



预防犯罪和刑事司法委员会

第六届会议

1997年4月28日至5月9日，维也纳

临时议程*项目6(e)

国际合作打击非法贩卖机动车辆的犯罪活动

预防和禁止非法贩卖机动车辆的措施

秘书长的报告

摘 要

本报告审查了非法贩卖机动车辆的严重程度，并概述了各国和有关组织遵照经济及社会理事会第1995/27号决议作出的答复。报告还强调说明了最近为加强国际合作打击这种广泛的犯罪活动所采取的主动行动，包括1996年12月2日和3日在华沙举行的偷窃和非法贩卖机动车辆问题会议。该会议报告附于本报告中。

* E/CN.15/1997/1.

目 录

	段 次	页 次
导言.....	1 - 6	2
一、国际非法贩卖机动车辆活动的严重程度.....	7 - 9	3
二、从各国政府收到的资料.....	10 - 32	4
三、从各组织收到的资料.....	33 - 40	11
四、预防犯罪和刑事司法委员会要求采取的行动.....	41 - 44	13
附件： 1996年12月2日和3日在华沙举行的偷窃和非法 贩卖机动车辆问题会议报告.....		15

导 言

1. 1995年7月24日，经济及社会理事会通过了1995年4月29日至5月8日在开罗举行的关于执行第九届联合国预防犯罪和罪犯待遇大会的各项决议和建议的第1995/27号决议。经社理事会在该决议第二节第1段中，请预防犯罪和刑事司法委员会审议预防和禁止非法贩卖机动车辆的措施，并请秘书长征求各国政府和有关组织对这一问题的意见，以及向该委员会第六届会议提出报告。

2. 依照第1995/27号决议，秘书处征求了各国和有关组织对预防和禁止非法贩卖机动车辆问题的意见。截至1997年2月19日，已收到如下国家的答复：阿根廷、澳大利亚、白俄罗斯、巴西、文莱达鲁萨兰国、哥伦比亚、塞浦路斯、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、圭亚那、印度、以色列、意大利、日本、科威特、阿拉伯利比亚民众国、卢森堡、菲律宾、沙特阿拉伯、斯洛伐克、突尼斯和土耳其。

3. 此外，还收到了如下组织的答复：独立国家联合体、欧洲联盟、国际刑警组织、美洲国家组织和非洲统一组织。欧洲经济委员会也提供了资料。

4. 在组成联合国预防犯罪和刑事司法方案网络的机构中，联合国附属欧洲预防和控制犯罪研究所以及澳大利亚犯罪学研究所也提供了资料。欧洲研究所与俄罗斯联邦内务部合用，实施了一项国际合作预防和控制非法贩卖机动

车辆的项目。通过向欧洲各国包括前苏联各共和国寄送的明细调查表收集了有关资料。以前已对调查表作了答复的欧洲国家无须再提供秘书处依照经济及社会理事会第 1995/27 号决议要求提供的资料。因此，白俄罗斯和芬兰在其各自的答复中提到了上述调查表。

5. 本报告载有所收到的答复摘要以及最近采取的打击非法贩卖机动车辆国际行动概况, 包括 1996 年 12 月 2 日和 3 日在华沙举行的偷窃和非法贩卖机动车辆问题报告作为附件。

6. 本报告还提请人们注意 1997 年 2 月 28 日至 3 月 2 日, 由欧洲预防和控制犯罪研究所与俄罗斯联邦内务部在莫斯科组织召开的国际合作预防和控制非法贩卖机动车辆会议报告。

一、国际非法贩卖机动车辆活动的严重程度

7. 世界范围的有组织的跨国犯罪集团日益涉足非法贩卖机动车辆的犯罪活动。这类活动被认为是风险小, 赢利大。由于犯罪网络组织严密, 犯罪活动诡计多端, 在一个地区偷窃的机动车辆能轻而易举地走私到遥远的目的地。执法机构间合作不充分, 机动车辆注册前未实行适当管制, 腐败行为, 世界各地有关善意占有机动车辆的立法不统一, 注册惯例五花八门以及培训车辆检查员的程序不一, 这些问题一般被视为有助于有组织的跨国犯罪集团参与此种有利可图的非法贩卖机动车辆活动的因素。

8. 例如在欧洲, 东欧边界的开放以及跨国迁移的日益自由化, 大大促进了非法贩卖机动车辆这一现象的跨国化。因此, 该地区许多国家政府都强调必须建立有效交流被窃车辆资料系统, 而且执法机构、海关关员和边境管制当局须进行更加有效的国际合作, 以预防和控制非法贩卖机动车辆。

9. 国际合作的一个主要方面, 是追回被窃或被盗用的车辆。1996 年 12 月 2 日和 3 日在华沙举行的偷窃和非法贩卖机动车辆问题会议除其他外, 建议敦促各国谈判和缔结有关简易有效的收回被窃车辆程序的双边和或多边协议。此类协议应特别明确地说明所需的文件、证明手续、翻译要求、核定费用和增值税之适用。示范条约载于本报告所附会议报告第 4 段所载决议附件

中。各国还可酌情采用现有联合国有关引渡、相互协助处理刑事案件、转移诉讼程序和转交犯人的示范条约，以此作为一种有用工具，在调查和起诉非法贩卖机动车辆的案件中加强国际合作。

