volés dotés de codes de sécurité et de documents contrefaits dans le but de les rendre légaux avant de les revendre. Il existe un vaste cadre juridique destiné à prévenir le trafic des véhicules automobiles, notamment les dispositions de la législation douanière et du code pénal ainsi qu'un décret du gouvernement pour réglementer la vente et l'acquisition de véhicules. Malheureusement, des cas de falsification des documents pour le transfert, l'immatriculation et la vente de véhicules sont enregistrés. L'Estonie a fait état d'efforts visant à améliorer les méthodes de contrôle de l'authenticité des documents. Enfin, des difficultés concernant la restitution des véhicules volés au pays d'origine sont dues aux lois nationales protégeant les droits des acquéreurs de bonne foi.

France

17. La France a indiqué une diminution du nombre de véhicules volés en 1995, et une augmentation du pourcentage des véhicules retrouvés, qui est passé à 75 %. Les groupes criminels organisés volent des véhicules surtout pour les pièces de rechange, ou des modèles luxueux pour les exporter en Afrique du Nord, au Moyen-Orient et en Europe orientale. La création, en 1994, d'un fichier national des immatriculations, ajouté aux dispositions réglementant la destruction des titres de propriété des épaves, a contribué à réduire les vols. Des dispositions législatives ont aussi été adoptées pour améliorer les systèmes de sécurité des véhicules automobiles, conformément aux directives de l'Union européenne. Un fichier national des véhicules volés rassemblant tous les renseignements sur les véhicules dont le vol a été signalé est opérationnel depuis plusieurs années et fait partie de la base de données de Schengen. Un fichier national automobiles informatisé a été établi en 1994. La France a aussi indiqué que des campagnes de sensibilisation du public et une formation destinée plus particulièrement aux responsables de l'application des lois avaient constitué d'autres mesures utiles pour prévenir et réprimer le trafic des véhicules automobiles.

Allemagne

18. L'Allemagne a signalé que le trafic de véhicules automobiles constituait un domaine visé par la loi du 15 juillet 1992 destinée à réprimer le trafic illicite des drogues et d'autres activités du crime organisé (OrgKG), qui comportait des dispositions spécifiques prévoyant des peines sévères. En particulier, la perpétration de vols par des gangs dans des circonstances aggravantes et le commerce de biens volés par des gangs étaient considérés comme des infractions pénales graves. Cette loi a eu un certain nombre d'incidences, comme la possibilité d'appliquer les dispositions relatives au blanchiment de l'argent et celles relatives aux biens et à la confiscation élargie, ainsi que la possibilité de faire des tous premiers préparatifs de ces infractions pénales une infraction également punissable en vertu des dispositions relatives à l'entente délictueuse. Le catalogue sur les écoutes téléphoniques au titre de l'article 100 du Code de procédure pénale est également applicable pour ce type d'infraction. La Loi du 28 octobre 1994 sur la répression de la criminalité contient des dispositions pénales visant la falsification de documents d'immatriculation de véhicules automobiles et des infractions connexes.

Grèce

19. La Grèce a fait état d'une hausse constante du nombre de véhicules volés depuis 1992, mais d'une baisse sensible du nombre de véhicules retrouvés. Dans le domaine du trafic de véhicules automobiles, le code pénal vise des infractions telles que l'établissement de faux et l'usage de faux, le vol, l'appropriation, le recel et la distribution des produits d'activités criminelles. Les dispositions législatives concernant le trafic des véhicules automobiles comprenaient l'article 100 de la Loi 1165/1918 (Code des douanes), qui définit les différentes formes de contrebande, notamment le fait d'enlever le numéro du châssis d'un véhicule et de le placer ou de l'intégrer sur un autre véhicule pour lequel aucun droit applicable n'a été payé. Le Ministère de l'intérieur et de l'ordre public avait aussi publié un règlement portant le n° 2/85 concernant les objets perdus, trouvés et volés ainsi que les fouilles et perquisitions. La Loi 2231/1995 sur la prévention et la répression du blanchiment des produits d'activités criminelles, d'autres dispositions pénales et le chapitre 9 de la Loi 2094/1992 concernant la ratification du code de la route renferment des dispositions concernant le trafic de véhicules automobiles. La Grèce a aussi indiqué qu'il existait un itinéraire pour le transport des voitures de luxe volées de l'Europe de l'Ouest vers l'Europe de l'Est en passant par l'Italie, la Grèce et la Bulgarie. Elle a mentionné qu'un certain nombre d'accords bilatéraux sur la coopération entre les services de police avaient été conclus avec des pays voisins et des pays d'Europe centrale. Au plan national, elle a indiqué que la police coopérait étroitement avec les gardes-côtes, les fonctionnaires des douanes, la magistrature et d'autres autorités compétentes.

Guyana

20. Au Guyana, le vol de véhicules automobiles n'a pris une importance statistique qu'au cours des deux dernières années et le taux de récupération est très élevé. Il n'existe pas de preuve de trafic organisé dans ce domaine et les vols tendent à être liés à la pénurie de pièces détachées.

Inde

21. En Inde, étant donné la taille et la configuration géographique du pays, le trafic de véhicules automobiles se fait davantage entre États qu'à l'échelle internationale. Entre 1992 et 1994, le nombre de vols n'a cessé d'augmenter alors que le taux de récupération est tombé de 50,1 % à 39,3 %. Le nombre de motocycles volés a diminué, de même que le taux de récupération. Depuis l'informatisation des données sur les véhicules automobiles perdus et retrouvés, recueillies par les services chargés des casiers judiciaires au niveau national et des États, il est devenu obligatoire pour transférer la propriété d'un véhicule d'obtenir un certificat de non-objection d'un organisme d'application des lois. Un tel certificat garantit que le véhicule en question n'a pas été volé. La mise en place d'un système national informatisé d'immatriculation et de délivrance de permis dans le domaine des transports est à l'étude.

Israël

22. En Israël, le vol de véhicules a été déclaré fléau national par les tribunaux et les procureurs. Ce type de vol est organisé et structuré en plusieurs étapes : commande du véhicule, vol, démontage en pièces détachées, vente des pièces sur le marché libre et falsification de l'identification. Cette industrie criminelle est intégrée aux activités licites de réparation des véhicules. Aucun dispositif de sécurité ne s'est révélé efficace contre le vol, et le démontage est effectué par des professionnels dans un certain nombre d'ateliers clandestins. En 1995, le nombre de véhicules volés s'est élevé à 32 767 avec un taux de récupération de 40 %. Un service de localisation des véhicules volés a été créé en novembre 1994 sous l'égide de l'Association des compagnies d'assurance. En octobre 1995, un Comité ministériel a été établi afin d'examiner les mesures pouvant être prises pour lutter contre cette forme de criminalité. Il a publié un certain nombre de recommandations, dont les suivantes : élargissement de l'activité du service de localisation des véhicules volés à tous les districts, création de services d'enquête au niveau des districts et des sous-districts, utilisation de cartes magnétiques et de procédures en ligne pour l'immatriculation et le transfert de propriété des véhicules automobiles et exemption de taxes pour les dispositifs de sécurité. L'adoption imminente d'une loi

réglementant l'utilisation et le commerce des pièces détachées de véhicules automobiles s'ajoute au rapport du comité.

Italie

23. En Italie, le nombre de véhicules volés a légèrement augmenté de 1995 à 1996. Le taux de récupération se situe autour de 50 %, mais varie beaucoup entre les régions, allant de 14,49 % à 84,62 %. Parmi les initiatives prises, l'Italie a signalé un plan de coordination pour les unités de police judiciaire de la police de la route visant à réduire le trafic illicite de véhicules automobiles.