二、从各国政府收到的资料

阿根廷

10. 阿根廷最近颁布的一项新的法律，修改了惩处各种与机动车辆有关的犯罪活动（偷窃、驾车兜风，合谋等）的规定。该国被窃机动车辆统计数字表明，1994年以来，被窃车辆有所减少，而1992年以来，追回车辆百分比一直在下降。

澳大利亚

11. 1993年至1995年，澳大利亚机动车辆被窃率有所增加。据报告，1995年有126,919辆机动车辆被窃。

巴西

12. 巴西报告说，最近颁布的一项法律修改了刑法典的某些条款，以便更加严厉制裁偷窃机动车辆的罪行。该国特别实行了一项进一步制裁将被窃车辆运往其他国家者的规定。伪造车辆识别号码或零部件者现要受到3至6年监禁和罚款的惩罚。

文莱达鲁萨兰国

13. 在文莱达鲁萨兰国，非法贩卖机动车辆的活动未向警方报告。

哥伦比亚

14. 据哥伦比亚报告，1996年被窃机动车辆数目增加了41%，其中摩托车占很大一部分。摩托车在该国大部分地区是最通用的交通工具。有些人为了取得机动车辆常采取暴力行为。哥伦比亚说明，有关官员，包括那些负责注册

的官员的腐败，助长了非法贩卖机动车辆，亦即“变相买卖机动车辆”的活动。执法官员未得到充分培训以及对边境进行系统管制的资金匮乏，是促使这种犯罪活动增加的另外一些因素。车辆被窃与不断需要廉价备件有关，而这种需要只能通过非法手段得到满足。保险欺诈也很常见。尽管非法贩卖机动车辆的问题已存在多年，但情况日益恶化，这是因为有关各级未采取行动，而且立法不够充分，不足以抵制这种有组织的非法贩卖机动车辆现象。哥伦比亚报告了它提出的邻国执法机构间加强国际合作的倡议以及归还被窃车辆双边协议。该国提出了一些预防或制止非法贩卖机动车辆的措施，例如，按欧洲和美利坚合众国的做法，所有机动车辆，普遍采用 17 位数车辆识别号码，并将非法注册车辆作为一种具体罪行予以惩处。

塞浦路斯

15. 在塞浦路斯，交通和工程部公路交通部门负责机动车辆注册。机动车辆注册前，要经过检查，以确定注册文件细目是否与车辆本身的情况相符。如有疑问，或注册文件可能有假，就须将此事宜交由警方调查。

爱沙尼亚

16. 在爱沙尼亚，1996 年偷窃机动车辆的活动比 1995 年略有减少。偷窃机动车辆的方式主要有两种，其一是，通常在夜间从停车场或车库偷窃不太值钱，安全系统不灵的汽车。有些汽车被运到俄罗斯联邦，使用的多是假证件，或在爱沙尼亚卖掉。但是，所卖的是大部分汽车的零件。其二，较昂贵且安全系统较好的汽车不常被偷，但基本上是有组织的犯罪活动的目标。偷窃这类汽车通常是根据需要，而且有可能在国外出售。难以识破的假证件是预先伪造的。参与这类贩卖活动的犯罪组织一般包括若干国家成员。爱沙尼亚多是处于接收非法贩卖的机动车辆一头，具有伪造证件和安全编码的被窃车辆在此卖掉，以使这些车辆合法化并重新出售。在预防非法贩卖机动车辆方面具有广泛的法律基础，这包括习惯法规定、刑法典和对车辆买卖实行管制的政府命令。但令人遗憾的是，移徙、注册和车辆销售的有关文件出现了假冒。据报告正努力改进控制文件鉴定的方法。保护善意车主的国家法给向原拥有国退还被窃车辆造成了困难。

法国

17. 法国报告说 1995 年被窃车辆数目有所下降，收回车辆百分比增至 75%。有组织的犯罪集团主要偷窃车辆备件或型号更加昂贵的车辆，以出口到北非、中东和东欧。1994 年实行的计算机化国家注册记录以及控制销毁失事车辆所有权凭证的规定，对偷窃车辆活动的减少起到了促进作用。该国还依照欧洲联盟的指示，制订了改进机动车辆安全装置的法律规定。收集全部所报被窃车辆资料的国家数据库已运作了多年，而且是申让数据库的一部分。1994 年该国设立了计算机化国家机动车辆记录。提高公众认识运动和对执法官员进行的特殊培训证明是另外一些预防和控制非法贩卖机动车辆的有效行动。

德国

18. 德国报告说，非法贩卖机动车辆是 1992 年 7 月 15 日禁止非法贩运毒品和其他有组织的犯罪表现（OrgKG）条例所涉及的一个方面。该条例包括严加惩办的具体法律规定。尤其是，严重的集团偷窃和结伙倒卖被窃财产被视为严重的刑事犯罪。这产生了一些结果，如洗钱规定及财产和延长罚金期限规定的适用，以及根据有关合谋问题的规定，在此类刑事犯罪的最初筹划阶段所进行的惩处。《刑事诉讼法典》第 100 节所涉窃听电话一类也适用于上述罪行。1994 年 10 月 28 日《制止犯罪条例》作出的处罚规定涉及伪造机动车辆注册文件和有关罪行。

希腊

19. 希腊报告说，自 1992 年以来，被窃车辆数目不断增加，而被窃车辆收回率却大大下降。刑法典涉及与非法贩卖机动车辆有关的犯罪，如伪造、偷窃、盗用、收取和分配赃款等。有关非法贩卖机动车辆的法律规定包括 1165/1918 号法律（海关法规）第 100 条，该条说明了各种形式的走私活动，包括取走车辆底盘牌号，将此置于未支付适当关税的任何其他车辆。此外还有内政和公共秩序部颁布的关于失物招领、被窃物品和找寻人与物的第 2/85 号法律条例。关于预防和禁止使犯罪活动收益合法化的第 2331/1995 号法律以及其他处罚规定和关于批准公路法规的第 2094/1992 号法律第 9 章均载有

涉及非法贩卖机动车辆的规定。希腊还说明，有一条路线用于将被窃豪华汽车从西欧运往东欧，途径意大利、希腊和保加利亚。希腊与邻国和一些中欧国家缔结了有关警方进行合作的双边协议。据报告，在国家一级，警方正与海岸警卫队、海关关员、司法机构及其他有关当局进行密切合作。

圭亚那

20. 在圭亚那，过去两年才开始重视对机动车辆被窃情况进行统计，而且追回率很高。没有证据表明该国存在有组织的非法贩卖机动车辆活动，偷窃活动往往与备件短缺有关。

印度

21. 在印度，由于该国的规模和地理构造，非法贩卖机动车辆活动是在国内，而不是在国际进行的。1992年至1994年，被窃机动车辆数目不断增加，而同期被窃车辆追回率却从50.1%降至39.3%。被窃摩托车的数目及其追回率均有下降。随着国家犯罪记录局丢失和找回机动车辆数据的计算机化，转让车辆所有权必须由执法机构开具无异证明。此类证明担保有关车辆未被偷窃。该国正考虑建立计算机化国家运输注册和颁发许可证系统。

以色列

22. 在以色列，偷窃车辆行为被法庭和起诉人斥之为国家一害。偷窃机动车辆活动是有组织的，并分阶段进行，即车辆订购、偷窃、卸成零件、在自由市场出售零件，并给车辆配备新的假冒识别编码。这种犯罪行为是合法车辆修理系统的一部分。没有任何安全装置证明能有效对付偷窃车辆活动，而且拆卸车辆是一种在若干领有执照的“隐密工厂”进行的完全专业化的活动。1995年有32,767辆车辆被窃，追回车辆占40%。1994年11月，在保险公司协会的赞助下，设立了一个查找被窃车辆股。1995年10月，成立了部间委员会，负责审查打击这种犯罪形式的可行的抵制措施。该委员会发布了一些建议，包括如下方面：将查找被窃车辆股的活动扩大到所有地区；成立地区和分区调查料；利用磁卡和随机程序注册车辆和转让车辆所有权；以及对安全装置实行免税。除该委员会的报告外，即将通过一项对使用和买卖

机动车辆备件实行管制的法律。

意大利

23. 在意大利，1995年至1996年，被窃车辆数目略有增加。车辆追回率平均达到50%左右。不过各地区差别很大，从14.49%到84.62%不等。据报告，所提出的倡议包括交通警刑警队制止非法贩卖机动车辆协调计划。

日本

24. 在日本，1995年向警方举报的机动车辆被窃案件达277,239起。其中识别出罪犯的案件占27.1%。1994年至1995年该国对大规模非法贩卖机动车辆活动进行了调查，并确定车辆出口有两个主要模式：由出口商或船员将车辆作为私人财物运往国外。这些车辆的主要接收国是中国和越南。在机动车辆登记注册前，不得就该机动车辆所有权的取得或损失，向第三方索取款项。

科威特

25. 科威特报告说，其《海关法》所载有关走私罪的规定也适用于非法贩卖机动车辆。

阿拉伯利比亚民众国

26. 在阿拉伯利比亚民众国，机动车辆偷窃犯罪率最高的当数高度城市化的黎波里安全区。1990年至1995年，机动车辆偷窃犯罪案从2629起增至4197起。据报告，在阿拉伯利比亚民众国，未出现非法贩卖被窃机动车辆活动和有组织的机动车辆偷窃集团。销售市场汽车备件的价格和可获性，对被窃机动车辆数量的增加大有影响。有迹象表明，废弃的被窃机动车辆堆集处的工人参与了此类活动。有时治安官员对废车处理综合企业进行的监督管理活动，在降低机动车辆偷盗犯罪率方面取得了积极的结果。

卢森堡

27. 据报告，在卢森堡，1988年至1996年被窃机动车辆数量不断增加，直至1993年，随后，特别是1995年至1996年开始大幅度下降。同一时期，被窃车辆回收率占29%至45%。卢森堡被窃车辆通常出口到比利时、东欧国家、前苏联各共和国、北非国家和中东。除偷窃、伪造证件和改变机动车辆识别部件外，保险欺诈也是一种司空见惯的现象。作为一项预防性措施，进口车辆注册手续更加严格，而且实行更加全面的控制。自申让数据库建立以来，对若干被窃车辆进行了追踪。在比利时、荷兰和卢森堡，建立了计算机化机动车辆注册资料交流系统。卢森堡还正在采取步骤，准备加入国际刑警组织自动调查机构国际被窃车辆数据库。