Japon

24. Au Japon, la police a signalé 277 239 vols de véhicules automobiles en 1995. Les auteurs de ces vols ont été identifiés dans 27,1 % des cas. Une enquête a été menée sur une large opération de trafic de motocycles en 1994-1995, permettant de discerner deux principaux modes d'exportation par des exportateurs ou par les membres d'équipage de navires comme objets personnels. Les principaux pays destinataires étaient la Chine et le Viet Nam. L'acquisition ou la perte de propriété d'un véhicule automobile ne peut être opposé à un tiers avant l'immatriculation du véhicule au fichier des véhicules automobiles.

Koweït

25. Le Koweït a fait état de sa législation douanière qui comprend des dispositions concernant les infractions de contrebande applicables également au trafic de véhicules automobiles.

Jamahiriya arabe libyenne

26. En Jamahiriya arabe libyenne, le nombre le plus élevé de vols de véhicules a été enregistré dans le district de police de Tripoli, qui est fortement urbanisé. Entre 1990 et 1995, le nombre d'infractions de ce type est passé de 2 629 à 4 197. Aucun trafic de véhicules automobiles volés ni aucune activité organisée de vol de véhicules n'a été signalé dans ce pays. La valeur et la disponibilité des pièces détachées sur le marché influent beaucoup sur le nombre de vols. Il a été indiqué que des personnes travaillant dans des décharges publiques ou des cimetières de voitures étaient impliquées dans ces vols. Il est arrivé que des campagnes menées par des agents de sécurité de la police contre des parcs à ferraille aboutissent à une réduction des vols de véhicules automobiles.

Luxembourg

27. Au Luxembourg, le nombre de véhicules automobiles dont le vol a été signalé entre 1988 et 1996 a régulièrement augmenté jusqu'en 1993 puis a considérablement diminué, en particulier en 1995 et 1996. Le taux de récupération sur la même période se situe entre 29 % et 45 %. Les véhicules automobiles volés au Luxembourg sont en général exportés vers la Belgique, les pays d'Europe orientale, les ex-républiques soviétiques, les pays d'Afrique du Nord et le Moyen-Orient. Outre le vol, la falsification des papiers et la modification des caractéristiques d'identification des véhicules, la fraude à l'assurance est un phénomène assez courant. À titre préventif, la procédure d'immatriculation des véhicules importés est devenue plus stricte et les contrôles plus approfondis. Depuis la création de la base de données de Schengen, on a retrouvé la trace d'un certain nombre de véhicules volés. En Belgique, aux Pays-Bas et au Luxembourg, un nouveau système informatisé, EUCARIS, permet d'échanger des informations sur l'immatriculation des véhicules automobiles. Le Luxembourg prend également des mesures pour souscrire à la base de données internationale sur les véhicules volés de l'Installation de recherche automatisée (ASF) de l'OIPC/Interpol.

Philippines

28. Aux Philippines, les contrôles effectués par le Bureau des douanes dans les camions porte-conteneurs ont abouti à la récupération accidentelle de véhicules volés. Le Bureau joue un rôle primordial dans la prévention du trafic de véhicules automobiles dans la mesure où un véhicule importé ne peut être immatriculé qu'avec la preuve de l'acquittement des droits et des taxes. L'Office des transports terrestres du Ministère des transports participe à l'immatriculation des véhicules automobiles. Les Philippines ont fait état de dispositions juridiques particulières concernant le détournement de voitures et les vols sur routes. En 1996, dans 34,2 % des cas les véhicules volés ont été pris par la force et dans 5 % seulement alors qu'ils étaient stationnés. L'Enquête sur les véhicules automobiles portés manquants est une base de données créée à l'initiative conjointe du Bureau des transports terrestres, du groupe de gestion de la circulation de la Police nationale et des gardes-côtes philippins pour lutter contre le trafic de véhicules automobiles. L'immatriculation des véhicules par l'Office des transports terrestres doit être préalablement autorisée par la police, et les gardes-côtes interdisent le transport de véhicules d'une île à une autre en l'absence du permis délivré par le Groupe de gestion de la circulation.

Arabie saoudite

29. L'Arabie saoudite a indiqué que des cas de vols et de passages en contrebande de véhicules automobiles impliquant des groupes criminels organisés avaient été portés à l'attention des autorités les années précédentes. Pour tout véhicule importé soupçonné d'avoir été volé, des contrôles approfondis sont effectués de façon à déterminer l'identité de l'exportateur et vérifier la légalité de la procédure. Si un document émanant des services de sécurité du pays d'origine ou du pays d'où le véhicule a été expédié est présenté, les responsables compétents aux points d'entrée doivent vérifier que le véhicule n'a pas été réclamé par les autorités de l'un ou de l'autre des pays.

Slovaquie

30. La Slovaquie a indiqué que le trafic de véhicules automobiles était devenu un sujet de préoccupation depuis 1990 et que le nombre de cas signalés avaient atteint un niveau record en 1993. Les mesures de lutte drastiques adoptées en 1995 ont contribué à réduire ces cas et à augmenter les taux de récupération et de règlement des affaires. La Slovaquie s'est décrite comme un pays de transit et de destination. Un nombre considérable de véhicules détournés sont saisis à la frontière. Les groupes criminels organisés sont impliqués dans la falsification des papiers, le trafic et l'évasion fiscale, situation due à l'évolution du système économique et social du pays et à l'ouverture des frontières, qui ont entraîné des mouvements incontrôlables de personnes, y compris d'étrangers, et une augmentation de la demande et de l'immatriculation de voitures coûteuses. Les fraudes à l'assurance sont également assez fréquentes, bien qu'aucune donnée en la matière ne soit disponible. L'organisation des groupes criminels est devenue plus complexe ces dernières années. Les responsables de l'application des lois ont tendance à découvrir les simples passeurs plutôt que les chefs de ces organisations. Les délinquants utilisent de plus en plus des dispositifs hautement perfectionnés pour neutraliser les systèmes de sécurité sophistiqués. Un certain nombre d'initiatives sur le sujet ont été signalées, dont la réalisation d'une étude par l'académie de police et l'organisation d'une conférence internationale en 1995. Les dispositions législatives contre le trafic de véhicules automobiles sont en cours de révision et les documents d'immatriculation, récemment repensés, comportaient des dispositifs de sécurité. Un système central d'immatriculation a été mis en place grâce à une coopération entre la police et le Car Code de Bratislava, entreprise qui a créé un système de codage que les compagnies d'assurance ont rendu obligatoire en Slovaquie. Ce système consiste à graver les huit derniers chiffres du numéro d'identification de chaque véhicule sur toutes ses vitres afin d'en faciliter le repérage et la récupération en cas de vol. La Slovaquie est l'un des premiers pays à avoir téléchargé sa base de données nationale sur les véhicules volés sur la base de données internationale (ASP) de l'OIPC/Interpol.

Tunisie

31. En Tunisie, le trafic de véhicules automobiles est devenu apparent au milieu des années 80, la cible étant en particulier les véhicules de luxe, qui sont faciles à importer de pays européens tels que la Belgique, la France, l'Allemagne, l'Italie et la Suisse. Diverses méthodes peuvent être utilisées pour les vols ou les détournements, telles

que la location-vente ou la location puis la vente. Un groupe criminel organisé qui a été repéré compte des membres venant de pays voisins et est impliqué dans le vol de véhicules de luxe tunisiens aux fins de revente à l'étranger.

Turquie

32. La Turquie a fait état de la création récente d'un système d'immatriculation informatisé. Les documents pertinents ont été modifiés et des hologrammes rendent leur falsification plus difficile. Un système de code de sécurité sur les plaques d'immatriculation a été adopté à l'échelon national pour prévenir le vol de véhicules automobiles et de plaques d'immatriculation. Toutes les informations sur un véhicule dont le vol a été déclaré sont enregistrées dans le Projet sur les véhicules automobiles volés puis diffusées dans tout le pays. La Turquie envisage également de souscrire à l'ASF de l'OIPC/Interpol.