菲律宾

28. 在菲律宾，海关局对大型集装箱实行的管制，导致偶然发现了被窃车辆。海关局在预防非法贩卖机动车辆方面发挥了至关重要的作用，因为进口车辆未经证明已支付关税和税款不得注册。运输部陆地运输局参加了机动车辆注册工作。菲律宾说明了对拦截汽车和道路抢劫行为做出的具体法律规定。1996年，强抢车辆案占被窃车辆的34.2%，而存车被窃案仅占5%。陆地运输局，菲律宾民警交通管理队以及菲律宾海岸警卫队为打击非法贩卖机动车辆活动，采取联合行动，建立了查找机动车辆问询数据库。陆地运输局办理车辆注册手续以警方以前开具的出港证为准，同时，未经交通管理队出具所需的许可证，海岸警卫队不允许将车辆从一个岛屿运往另一个岛屿。

沙特阿拉伯

29. 沙特阿拉伯报告说，与有组织的犯罪有关的被窃和走私机动车辆案在几年前就引起了当局的注意。对怀疑被窃的进口车辆，均全面加以管制，以查明出口商，并核实手读是否合法。如果车辆原产国或车辆装运国的保安当局提供了文件，则入境点官员须查明此两类国家当局是否要求送还车辆。

斯洛伐克

30. 斯洛伐克报告说，自1990年以来，非法贩卖机动车辆的问题已引起人们的关注。1993年所举报的此类案件数最多。1995年该国采取了严厉的抵

制措施，这对减少案发率及增加车辆追回率和揭发率起到了促进作用。斯洛伐克说明。它本身是被窃车辆过境和目的国。大批被盗用车辆在边境被查获。有组织的犯罪包括伪造文件，贩卖被需车辆和逃税，造成这种情况的原因是该国社会和经济制度的变革以及边境的开放，从而导致个人包括外国人随意迁移，而且昂贵车辆的需求量和注册辆数也日益增加。保险欺诈活动也相当频繁，尽管尚无现成的数据。过去几年，犯罪集团的组织更加复杂。执法官员所揭露的往往是些低级走私者，而不是犯罪组织的高层人物。犯罪分子日益利用高级技术装置，使先进的安全系统丧失功能。据报告就此问题采取了若干主动行动，其中包括警察学院进行的一项研究以及 1995 年举行的一次国际会议。打击非法贩卖机动车辆的法律规定正在修订中，而且最近还重新设计了安全器件。警方与建立了编码系统的布拉迪斯拉发汽车编码公司合作，建立了中心注册系统。目前斯洛伐克的保险公司要求将编码系统作为一种强行使用的器件。该系统包括在每辆车的车窗刻上车辆识别号码的最后八位数字，以便于识别和发现被窃车辆，斯洛伐克是首先将其国家被窃车辆数据库转入国际刑警组织自动调查机构国际被窃车辆数据库的国家之一。

突尼斯

31. 在突尼斯，1980 年代中期非法贩卖机动车辆活动开始显露，尤其是豪华车辆成了这类活动的主要目标。在比利时、法国、德国、意大利和瑞士等国，此类车辆很容易到手。偷窃或盗用机动车辆的方法各种各样，如租购或租用，并随后卖掉。已破获一个有组织的犯罪集团。该集团包括邻国成员，并参与偷窃了突尼斯的豪华车辆，以在国外出售。

土耳其

32. 土耳其报告说，最近它建立了计算机化注册系统。有关文件已重新设计，这使通过全息图伪造文件更加困难。土耳其全国建立了注册牌照安全编码系统，以防止偷窃车辆和牌照。所报告的被窃车辆全部资料均记入《被窃车辆项目》，并向全国散发。土耳其也在考虑加入国际刑警组织自动调查机构国际被窃车辆数据库。

三、从各组织收到的资料

33. 独立国家联合体（独联体）表明，自 1988 年以来，非法贩卖机动车辆的活动日益增加，1992 年达到了高峰。由于 1993 年至 1995 年通过了一揽子抵制措施，在独联体某些成员国，这类犯罪活动已有减少，尽管现有汽车数量迅速增加。自 1994 年以来，独联体大多数成员国，特别是中亚地区的案发数明显减少。在独联体西部地区，这个问题依然很严重，被窃和未经许可使用的机动车辆数量正在增加，消除这类犯罪活动的成功率仍很低。由于这些国家人口在经济上的脆弱性。数以万计的机动车辆被窃是破坏稳定的重要因素，未举报的车辆偷窃活动仍占很大比例，因为许多受害者宁可直接与犯罪组织交涉，通过支付酬金，要回其车辆。大批机动车辆都是从独联体以外的国家非法进口的。在独联体成员国境内打击有组织的犯罪和其他类型的危险犯罪国家间联合措施方案，有助于进一步讨论在独联体和其他国家建立被窃车辆中心数据库的问题。

34. 欧洲联盟成员国认为，与非法贩卖机动车辆活动作斗争是打击有组织的犯罪方案所涉及的一个重要问题。这个问题列入了未来欧洲警察部队及其先驱欧洲警察部队缉毒处的任务范围。欧洲委员会 1995 年发布的指令（1995 年 11 月 8 日/95/56/CE）修改了以前有关安装及偷窃装置的指令，并实行了对所有新汽车强行安装电子固定器的办法。欧洲联盟正在编写非法贩卖机动车辆情况报告。

35. 国际刑警组织制订了打击非法贩卖机动车辆罪行行动计划，并建立了国际被窃车辆数据库，总秘书处分析犯罪情报股编写了一份题为“欧洲车辆贩卖线上的开路先锋”的报告，并附有有组织的有关集团的资料。国际刑警