III. INFORMATIONS REÇUES D'ORGANISATIONS

33. La Communauté d'États indépendants (CEI) a indiqué que le trafic de véhicules automobiles avait augmenté depuis 1988 pour atteindre un niveau record en 1992. Un ensemble de mesures de lutte adoptées entre 1993 et 1995 avait entraîné une diminution de ce type d'infractions dans certains des États membres de la CEI, malgré l'augmentation rapide du nombre de voitures sur le marché. Dans la plupart des États, et particulièrement dans la région d'Asie centrale, le nombre de vols a sensiblement diminué depuis 1994. Dans la partie occidentale de la communauté, le problème demeure sérieux et le nombre de vols et d'utilisations non autorisées de véhicules automobiles augmentent, alors que la proportion d'affaires réglées demeure faible. Étant donné la fragilité économique de la population de ces pays, le vol de dizaines de milliers de véhicules automobiles constitue un facteur majeur de déstabilisation. La proportion de vols non déclarés est aussi extrêmement élevée, car de nombreuses victimes préfèrent contacter directement les organisations criminelles afin de récupérer leurs véhicules contre paiement. De très nombreux véhicules automobiles sont importés illicitement de pays extérieurs à la CEI. Le programme inter-États de mesures conjointes visant à lutter contre la criminalité organisée et d'autres types de délits dangereux sur le territoire des États membres de la CEI prévoit la poursuite des discussions sur la création d'une banque de données centralisée sur les véhicules automobiles volés dans la CEI et d'autres États.

34. Les États membres de l'Union européenne (UE) estiment que la lutte contre le trafic de véhicules automobiles est une question importante dans le cadre du programme sur la criminalité organisée. Elle figure dans le mandat de la future force européenne de police (Europol) et son prédécesseur, l'Unité drogues Europol (UDE). Une directive de la Commission européenne de 1995 (95/56/CE du 8 novembre 1995) a modifié une directive précédente sur les dispositifs antivols et a rendu obligatoire l'équipement de tous les nouveaux véhicules d'immobilisateurs électroniques. L'UDE établit à l'heure actuelle un rapport de situation sur le trafic de véhicules volés.

35. L'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/Interpol) a élaboré un plan d'action contre les infractions concernant les véhicules automobiles ainsi qu'une base de données internationale sur les véhicules volés. L'Unité d'analyse des renseignements sur la criminalité du Secrétariat général a établi un rapport intitulé "Project Roadrunner" sur les itinéraires empruntés pour le trafic de véhicules en Europe, et rassemblé des informations sur les groupes organisés impliqués dans ce trafic. La base de données internationale de l'OIPC/Interpol, qui a commencé à fonctionner en avril 1996, contient des détails sur les véhicules volés et détournés, y compris leurs numéros d'identification ou le numéro de leur châssis, sans pour autant comporter d'informations personnelles. Les bureaux centraux d'Interpol ou les autorités de police nationales des pays participants sont responsables de la création, de la modification et de la suppression de fichiers sur les véhicules volés, à l'aide de formats de message particuliers. À cette fin, ils utilisent un protocole de courrier électronique international (x-400) permettant de relier quotidiennement la base de données centrale sur les véhicules volés au Secrétariat général. L'entrée des données dans le système et la recherche subséquente peuvent se faire de trois manières. Interpol a élaboré un logiciel spécial qu'il met à la disposition des pays le demandant pour les aider à actualiser et utiliser le système.

36. L'Organisation des États américains (OEA) a fait référence à trois traités internationaux sur le sujet, à savoir la Convention sur la réglementation du trafic automobile de 1930, la Convention sur la réglementation du trafic automobile interaméricain de 1943 et l'Accord régional sur l'importation temporaire de véhicules par route de 1956.

37. L'Organisation de l'unité africaine (OUA) a indiqué que ses États membres étaient parfaitement conscients de la dégradation de la situation concernant le vol et le trafic de véhicules automobiles. Le problème a été traité au niveau national par chaque pays concerné et quelques efforts ont été faits pour coordonner ces activités entre pays voisins.

38. La Commission économique pour l'Europe (CEE) a fait référence, dans le cadre de son programme de travail dans le domaine des transports et des normes pour la construction de véhicules, à la réglementation n° 18 et à ses amendements, relatifs à des dispositions uniformes concernant l'approbation des véhicules à moteur en matière de protection contre une utilisation non autorisée, et à la réglementation n° 97 et ses amendements, concernant les dispositions uniformes sur l'approbation des systèmes d'alarme pour véhicules et des véhicules automobiles en ce qui concernait leur système d'alarme.

39. L'Institut australien de criminologie est en relation étroite avec la National Motor Vehicle Theft Task Force récemment créée pour examiner les questions relatives aux vols de véhicules automobiles en Australie. Dans ce pays, il existe deux bases de données nationales rassemblant des informations relatives à la prévention du trafic de véhicules automobiles, à savoir la base de données NEVDIS qui coordonne les données sur les immatriculations et qui est gérée par Austroads, organisme fédéral, et le National Wrecks Register.

40. L'Institut européen pour la prévention du crime et la lutte contre la criminalité a, en coopération avec le Ministère de l'intérieur de la Fédération de Russie, exécuté un projet sur la prévention et la répression du vol et du trafic de véhicules automobiles dans plusieurs pays d'Europe. Un rapport a été établi sur la base des réponses à un questionnaire sur les infractions relatives aux véhicules automobiles envoyé à tous les pays européens et a été présenté à la Conférence sur la coopération internationale pour la prévention et la répression du vol et du trafic de véhicules automobiles, tenue à Moscou du 28 février au 2 mars 1997 (voir également par. 4 ci-dessus). Le questionnaire était axé sur sept sujets : données statistiques générales; immatriculation; enregistrement des vols ou des détournements de véhicules automobiles; importation et exportation des véhicules automobiles détournés; saisie et restitution d'un véhicule automobile volé ou détourné; questions relatives à la coopération internationale; et propositions d'amélioration de la coopération internationale. En janvier 1997, 32 pays avaient répondu à ce questionnaire. Il apparaissait que les méthodes de rassemblement de statistiques variaient entre les pays et que toutes les informations recueillies n'étaient pas comparables. L'enquête a permis de déterminer que l'augmentation des infractions concernant les véhicules automobiles s'était stabilisée en Europe occidentale, mais demeurait importante dans de nombreux pays d'Europe orientale. Ces derniers, où le nombre d'automobiles était limité, notamment en ce qui concernait les marques et les modèles les plus prisés, étaient les plus importants destinataires des véhicules automobiles détournés. Les pays d'Europe occidentale étaient devenus des pays d'origine car ils possédaient un grand nombre de véhicules prisés. Le parc de véhicules des pays d'Europe orientale avait augmenté et s'était amélioré rapidement, en même temps que le développement économique, si bien que la pression s'était déplacée vers cette région et la situation en Europe occidentale s'était améliorée. Lorsque le trafic de véhicules automobiles avait atteint des niveaux record en Europe occidentale, des mécanismes de coopération internationale avaient été mis au point, auxquels s'étaient associés des compagnies d'assurance et des fabricants de voitures. Ils étaient aujourd'hui adoptés par les pays d'Europe orientale. D'énormes progrès avaient été faits dans l'informatisation des systèmes de données sur les immatriculations des véhicules automobiles et des bases de données sur les véhicules volés. De manière générale, la coopération internationale dans la lutte contre ce type d'infraction s'était améliorée mais demeurait insuffisante et le flux d'informations entre les organismes compétents, aux niveaux national et international, restait, selon les informations données, insuffisant. Lorsque des accords internationaux avaient été conclus, les modalités pratiques de leur application n'avaient pas encore été mises au point. Les problèmes liés aux langues, aux différences des procédures d'immatriculation et aux documents pertinents n'avaient pas encore été résolus de manière satisfaisante. Les pays n'avaient souscrit que lentement à la base de données internationale sur

les véhicules volés (ASF) de l'OIPC/Interpol, dont toutes les possibilités n'étaient pas encore exploitées. Des conflits de compétence entre les divers organismes d'application des lois au niveau national empêchaient également une lutte efficace contre cette forme de criminalité.