组织自动调查机构国际被窃车辆数据库于 1996 年 4 月开始运作。该数据库载有被窃和被盗用车辆的详情，包括车辆识别号码和底盘编号，但未记录人的情况，国际刑警组织国家局或参加国的国家警察当局负责利用特定的信息格式，编写、修改和删除被窃车辆记录。完成这项工作的方法是靠电子手段，利用国际电子邮件议定书（ X-400 ），与总秘书处被窃车辆中心数据库联网，并在日常基础上进行。将数据输入该系统并在随后进行查询的选择方案有三种。国际刑警组织已开发了专用软件，并向提出请求的国家提供，以帮助它们增补和使用该系统。

36. 美洲国家组织提及了三项有关该主题的国际条约，即《 1930 年机动车辆交通条例公约》、《 1943 年美洲机动车辆交通条例公约》以及《 1956 年经由公路临时进口车辆区域协议》。

37. 非洲统一组织报告说，其成员国十分了解偷窃和非法贩卖机动车辆的严重情况。各有关国家在国家一级解决了这个问题，并作出某种努力，协调邻国间开展的这类活动。

38. 欧洲经济委员会（欧洲经委会）在其有关交通运输和车辆建造标准的工作方案中，提到了第 18 号条例和修正案，涉及批准动力车辆未经许可不得使用的统一规定，以及第 97 号条例和修正案，涉及批准车辆警报系统和机动车辆警报系统的统一规定。

39. 澳大利亚犯罪学研究所与最近建立的国家机动车辆失窃特别工作组密切接触，以审查澳大利亚被窃机动车辆问题。在澳大利亚，有两个国家数据库负责收集有关预防非法贩卖机动车辆的资料，这两个数据库是：由联邦机构 Austroads 管理的负责协调机动车辆注册数据的 NEVDIS 数据和国家失事物品登记处。

40. 欧洲预防和控制犯罪研究所与俄罗斯联邦内务部合作，在欧洲若干国家实施了预防和控制非法贩卖机动车辆的项目。根据所收到的对向欧洲各国寄送的偷窃机动车辆罪行调查表所作的答复，编写了一项报告，并将提交于 1997 年 2 月 28 至 3 月 2 日在莫斯科举行的国际合作预防和控制偷窃和非法贩卖机动车辆会议（另见上述第 4 段）。调查表侧重七个专题：统计背景资

料；所有权的注册；被窃或被盗用机动车辆的注册；被盗用机动车辆的进口和出口；被窃或被盗用机动车辆的缴获和退还；国际合作问题；以及加强国际合作的建议。截至 1997 年 1 月，从 32 个国家收到了答复。各国编辑统计数字的方法明显不同，而且并非所有资料都可比较。调查表明，在西欧，偷窃机动车辆的犯罪活动已有缓解，但在东欧国家依然十分猖獗。欧洲国家现有汽车，特别是样式和型号最流行的汽车有限，因此是查找被盗用的机动车辆最重要的目标国家。西欧国家已成为原产国，因为它们能提供大量流行的机动车辆。随着经济的发展，东欧国家的停车场日益增加，并迅速改建，因此，偷窃机动车辆犯罪活动所造成的压力移向了这些地区，西欧的情况有所改善。在西欧非法贩卖机动车辆活动极为猖獗的情况下，建立了国际合作机制，保险公司和汽车制造商也参加了这一机制。目前东欧国家已采用该机制。在实现机动车辆注册数据系统和被窃车辆数据库计算机化方面取得了显著进展。总的来说，为打击这类犯罪活动进行的国际合作已经加强，但依然不够充分，据报告，国家和国际两级有关机构间交流信息的效率依然很低。虽缔结了国际协议，但未提出实施这些协议的实际方法。有关语言、不同的注册程序和有关文件的问题尚未得到令人满意的解决。各国迟迟不加入国际刑警组织自动调查机构国际被窃车辆数据库。该数据库的潜力迄今未发挥出来。国家各执行机构间在行使管辖权方面发生的冲突也妨碍对这类犯罪活动作出有效反应。

四、预防犯罪和刑事司法委员会 要求采取的行动

41. 根据本报告所载列的资料、华沙会议附件所载建议和莫斯科宣言（将提交委员会用作会议室文件），委员会不妨提出预防和控制非法贩卖机动车辆的措施。
42. 尤其是，委员会不妨审查加强参与打击非法贩卖机动车辆的各执行机构间国际合作的优先行动。
43. 许多国家政府都表明，迫切需要就有关问题，对执法官员进行特殊培训，以增强边境管制效力，提高识别使用假证件或改装了安全器件的机动车辆的能力，并在机动车辆注册前，加强对文件的可靠管理。委员会不妨批准

华沙会议在这方面提出的建议。如果委员会决定这样做，该司可与私营部门合作，编写执法和海关人员预防和控制贩卖被窃和被盜用车辆手册，用于为提出请求的会员国提供实际援助。

44. 人们还提请委员会注意华沙会议报告第 4 段所载决议附件载列的退还被窃或被盜用车辆示范条约，该条约是促进实施收回被窃车辆程序的有效工具。

附 件

偷窃和非法贩卖机动车辆问题会议报告 (1996年12月2日和3日, 华沙)