IV. MESURES À PRENDRE PAR LA COMMISSION POUR LA PRÉVENTION DU CRIME ET LA JUSTICE PÉNALE

41. Compte tenu des informations figurant dans le présent rapport, des recommandations de la Conférence de Varsovie données en annexe et de la Déclaration de Moscou (qui doit être présentée à la Commission dans un document de séance), la Commission souhaitera peut-être proposer des mesures pour prévenir et réprimer le trafic de véhicules automobiles.

42. La Commission souhaitera peut-être, en particulier, examiner les domaines d'action prioritaires pour renforcer la coopération internationale entre les divers organismes d'application des lois participant à la lutte contre le trafic des véhicules automobiles.

43. De nombreux gouvernements ont indiqué qu'il était urgent d'offrir une formation spécifique aux responsables de l'application des lois sur des questions pertinentes, afin d'accroître l'efficacité des contrôles aux frontières, d'améliorer les compétences en matière d'identification des véhicules automobiles dont les documents étaient faux ou dont les dispositifs de sécurité avaient été modifiés et de renforcer la fiabilité des contrôles des documents avant l'immatriculation d'un véhicule automobile. La Commission souhaitera peut-être faire siennes les recommandations formulées par la Conférence de Varsovie à cet égard. Si la Commission le décide, la Division, en coopération avec le secteur privé, pourrait élaborer, à l'intention du personnel des organismes d'application des lois et des douanes, un manuel de formation à la prévention et à la répression du trafic de véhicules volés et détournés, qui pourrait être utilisé dans le cadre de la fourniture d'une assistance pratique aux États Membres en faisant la demande.

44. L'attention de la Commission est également attirée sur le traité type relatif à la restitution des véhicules volés ou frauduleusement soustraits figurant à l'annexe de la résolution contenue au paragraphe 4 du rapport de la Conférence de Varsovie, qui représente un outil efficace pour faciliter la procédure de récupération des véhicules volés.

Annexe

**RAPPORT DE LA CONFÉRENCE SUR LE VOL ET LE TRAFIC ILLICITE
DE VÉHICULES AUTOMOBILES**

(Varsovie, 2 et 3 décembre 1996)

INTRODUCTION

1. Sur recommandation du neuvième Congrès des Nations Unies pour la prévention du crime et le traitement des délinquants tenu au Caire du 29 avril au 8 mai 1995, telle qu'approuvée par la Commission pour la prévention du crime et la justice pénale à sa quatrième session, le Conseil économique et social a adopté la résolution 1995/27 du 24 juillet 1995. Au paragraphe 1 de la section II du dispositif de cette résolution, le Conseil a prié la Commission pour la prévention du crime et la justice pénale d'envisager des mesures de prévention et d'élimination du trafic illicite de véhicules automobiles et, à cette fin, a prié le Secrétaire général d'obtenir les vues des gouvernements et des organisations intéressées sur cette question et de rendre compte à la Commission à sa sixième session.
2. Conformément à cette demande, le Secrétariat a invité tous les États Membres et toutes les organisations compétentes à lui communiquer des informations et des données concernant le trafic de véhicules automobiles. L'Institut européen pour la prévention du crime et la lutte contre la délinquance affilié à l'Organisation des Nations Unies, en coopération avec le Ministère de l'intérieur de la Fédération de Russie, a entrepris une enquête sur les caractéristiques de ce problème dans les pays d'Europe et d'Asie centrale en vue d'évaluer les tendances actuelles lors d'une conférence qui se tiendra à Moscou du 28 février au 2 mars 1997.
3. Sur invitation du Gouvernement polonais et avec l'appui du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, la Division de la prévention du crime et de la justice pénale a organisé la Conférence sur le vol et le trafic illicite de véhicules automobiles, qui s'est tenue à Varsovie les 2 et 3 décembre 1996.

I. RECOMMANDATIONS

4. Le 3 décembre 1996, la Conférence a adopté à l'unanimité la résolution ci-après :

“La Conférence sur le vol et le trafic illicite de véhicules automobiles,

Alarmée par l'expansion rapide et l'extension géographique du trafic illicite de véhicules automobiles qui, de plus en plus, transcende les frontières nationales,

Préoccupée par le rôle croissant que joue la criminalité internationale organisée dans le vol et le trafic illicite de véhicules automobiles,

Reconnaissant que le vol de voitures et le trafic illicite de véhicules automobiles, dont le coût est élevé, ont des effets néfastes sur la sécurité et l'économie nationale des États Membres,

Rappelant la résolution 1995/27 du Conseil économique et social, en date du 24 juillet 1995,

Soulignant la nécessité de renforcer et d'améliorer l'efficacité de la coopération internationale à tous les niveaux afin de lutter contre le trafic illicite de véhicules automobiles,

Conscient en particulier de l'importance que revêt la coopération des forces de police au plan international dans la prévention et la répression du trafic illicite de véhicules automobiles ainsi que de la nécessité d'un échange rapide entre les pays d'information sur le statut et l'origine des véhicules automobiles,

Reconnaissant les travaux déjà accomplis par l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/Interpol) pour mettre en place une base de données mondiale sur les véhicules volés,

Se félicitant de la participation et du concours des représentants du secteur privé, en particulier des compagnies d'assurance, des bureaux d'assurance contre la criminalité et des fabricants d'automobiles,

1. *Exprime sa gratitude* au Gouvernement polonais pour avoir accueilli la Conférence ainsi qu'au Gouvernement des États-Unis d'Amérique pour avoir généreusement fourni le financement nécessaire à son organisation;

2. *Présente* les recommandations ci-après à la Commission pour la prévention du crime et la justice pénale pour qu'elle les examine à sa sixième session et leur donne la suite appropriée^a :

a) Les États Membres sont encouragés à améliorer l'échange d'informations sur le vol et le trafic illicite de véhicules automobiles. À cette fin, les États Membres sont encouragés à étudier la possibilité de mettre en place des bases de données nationales sur les véhicules volés et de rassembler d'autres informations pertinentes ainsi que d'appuyer les efforts que déploie l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/Interpol) en communiquant leurs données nationales sur les véhicules volés, conformément aux méthodes spécifiées disponibles, à la base de données internationale ASF sur les véhicules volés d'INTERPOL, outil important dans la lutte contre le trafic international de véhicules. En outre, les États Membres sont instamment engagés à échanger rapidement des informations entre eux, aux échelons bilatéral, sous-régional ou régional, ainsi que par l'entremise des autorités internationales de police appropriées, pour combattre plus efficacement le trafic illicite de véhicules automobiles;

b) Les États Membres devraient envisager de mettre au point des procédures et des documents compatibles pour l'immatriculation et les titres de propriété des véhicules pour permettre aux agents de la force publique et aux autorités douanières d'identifier plus facilement leurs propriétaires légitimes. À titre de premier pas dans cette direction, les États Membres sont instamment engagés à harmoniser les éléments contenus dans les documents d'immatriculation, ce qui contribuerait beaucoup à prévenir le trafic illicite de véhicules automobiles, ainsi qu'à envisager la possibilité d'intégrer leurs bases de données nationales à la base de données internationales sur les véhicules volés. Les États Membres devraient étudier la possibilité d'introduire des procédures de contrôle des activités de récupération pour veiller à ce que les titres de propriété des épaves ne soient pas utilisés pour des véhicules volés. Ils devraient également échanger des informations sur les moyens de renforcer les caractéristiques antifraude des documents d'immatriculation des automobiles;

c) Les États Membres devraient envisager d'apporter les modifications éventuellement nécessaires à leurs lois et procédures nationales afin de mettre le système judiciaire mieux à même de lutter contre le vol et le trafic de véhicules ainsi que de réduire au minimum les problèmes de conflit de propriété qui peuvent se poser lorsque des véhicules volés sont rapatriés de l'étranger;