导 言

1. 根据1995年4月29日至5月8日在开罗举行的预防犯罪和刑事司法委员会第四届会议核准的第九届联合国预防犯罪和罪犯待遇大会的建议, 经济及社会理事会通过了1995年7月24日第1995/27号决议。经社理事会在该决议第二节执行部分第1段中, 请预防犯罪和刑事司法委员会审议预防和禁止非法贩卖机动车辆的措施, 并请秘书长征求各国政府和有关组织对这一问题的意见, 以期向该委员会第六届会议提出报告。
2. 根据上述任务, 秘书处已请所有会员国和有关组织提供有关非法贩卖机动车辆的资料和数据, 联合国附属欧洲预防和控制犯罪研究所已与俄罗斯联邦内务部合作, 着手调查欧洲和中亚各国这方面的问题, 以便在将于1997年2月28日至3月2日在莫斯科举行的会议上评估目前的趋势。
3. 应波兰政府邀请, 并在美国政府的支助下, 预防犯罪和刑事司法司于1996年12月2日和3日在华沙召开了“偷窃和非法贩卖机动车辆”问题会议。

一、建议

4. 1996年12月3日, 会议就如下建议达成了一致意见:

“偷窃和非法贩卖机动车辆问题会议,

“对非法贩卖机动车辆活动的迅速发展和在地域上的扩大表示震惊, 这类活动日益跨越国境

“对有组织的跨国犯罪在偷窃和非法贩卖机动车辆的活动中所起的越来越大的作用表示关切,

“认识到偷窃汽车和非法贩卖机动车辆的活动及其所造成的重大损失对各会员国的安全和国民经济产生了有害影响。

“回顾经济及社会理事会 1995 年 7 月 24 日第 1995/27 号决议，

“强调必须并更加有效地开展国际合作，以打击非法贩卖机动车辆活动，

“特别承认警方开展国际合作，预防和打击非法贩卖机动车辆活动的重要性以及各国间迅速交流有关机动车辆状况和产地的资料的必要性，

“认识到国际刑警组织在建立全世界被窃车辆数据库方面已进行的工作，

“欢迎私营部门，特别是保险公司，犯罪保险局和汽车制造厂商代表参加会议和提供捐助，

“ 1 . 对波兰政府主办该会议和美利坚合众国为会议慷慨解囊表示感谢；

“ 2 . 向预防犯罪和刑事司法委员会第六届会议提出如下建议，¹供其审议和采取行动；

“ (a) 鼓励各会员国进一步交流有关偷窃和非法贩卖机动车辆活动的资料。为此目的，应鼓励各会员国探讨建立国家被窃车辆和其他有关情况数据库的可能性，并支持国际刑警组织所作的努力，根据现有具体办法，将其国家被窃车辆数据提供给刑警组织启动调查机构

¹ 将提请即将举行的被窃车辆会议注意这些建议。此次会议将由联合国附属欧洲预防和控制犯罪研究所与俄罗斯联邦内务部合作，于 1997 年 2 月 28 日至 3 月 2 日在莫斯科举行，以审议该研究所在欧洲进行的调查的结果。

的国际被窃车辆数据库，以此作为打击国际车辆贩卖活动的重要工具。此外，应敦促各会员国在双边、分区域或区域各级相互积极交流信息，并通过有关的国际执法实体，更加有效地打击非法贩卖机动车辆活动；

“（b）各会员国应考虑制订相似的车辆注册和确定车辆所有权的手续和文件，以便于执法人员和海关当局识别真正的车主。作为实现这一目标的第一步，应敦促各会员国统一机动车辆注册文件载列的内容，以此作为预防非法贩卖机动车辆的一项重要手段，并考虑将其国家被窃车辆数据库纳入国际刑警组织自动调查机构的国际被窃车辆数据库的可能性。各会员国应探讨制订被救财物管制程序的可能性，以免给被窃车辆出具失事车辆所有权凭证，而且还应交流加强汽车注册文件可靠性的资料；

“（c）各会员国应考虑对其各自的国内法和程序进行必要的修改，以增强司法系统对偷窃和贩卖车辆活动迅速作出反应的能力，并尽量减少在国际上收回被窃车辆所产生的财产冲突问题；

“（d）各会员国应尽全力在双边，区域和区域间各级加强这一领域的合作。在这方面，应鼓励各会员国：

“（1）积极促进有关的执法机构进行跨国境的密切业务合作和信息交流，以查明、逮捕和审判贩卖被窃车辆分子，并促进其他有关机构间的密切合作，以便能够将此类被窃车辆收回并送还真正的车主；

“（2）如其他国家提出协助收回被窃车辆的请求，有关的执法机构应立即作出反应；

“（e）敦促各会员国加强国际合作，预防和控制偷窃和贩卖被窃车辆罪行及与被窃车辆有关的其他罪行。还应敦促各会员国为制订一项简易有效的收回被窃车辆程序进行谈判，并缔结双边和/或多边协

议。此类协议除其他外，应明确规定所需的文件、证明手续、翻译要求、核定费用和增值税的适用。在这方面，应敦促各会员国依据本决议附件所载示范条约行事，并酌情以现有联合国有关引渡、相互协助处理刑事案件，转移诉讼程序和转交犯人的示范条约为有用工具，在调查和起诉非法贩卖机动车辆的案件中，进一步进行国际合作；