^aCes recommandations seront portées à l'attention de la réunion sur les véhicules volés que doit organiser du 28 février au 2 mars 1997, à Moscou, l'Institut européen pour la prévention du crime et la lutte contre la délinquance, affilié à l'Organisation des Nations Unies, en coopération avec le Ministère de l'intérieur de la Fédération de Russie, pour examiner les résultats définitifs de l'enquête menée en Europe par l'Institut.

d) Les États Membres ne devraient épargner aucun effort pour renforcer leurs relations dans ce domaine aux échelons bilatéral, régional et interrégional. Dans ce contexte, les États Membres sont encouragés à :

- i) Promouvoir activement une étroite coopération internationale et un échange d'informations par-delà les frontières nationales entre les autorités de police compétentes afin de détecter, d'appréhender et de traduire en justice les trafiquants de véhicules volés, ainsi qu'à promouvoir une étroite coopération entre les autres organisations intéressées afin d'assurer la récupération des véhicules volés et leur restitution à leurs propriétaires légitimes;
- ii) Répondre sans tarder aux demandes d'assistance des autorités de police compétentes d'autres États en vue de faciliter la récupération des véhicules volés;

e) Les États Membres sont instamment engagés à resserrer la coopération internationale dans le domaine de la prévention et de la répression du vol de véhicules, du trafic de véhicules volés et des autres infractions connexes. Les États Membres sont également engagés à négocier et à conclure des accords bilatéraux et/ou multilatéraux en vue de mettre en place une procédure simplifiée et efficace de récupération des véhicules volés. De tels accords devraient définir clairement, entre autres, les documents requis, les procédures de certification, les traductions requises, les dépenses autorisées et l'applicabilité de la taxe sur la valeur ajoutée. À cet égard, les États Membres sont instamment engagés à s'inspirer du traité type figurant en annexe aux présentes recommandations. Les États Membres sont également engagés à s'inspirer, selon que de besoin, des traités types relatifs à l'extradition, à l'entraide judiciaire en matière pénale, au transfert des poursuites pénales et au transfèrement des détenus élaborés sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies, qui constituent un moyen utile d'améliorer la coopération internationale dans le domaine des enquêtes et des poursuites en cas de trafic illicite de véhicules automobiles;

f) Les États Membres devraient être encouragés à adopter un système normalisé au plan mondial pour l'identification de tous les véhicules qu'ils fabriquent ou qu'ils exportent;

g) La Commission est encouragée à prier le Secrétaire général :

- i) D'élaborer à l'intention du personnel des organismes d'application des lois et des douanes un manuel de formation à la prévention et à la répression du trafic de véhicules volés ou frauduleusement soustraits qui pourrait être utilisé dans le cadre de la fourniture d'une assistance concrète aux États Membres qui en feraient la demande;
- ii) D'élaborer et d'exécuter, à l'intention du personnel des organismes d'application des lois et des douanes des pays ayant demandé une assistance technique, des programmes de formation à la récupération des véhicules volés;
- iii) De fournir aux États Membres qui en auraient fait la demande des services consultatifs pour les aider à élaborer ou à réviser les textes législatifs applicables ainsi qu'à conclure des traités bilatéraux, multilatéraux et/ou régionaux dans ce domaine;

h) Les États Membres et le secteur privé sont instamment invités à aider le Secrétaire général à entreprendre les activités visées à l'alinéa g) ci-dessus.

3. *Recommande en outre* que la lutte contre le vol de véhicules et le trafic de véhicules volés tienne compte des progrès récents des techniques antivol et des techniques d'immobilisation ainsi que des possibilités offertes par les technologies nouvelles. Pour appuyer les efforts déployés par les autorités gouvernementales compétentes, les fabricants de véhicules, compagnies d'assurance et fabricants de matériel devraient continuer d'étudier et d'améliorer les systèmes d'identification des véhicules et pièces détachées et communiquer le résultat de leurs études aux organismes d'application des lois compétents."

“ANNEXE

Traité type relatif à la restitution des véhicules volés ou frauduleusement soustraits

(Le Gouvernement de [nom du pays] et le Gouvernement de [nom du pays]^a);

ou

(Les États parties au présent Traité^b)

Conscients du problème croissant que constituent le vol et le trafic illicite de véhicules automobiles.

Considérant les difficultés que peuvent rencontrer sur le territoire d'un État partie les propriétaires innocents pour obtenir la restitution de véhicules volés ou frauduleusement soustraits qui sont récupérés sur le territoire d'un autre État partie.

Désireux d'éliminer ces difficultés et de simplifier les procédures afin de faciliter une restitution rapide de ces véhicules.

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Traité :

1. On entend par 'véhicule', les automobiles, camions, autobus, motocycles, autocaravanes ou remorques de quelque type que ce soit;
2. Un véhicule est considéré comme 'volé' lorsque sa possession a été obtenue sans le consentement de son propriétaire ou de toute autre personne légalement autorisée à l'utiliser;
3. Un véhicule est considéré comme 'frauduleusement soustrait' :
 - a) Lorsque la personne qui l'a loué auprès d'une entreprise légalement autorisée à cette fin dans le cadre de ses activités normales se l'approprie irrégulièrement; ou
 - b) Lorsqu'une personne qui en a la garde en raison de ses fonctions ou sur autorité de justice se l'approprie irrégulièrement;
4. Tous les délais sont exprimés en jours calendaires.

^aFormule à utiliser dans le cas d'accords bilatéraux.

^bFormule à utiliser dans le cas d'accords sous-régionaux ou régionaux.

Article 2

Chacune des Parties s'engage à restituer, conformément aux dispositions du présent Traité, les véhicules :

1. Faisant l'objet d'un certificat d'immatriculation, titre de propriété ou autre document délivré sur le territoire d'une Partie;
2. Volés ou frauduleusement soustraits sur le territoire d'une Partie; et
3. Trouvés sur le territoire d'une Partie.

Article 3

1. Dans tous les cas où ses autorités de police, autorités douanières ou autres autorités mettent sous séquestre ou saisissent un véhicule dont elles ont des raisons de penser qu'il fait l'objet d'un certificat d'immatriculation, titre de propriété ou autre document délivré sur le territoire d'une autre Partie, la Partie intéressée, dans les [trente] jours suivant cette mise sous séquestre ou saisie, informe l'ambassade de l'autre Partie que ses autorités ont la garde du véhicule.

2. Cette notification est accompagnée de toutes les données disponibles permettant d'identifier le véhicule, comme prévu à l'annexe 2, d'une description de l'état du véhicule, de l'indication de l'endroit où il se trouve et de l'autorité qui en a matériellement la garde ainsi que, le cas échéant, d'une description des indices portant à penser qu'il a été utilisé dans le cadre de la commission d'un délit.

Article 4

Les autorités compétentes ayant mis sous séquestre ou saisi un véhicule dont elles ont des raisons de croire qu'il fait l'objet d'un certificat d'immatriculation, titre de propriété ou autre document délivré sur le territoire d'une autre Partie l'entreposent sans tarder et prennent toutes les mesures raisonnablement requises pour le conserver en lieu sûr. Elles s'abstiennent de l'utiliser, de le vendre aux enchères, de le démanteler, de l'altérer ou de l'aliéner. Il est entendu toutefois qu'aucune disposition du présent Traité n'interdit aux dites autorités d'utiliser, de mettre aux enchères, de démanteler, d'altérer ou d'aliéner le véhicule :

a) Si aucune demande de restitution n'a été déposée dans les [soixante] jours suivant la notification faite conformément à l'article 3;

b) S'il est déterminé, conformément au paragraphe 1 de l'article 7, que la demande de restitution du véhicule n'est pas conforme aux dispositions du présent Traité, et si cette détermination a été notifiée conformément au paragraphe 3 dudit article;

c) Si le véhicule n'a pas été repris, dans le délai stipulé au paragraphe 2 de l'article 7, par la personne identifiée dans la demande de restitution comme étant son propriétaire ou le représentant autorisé de ce dernier après que le véhicule a été mis à sa disposition conformément au paragraphe 2 de l'article 7; ou

d) Si le présent Traité, en vertu du paragraphe 2 ou 3 de l'article 8, ne crée pas d'obligation de restituer le véhicule.

Article 5

1. Une partie peut présenter une demande de restitution du véhicule après réception de la notification faite conformément à l'article 3.

2. La demande de restitution est transmise par l'intermédiaire d'un agent consulaire de la Partie requérante, selon la formule jointe à l'annexe II. Copie de la demande est transmise sous couvert d'une note adressée au Ministère des affaires étrangères de la Partie requise. Il n'est présenté de demande qu'après que l'agent consulaire a reçu des copies dûment authentifiées et certifiées des documents suivants :

- a) *i)* Le titre de propriété du véhicule s'il en a été établi ou, à défaut, une déclaration certifiée de l'autorité compétente attestant que le véhicule fait l'objet d'un titre de propriété et indiquant la personne ou entité à laquelle ledit titre a été délivré;
- ii)* Le certificat d'immatriculation du véhicule s'il en a été établi ou, à défaut, une déclaration certifiée de l'autorité compétente attestant que le véhicule est immatriculé et indiquant la personne ou entité au nom de laquelle il est immatriculé;
- iii)* Le contrat de vente ou autre document établissant la propriété du véhicule, si ce dernier ne fait pas l'objet d'un titre de propriété ou certificat d'immatriculation;

b) Le titre de transfert, si le propriétaire du véhicule en a transféré la propriété à un tiers après qu'il a été volé ou frauduleusement soustrait;

c) La déclaration de vol, faite dans un délai raisonnable devant une autorité compétente de la Partie requérante, accompagnée d'une traduction. Si la déclaration de vol a été faite après que la Partie requise a saisi le véhicule ou en a eu possession de toute autre manière, la personne demandant sa restitution doit fournir un document expliquant les raisons du retard avec lequel le vol a été déclaré en y joignant, le cas échéant, toute pièce justificative; et

d) Si la personne qui demande la restitution d'un véhicule n'en est pas propriétaire, une procuration accordée par ce dernier ou son représentant légal, devant notaire, l'autorisant à récupérer le véhicule.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa c), les documents n'ont pas à être accompagnés d'une traduction. En outre, les autorités de la Partie requise peuvent accorder une dérogation à la règle selon laquelle la déclaration de vol doit être accompagnée d'une traduction. La Partie requise n'exige aucune autre légalisation ou authentification des documents.

Article 6

Si une partie apprend, par des moyens autres qu'une notification faite conformément à l'article 3, que les autorités d'une autre Partie peuvent avoir mis sous séquestre, saisi ou pris possession d'un véhicule faisant l'objet d'un certificat d'immatriculation ou autre document délivré sur son territoire, ladite Partie :

a) Peut, au moyen d'une note adressée au Ministère des affaires étrangères de l'autre Partie, demander confirmation officielle de ce fait et prier celle-ci de lui communiquer la notification visée à l'article 3, auquel cas l'autre Partie soit fournit ladite notification, soit explique par écrit les raisons pour lesquelles une notification n'est pas requise; et

b) Peut également, dans les cas appropriés, présenter une demande de restitution du véhicule comme prévu à l'article 5.

Article 7

1. Sous réserve des dispositions de l'article 8, la Partie requise, dans les [trente] jours suivant la réception d'une demande de restitution d'un véhicule volé ou frauduleusement soustrait, détermine si la demande de restitution est conforme aux dispositions du présent Traité, et communique sa décision à l'ambassade de la Partie requérante.

2. Si elle détermine que la demande de restitution d'un véhicule volé ou frauduleusement soustrait est conforme aux dispositions du présent Traité, la Partie requise, dans les [quinze] jours suivant cette décision, met le véhicule à disposition de la personne identifiée dans la demande de restitution comme étant le propriétaire ou le représentant autorisé de ce dernier. Le véhicule demeure à la disposition de ladite personne pendant au moins [quatre-vingt-dix] jours. La Partie requise prend les mesures nécessaires pour permettre au propriétaire ou à son représentant autorisé de prendre livraison du véhicule et le ramener sur le territoire de la Partie requérante.

3. Si elle détermine que la demande de restitution n'est pas conforme aux dispositions du présent Traité, la Partie requise en informe par écrit l'ambassade de la Partie requérante.

Article 8

1. Si un véhicule dont la restitution est demandée est détenu aux fins d'une enquête ou de poursuites pénales, sa restitution conformément au présent Traité est effectuée lorsque sa présence n'est plus requise aux fins de l'enquête ou des poursuites, étant entendu toutefois que la Partie requise prend toutes les mesures appropriées pour que des photographies ou d'autres pièces à conviction soient utilisées, dans tous les cas où cela est possible, aux fins de l'enquête ou des poursuites, de sorte que le véhicule puisse être restitué dès que faire se peut.

2. Si la propriété ou la garde d'un véhicule dont la restitution est demandée fait l'objet d'une action judiciaire en instance sur le territoire de la Partie requise, sa restitution conformément au présent Traité est effectuée dès la fin de ladite procédure, étant entendu toutefois qu'une Partie n'est pas tenue, aux termes du présent Traité, de restituer le véhicule si, à l'issue de la procédure, le véhicule est attribué à une personne autre que la personne identifiée dans la demande de restitution comme étant le propriétaire du véhicule ou son représentant autorisé.

3. Une Partie n'est pas tenue, aux termes du présent Traité, de restituer un véhicule si sa législation stipule qu'il est sujet à confiscation pour avoir été utilisé sur son territoire aux fins de la commission d'un délit. La Partie requise ne confisque pas le véhicule sans donner à son propriétaire ou à son représentant autorisé un préavis raisonnable et la possibilité de contester cette confiscation conformément à sa législation.

4. Une Partie n'est pas tenue, conformément au présent Traité, de restituer un véhicule volé ou frauduleusement soustrait s'il n'est pas présenté de demande de restitution dans les [soixante] jours suivant la notification donnée conformément à l'article 3.

5. Si la restitution d'un véhicule volé ou frauduleusement soustrait est ajournée conformément aux dispositions des paragraphes 1 ou 2 du présent article, la Partie requise en informe par écrit l'ambassade de la Partie requérante dans les [trente] jours suivant la date de réception de la demande de restitution du véhicule.

Article 9

1. La Partie requise n'impose pas de droits à l'importation ou à l'exportation, taxes, amendes ou autres pénalités ou charges pécuniaires sur les véhicules restitués conformément au présent Traité ni à leurs propriétaires ou aux représentants autorisés de ces derniers à titre de condition à leur restitution.

2. Les dépenses effectivement encourues à l'occasion de la restitution du véhicule, notamment les frais de remorquage, d'entreposage, d'entretien et de transport ainsi que les frais de traduction des documents requis en vertu du présent Traité sont à la charge de la personne ou de l'entité demanderesse et doivent être acquittés avant la restitution du véhicule. La Partie requise n'épargne aucun effort pour veiller à ce que les dépenses ne dépassent pas un montant raisonnable.

3. Dans des cas particuliers, les dépenses afférentes à la restitution d'un véhicule peuvent comprendre les frais de réparation ou de remise en état qui peuvent avoir été nécessaires pour permettre que le véhicule soit déplacé jusqu'à une aire d'entreposage ou pour le conserver dans l'état dans lequel il a été trouvé. La personne ou entité ayant demandé la restitution d'un véhicule n'est pas responsable des dépenses afférentes à tous autres travaux accomplis sur le véhicule tandis qu'il était sous la garde des autorités de la Partie requise.