“（f）应鼓励各会员国采取一种标准的世界车辆识别编号系统格式，以适用于在各会员国制造或向其出口的所有车辆；

“（g）应促请委员会请秘书长：

“（1）为执法和海关人员制订预防和控制贩卖被窃和被盗用车辆活动的培训手册，用于为提出请求的会员国提供实际援助；

“（2）在请求提供技术援助的国家，为执法和海关人员制订和实施收回被窃车辆培训方案；

“（3）为提出请求的会员国制订或改革有关的立法以及为制订这方面的双边，多边和/或区域条约提供咨询服务。

“（h）敦促各会员国和私营部门协助秘书长进行上述（g）项所载的活动。

“3. 建议打击偷窃和贩卖被窃车辆活动应顾及反偷窃和控制调动系统最近取得的进展以及新技术的各种可能性。汽车制造商、保险公司和设备制造商应结合有关政府当局所作的努力，进一步研究和改进车辆和备件鉴定系统，并与有关的执法机构交流调查结果。

“附件

送还被窃或被盗用车辆示范条约

“（[国名]政府和[国名]政府；^a）

“或

“（本条约缔约国^b）

“认识到偷窃和非法贩卖机动车辆的问题日益严重。

“考虑到无辜车主追回在缔约一方境内被窃或被盗用，而在另一方境内被找到的车辆所面临的困难。

“希望克服此种困难，并使迅速送还上述车辆的程序规则化；

“兹商定如下：

“第 1 条

“为了本条约的目的；

“ 1. ‘车辆’系指任何汽车、卡车、公共汽车、摩托车、旅宿汽车或拖车。

“ 2. 未经车主或法律上许可使用此类机动车辆的人同意而占有的车辆应视为‘被窃’车辆。

“ 3. 在如下情况下，车辆须视为‘被盗用’车辆；

“（a）从法律上许可出租车辆的企业租用车辆的人在正常的经营过

^a 该项规定适用于双边协议。

^b 该项规定适用于分区域或区域协议。

程中非法改造的车辆；或

“（b）通过官方或司法行动委托其保管车辆的人非法改造的车辆。

“4 所涉‘日期’均指日历日

“第 2 条

“缔约各方同意依照本条约条款送还如下车辆：

- “1. 在缔约一方境内经过注册，确定了所有权或提供了其他凭证；
- “2. 在缔约一方境内被窃或被盗用；以及
- “3. 在缔约一方境内被发现。

“第 3 条

“1. 如果缔约一方的警方、海关或其他当局扣留或没收其有理由认为在缔约另一方境内经过注册、确定了所有权或提供了其他凭证的车辆，则第一方须在扣留或没收车辆后 [三十] 天之内，书面通知缔约另一方大使馆其当局对该机动车辆进行保管。

“2. 此类通知须包括现有全部鉴定资料，如本示范条约附录 1 所列车辆类型、机动车辆状况说明，车辆现停放地点、实际保管车辆当局的身分以及说明车辆的使用是否与犯罪有关的任何资料。

“第 4 条

“缔约一方当局如扣留或没收其有理由认为在缔约另一方境内经过注册，确定了所有权或提供了其他凭证的车辆，则该当局应立即将此车辆送至存放地点，并应采取合理步骤保管好车辆。此后，该当局不得使用、拍卖、拆卸或另行改变或处理该车辆。但是，如属以下情况，则本条约不阻止该当局使用、拍卖、拆卸或另行改变或处理此车辆：

“（a）在按上述第 3 条发出通知后〔六十〕天之内，未提出送还车辆请求；

“（b）根据下文第 7 条第 1 款确定，送还车辆请求不符合本条约要求，而且已按第 7 条第 3 款发出了此项确定通知；

“（c）在按第 7 条第 2 款规定提供车辆后，在送还要求中被确认为车主或车主指定代表的人未在下文第 7 条第 2 款注明的一段时间内收回车辆；或

“（d）根据下文本条约第 8 条第 2 或 3 款规定，无义务送还车辆。

“第 5 条

“1. 收到按第 3 条发出的通知后，上述缔约一方可提出送还车辆的请求。

“2. 送还车辆请求应经提出请求方领事官员签名盖章方可递送，并应采取附录 1 所载列的格式。请求的副本应附在通知书内转交被请求方外交部。在领事官员收到如下经适当公证的证明文件副本后方可提出请求：

“（a）（1）如须确定车辆所有权，应提供车辆所有权凭证，但是如未取得所有权凭证，则确定所有权当局须出具核证说明，证明已确定机动车辆所有权，并指明车辆所有权归其所有的个人或实体；

“（2）如果车辆须经注册，应提供车辆注册证明，但是如未取得注册文件，则注册当局须出具核证说明，证明车辆已注册，并指明已注册车辆的个人或实体；

“（3）如果车辆所有权未确定，或车辆未注册，则应出具确定车辆所有权的销售证或其他证明文件；

“（b）如果车主在车辆被窃或被盗用时已将所有权转让给第三方，

则该车主应在车辆被窃或被盗用之后，出示转让赁证；

“（c）在合理时间内向提出请求方主管当局提供失窃报告和报告的译文。如果在车辆被没收或归被请求方所有后，才提出失窃报告，则谋求要回车辆的人须提供文件，证明拖延报告车辆失窃的正当理由，还可为此提供任何有关的证明文件；以及