Article 10

Les mécanismes prévus par le présent Traité en vue de la récupération et de la restitution des véhicules volés ou frauduleusement soustraits sont en sus de ceux prévus par la législation de la Partie requise. Aucune disposition du présent Traité ne porte atteinte aux droits de récupération de véhicules volés ou frauduleusement soustraits prévus par la législation applicable.

Article 11

1. Tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Traité est réglé par voie de consultations entre les Parties.

2. Le présent Traité est sujet à ratification et entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

3. Le présent Traité peut être dénoncé par l'une ou l'autre des Parties moyennant préavis écrit de [quatre-vingt-dix] jours au moins^c.

FAIT à [lieu] le _____, en double exemplaire en langues _____ et _____, les deux textes faisant également foi.

ANNEXE I

Éléments d'identification que doit contenir la notification faite conformément à l'article 3

1. Numéro d'identification du véhicule.
2. Nom du fabricant du véhicule.

^cDisposition applicable dans le cas d'accords bilatéraux. D'autres dispositions appropriées conformes au droit national et à la pratique usuelle devront être insérées dans les accords sous-régionaux ou régionaux.

3. Modèle et année de fabrication du véhicule, s'ils sont connus.
4. Couleur du véhicule.
5. Numéro d'immatriculation du véhicule et autorité ayant délivré le certificat d'immatriculation (si disponible).
6. Numéro d'identification et nom de la ville/de l'autorité (si disponible).
7. Description de l'état du véhicule, et notamment de sa mobilité, s'il est connu, et des réparations qui semblent nécessaires.
8. Emplacement du véhicule.
9. Identité de l'autorité ayant la garde matérielle du véhicule et de la personne à contacter, avec indication du nom, de l'adresse et du numéro de téléphone de la personne disposant d'informations concernant la récupération du véhicule.
10. Le cas échéant, toutes informations indiquant que le véhicule a été utilisé à l'occasion de la commission d'un crime.
11. Le cas échéant, indication de la possibilité que le véhicule soit confisqué conformément à la législation de l'État auteur de la notification.

ANNEXE II

Demande de restitution d'un véhicule volé ou frauduleusement soustrait

L'ambassade de [nom du pays] demande respectueusement que [l'autorité compétente] de [nom du pays] restitue le véhicule décrit ci-dessous [à son propriétaire/au représentant autorisé de son propriétaire] conformément au Traité relatif à la restitution des véhicules volés ou frauduleusement soustraits :

Marque :
Modèle (année) :
Type :
Numéro d'identification du véhicule :
Numéro d'immatriculation :
Propriétaire en titre :

L'ambassade de [nom du pays] certifie qu'elle a examiné les documents suivants présentés par [identité de la personne ayant présenté les documents] comme preuve [de sa propriété du véhicule/de la propriété du véhicule de la personne pour le compte de laquelle l'intéressé agit en qualité de représentant autorisé] et les a trouvés en bonne et due forme conformément à la législation de [juridiction compétente].

- a) (Description du document);
- b) (Description du document);
- c) (Description du document);
- d) (Description du document).

Formule de politesse
Lieu et date
Pièces jointes”

II. ORGANISATION DE LA CONFÉRENCE

A. Participation

5. Les États Membres ci-après étaient représentés à la Conférence : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Canada, Croatie, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Tunisie, Turquie et Ukraine.

6. Le Japon était également représenté par un observateur.

7. Le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) était également représenté par un observateur.

8. Étaient représentés à la Conférence les instituts suivants : Institut interrégional de recherche des Nations Unies sur la criminalité et la justice et Institut européen pour la prévention du crime et la lutte contre la délinquance, affilié à l'Organisation des Nations Unies.

9. Étaient représentées par des observateurs les organisations intergouvernementales ci-après : Commission européenne, Unité de drogues Europol, Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) et Organisation internationale de circulation routière.

10. Étaient représentées par des observateurs les autres organisations ci-après : ARGOS-Groupement d'assureurs français pour l'identification, la recherche et la récupération de véhicules indemnisés, Canadian Automobile Theft Bureau, Comité européen des assurances, Centre finlandais de l'assurance automobile, International Association of Auto Theft Investigators, International Touring Alliance, Mercedes Benz A.G., National Insurance Crime Bureau, Renault SA et Service suédois d'enquête des assurances.

B. Ouverture de la Conférence

11. La Conférence a été ouverte par S. E. M. Wlodzimierz Cimoszewicz, Premier Ministre de la Pologne, lequel, après avoir souhaité la bienvenue aux participants, a mis en relief la menace croissante représentée par la criminalité transnationale organisée sous toutes ses formes insidieuses, y compris le vol et le trafic illicite de véhicules automobiles. Soulignant que l'on devait voir dans la Conférence un progrès concret sur la voie de la mise en œuvre de la Déclaration politique de Naples et du Plan mondial d'action contre la criminalité transnationale organisée (voir A/49/748, annexe, chap. IV.A), qui marquaient un tournant dans la coopération internationale pour la lutte contre la criminalité organisée, le Premier Ministre a réitéré que le Gouvernement polonais était fermement résolu à continuer de jouer un rôle de premier plan pour promouvoir la coopération internationale dans ce domaine, comme en témoignait la proposition qu'avait faite récemment le Président de la Pologne à l'Assemblée générale, à sa cinquante et unième session, en vue de l'élaboration d'un projet de convention-cadre contre la criminalité organisée. Le Premier Ministre a relevé qu'il importait au plus haut point que la Conférence parvienne à des recommandations concrètes de nature à renforcer les capacités nationales et internationales de combattre efficacement cette forme de criminalité par de nouveaux moyens juridiques et techniques.

12. L'administrateur chargé de la Division de la prévention du crime et de la justice pénale, au nom du Secrétaire général de l'ONU et du Directeur général de l'Office des Nations Unies à Vienne, a exprimé ses sincères remerciements au Gouvernement polonais pour l'appui inébranlable que ce dernier apportait au Programme des Nations Unies pour la prévention du crime et la justice pénale. La Conférence avait été convoquée pour étudier un problème dont l'ampleur et l'impact n'avaient cessé d'augmenter et qui, de plus en plus, revêtait un caractère transnational. Le vol et le trafic illicite de véhicules automobiles étaient devenus une autre activité pour la criminalité organisée, qui avait recours à des méthodes, comme les pots-de-vin et la corruption aussi bien d'agents publics que de représentants d'entreprises privées, qui sapait la solidité des institutions démocratiques et économiques. La Conférence représentait une innovation car elle rassemblait pour la première fois sous l'égide du Programme des Nations Unies pour la prévention du crime et la justice pénale des représentants des gouvernements et du secteur privé. Des solutions efficaces ne pouvaient être trouvées que si l'on créait un effet de synergie entre les institutions publiques, les fabricants et les compagnies d'assurance.

C. Élection du bureau

13. La Conférence a élu par acclamation le bureau suivant :

Président : M. Andrzej Anklewicz (Pologne)
Vice-Président : MM. René Bregeon (France) et Konstantin Goriainov (Fédération de Russie)
Rapporteur : M. Jonathan M. Winer (États-Unis d'Amérique)

14. La Conférence a décidé de créer un groupe de travail informel à composition non limitée pour étudier les projets de propositions et recommandations et de le placer sous la présidence de M. Goriainov, Vice-Président de la Conférence.

D. Adoption de l'ordre du jour

15. La Conférence a adopté l'ordre du jour ci-après :

1. Ouverture de la Conférence.
2. Élection du bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Évaluation de la situation.
5. Échange d'informations.
6. Législations nationales, y compris règlements relatifs à l'immatriculation des véhicules et procédures de récupération de véhicules volés.
7. Coopération internationale et rôle du secteur privé en matière de prévention et de répression du vol et du trafic illicite de véhicules automobiles.
8. Conclusions et recommandations.
9. Adoption du rapport.

III. RÉSUMÉ DES DÉBATS

16. Avant d'ouvrir les débats, le Vice-Ministre polonais de l'intérieur, Président de la Conférence, a remercié les participants de la confiance manifestée à son gouvernement et a souligné le vif intérêt avec lequel il attendait le riche échange de vues et d'informations qui déboucherait sur l'adoption de solutions communes à un problème commun.

17. Les délégations ont exposé les caractéristiques et la dynamique de plusieurs formes de criminalité dans leurs pays respectifs et ont décrit l'impact qu'elles avaient sur les pays voisins et les autres pays. Elles ont également précisé les méthodes qui avaient été mises au point dans leurs pays pour s'attaquer au problème du vol de véhicules automobiles. Elles ont mentionné notamment l'établissement de liaisons bilatérales informatisées qui permettaient aux services d'application des lois intéressés d'échanger rapidement des données au sujet des véhicules volés. Plusieurs délégations et observateurs ont mentionné les nouvelles technologies mises au point pour améliorer le marquage et l'identification des véhicules automobiles et pour localiser les véhicules volés grâce à l'utilisation de satellites et d'émetteurs radio. Des orateurs se sont dit préoccupés du manque d'efficacité de la coopération internationale, qui était imputable en partie aux lacunes des législations et des mécanismes de contrôle nationaux. On a souligné en particulier la nécessité d'un échange d'informations efficace et rapide qui garantisse néanmoins les droits de l'individu, et particulièrement le droit à la vie privée. Afin de resserrer la coopération internationale, il fallait s'employer à uniformiser les procédures et documents d'immatriculation. On a fait observer que les problèmes causés par la multiplicité et la divergence de ces documents et procédures étaient aggravés par les différences de langues et par le manque de connaissances et d'expérience du personnel chargé du contrôle aux frontières. On a souligné en outre que les pays devraient resserrer leur coopération dans le domaine de la récupération et de la restitution des véhicules volés.

18. Un représentant a rendu compte des résultats de deux réunions des services de police de 24 pays d'Europe qui avaient eu lieu pendant le second semestre de 1996. Tout en soulignant que ces réunions avaient eu un caractère essentiellement technique, il a appelé l'attention sur l'intérêt des recommandations qui avaient été formulées en vue d'améliorer la formation des services de police.

19. D'autres représentants ont exposé à la Conférence les progrès réalisés en ce qui concerne la création et le fonctionnement de banques de données nationales. Aux États-Unis, par exemple, le nombre d'opérations - ouverture ou fermeture de dossiers ou réponses à des demandes de renseignements - réalisées par le Centre national d'information sur la criminalité atteignait 1,5 million par jour. Le Canada avait partiellement accès aux données rassemblées par ce centre, et d'autres pays pouvaient eux aussi être autorisés à y avoir accès sous réserve de signer un accord d'utilisation.

20. Les observateurs de l'Institut interrégional de recherche des Nations Unies sur la criminalité et la justice et de l'Institut européen pour la prévention du crime et la lutte contre la criminalité, affilié à l'Organisation des Nations Unies, ont rendu compte des initiatives prises par leurs organismes respectifs dans ce domaine. L'observateur de l'Institut des Nations Unies a appelé l'attention sur une étude de la victimisation réalisée dans un certain nombre de pays développés et de pays en développement, qui avait permis d'identifier certaines des tendances actuelles des vols d'automobiles. L'observateur de l'Institut européen a exposé certains des résultats préliminaires de l'enquête menée en Europe en coopération avec le Ministère de l'intérieur de la Fédération de Russie.

21. Les observateurs d'INTERPOL ont fait un exposé sur la base de données internationale sur les véhicules volés (ASF) constituée par cette organisation pour centraliser les informations concernant les véhicules volés. Tous les États membres d'INTERPOL pourraient prochainement avoir accès à cette base de données. Lorsqu'elle serait pleinement opérationnelle, elle faciliterait certainement beaucoup le travail des autorités de police. Les pays qui n'avaient pas de base de données nationale sur les véhicules volés pourraient utiliser pour leurs besoins la base de données d'INTERPOL. Trois méthodes pouvaient être utilisées pour mettre à jour la base de données, et l'on pouvait aisément l'interroger sous Windows. Le réseau de télécommunications d'INTERPOL devrait couvrir le monde entier d'ici à 1998. À ce stade, quatre pays transféraient déjà des données et 13 autres s'étaient procurés le

logiciel nécessaire pour interroger la base et la mettre à jour à distance. Cinq autres pays se disposaient à télécharger des données. Enfin, une formation à l'utilisation du logiciel était actuellement dispensée aux pays d'Amérique latine.

22. Les observateurs des compagnies d'assurance et des fabricants de véhicules ont informé la Conférence des activités réalisées pour prévenir et réprimer cette forme d'activité criminelle. Ils ont indiqué en particulier que de nouveaux systèmes avaient récemment été mis au point ou étaient à l'étude pour améliorer l'identification des véhicules ou pour en rendre le vol plus difficile, notamment au moyen de mécanismes perfectionnés de localisation. Le secteur privé s'employait activement à appuyer les efforts déployés par les gouvernements et encourageait le recours à la recherche et à la technologie.

IV. ADOPTION DU RAPPORT

23. La Conférence a adopté son rapport, y compris les recommandations figurant au chapitre premier ci-dessus, le 3 décembre 1996.

24. Après l'adoption du rapport, le représentant de l'Organisation internationale de circulation routière, exprimant le plein appui de son organisation au Traité type relatif à la restitution des véhicules volés ou frauduleusement soustraits, a appelé l'attention de la Conférence sur les travaux entrepris par la Commission économique pour l'Europe et en particulier sur le projet de convention sur les mesures de prévention du vol de véhicules en circulation routière internationale et de défense des droits de leurs propriétaires légaux dont le Comité des transports intérieurs avait entrepris l'examen (TRANS/SC.1/WP.1/R.129). Il a également exprimé le souhait que ce document soit porté à l'attention de la Commission pour la prévention du crime et la justice pénale.

V. CLÔTURE DE LA CONFÉRENCE

25. M. Leszek Miller, Secrétaire général du Conseil des ministres de la Pologne, a prononcé la clôture de la Conférence et souligné qu'en raison des effets pernicieux de la criminalité transfrontière, la coopération internationale visant à lutter contre cette forme de délinquance venait au quatrième rang, par ordre d'importance, après la coopération politique, économique et militaire. C'était dans cette perspective qu'il fallait replacer l'initiative qu'avait récemment prise la Pologne à l'Assemblée générale pour promouvoir l'élaboration d'une convention-cadre contre la criminalité organisée. Les recommandations concrètes formulées par la Conférence reflétaient à la fois la volonté politique et le souci des États Membres d'associer leurs efforts dans la lutte contre une forme particulièrement néfaste de criminalité organisée.

26. L'administrateur chargé de la Division de la prévention du crime et de la justice pénale a assuré la Conférence que la Division ferait tout ce qui était en son pouvoir pour donner la suite appropriée à ses recommandations en les portant, comme celle-ci l'avait demandé, à l'attention de la Commission pour la prévention du crime et la justice pénale à sa sixième session, qui devait se tenir à Vienne du 28 avril au 9 mai 1997. Il a également remercié le gouvernement hôte et tous les participants de leur coopération, qui avait garanti le succès de la Conférence en dépit du temps et des ressources limités qui avaient été disponibles.

27. Le Président de la Conférence, exprimant sa satisfaction devant le travail accompli au cours des deux journées qu'avait duré la réunion, a souligné qu'il fallait veiller à ce que les recommandations formulées soient dûment appliquées. Avant de prononcer officiellement la clôture de la Conférence, le Président a demandé aux participants de soumettre au Secrétariat, le 28 février 1997 au plus tard, les observations ou propositions spécifiques qu'ils pourraient avoir à formuler au sujet du traité type.