“（d）如果请求送还车辆的不是车主，则车主或其合法代表须在公证人在场的情况下赋予此人代理权，授权其收回车辆。

除（c）项说明的情况外，无须提供各类文件译文。被请求方当局可放弃有关提供失窃报告译文的要求。被请求方不得要求对文件作进一步的公证或鉴定。

“第 6 条

“如果缔约一方通过按第 3 条发出的通知以外的其他段获悉，缔约另一方当局可能已扣留、没收或占有在第一方境内经过注册或提供了其他凭证的车辆，则该缔约方：

“（a）可通过向缔约另一方外交部发出的通知，谋求正式确认这一点，还可请缔约另一方发出第 3 条所述及的通知，在此情况下，缔约另一方应书面通知或说明不需要发出通知的原因，以及

“（b）还可在适当情况下，按上文第 5 条规定提出送还车辆的请求。

“第 7 条

“1. 除下文第 8 条作出的规定外，被请求还须在收到送还被窃或被盗用车辆请求后〔三十〕天之内，确定送还请求是否符合本条约要求，并且应将其作出的确定意见通知提出请求方大使馆。

“2. 如果被请求方确定送还被窃或被盗用车辆的请求符合本条约要求，则该方应在作出此项确定后〔十五〕天之内，将车辆交给在送还请求中

被确认为车主或车主指定代表的人。车辆至少应保留〔九十〕天，以供在送还请求中被确认为车主或车主指定代表的人提取。被请求方须采取必要措施，让车主或车主指定代表取回车辆，或将车辆送回提出请求方领土。

“ 3 如果被请求方确定送还请求不符合本条约要求，则该方应向提出请求方大使馆发出书面通知。

“第 8 条

“ 1 . 如果因对罪行进行调查或起诉而扣留了车辆，则应在此类调查或起诉不需要再扣留车辆时，按本条约规定送还该车辆。但是，被请求方应采取一切实际措施，确保在进行此类调查或起诉时，尽可能采用替代图象或其他证据，以便尽快送还车辆。

“ 2 . 如果被请求方尚未采取的司法行动主要针对请求送还的车辆所有权或保管权，则应在此类司法行动结束后，按本条约送还车辆。但是，如果此类司法行动导致将车辆送还其他人，而不是在送还请求中被确认为车主或车主指定代表的人，则缔约方根据本条约规定无义务送还该车辆。

“ 3 根据本条约规定，如果因车辆在缔约一方境内用于犯罪活动而须按该方法律予以没收，则该方无义务送还此车辆。被请求方如未向车主或车主指定代表发出合理通知，或未给其机会按其法律对没收车辆提出异议，则该方不得没收车辆。

“ 4 . 根据本条约规定，如果按上述发出通知后〔六十〕天之内无送还请求提出，则缔约一方无义务送还被窃或被盗用车辆。

“ 5 根据本条第 1 或 2 款规定，如果被请求方推延送还被窃或被盗用车辆，则该方应在收到送还车辆请求后〔三十〕天之内，将此情况书面通知提出请求方大使馆。

“第 9 条

“ 1 . 被请求方不得以送还有关车辆为条件，对依照本条约规定送还的车辆或车主或车主指定代表收取任何出口税、税款、罚金或其他罚款或费用。

“ 2 . 送还车辆所引起的实际费用，包括根据本条约规定应支付的牵引费、保管费、维修费、运输费和各种文件的翻译费，应由谋求收回车辆的个人或实体负担，并且应在收回车辆前支付。被请求方应尽最大努力将此类费用保持在合理的水平。

“ 3 . 在特定情况下，送还车辆费可包括任何车辆修理费或翻新费，这些费用或许有必要用于将车辆送至存放地点或使车辆保持被发现时的状况。当车辆由被请求方当局保管期间，谋求收回车辆的个人或实体不负责支付对车辆进行的任何其他工作的费用。

“第 10 条

除根据被请求方法律采取的办法外，还应采取本条约所涉追回和送还被窃或被盗用车辆的办法。本条约任何条款都不得损害根据适用法律追回被窃或被盗用车辆的任何权利。

“第 11 条

“ 1 . 在解释或适用本条约时产生的任何分歧均应通过缔约各方之间的协商加以解决。

“ 2 . 本条约须经批准，而且应在交换批准书之日生效。

“ 3 . 缔约双方在至少提前 [九十] 天发出书面通知否，方可终止本

条约。^o

本条约于X年X月X日在[地点]签署，一式两份，以XX文和XX文书就，两种文本具有同等效力。

“附件一

按第3条发出的通知中所提供的鉴定资料

- “1. 车辆次别号码。
- “2. 车辆制造厂商名称。
- “3. 车辆型号和制造年份，如果知道的话。
- “4. 车辆颜色。
- “5. 车辆牌照号码发行管辖区。
- “6. 城市/其他管辖区标表或粘贴物编号以及城市/其他管辖区名称（如能提供的话）。
- “7. 车辆状况，包括车辆机动性能（如果知道的话）和可能须进行的修理的说明。
- “8. 车辆现存放地点。
- “9. 实际保管车辆当局的身分和联系地点，包括掌握车辆收回资料的官员姓名、地址和电话号码。
- “10. 说明车辆使用是否与犯罪有关的任何资料。

^o 适用于双边协议。依照国际法和标准惯例，其他适当的规定须纳入分区域或区域协议。

“ 11 . 根据通知国的法律，是否须没收车辆。

“附件二

关于送还被窃或被盗用车辆的请求

“ [国名] 大使馆敬请 [国名] (主管当局) 依照《关于送还被窃或被盗用车辆的条约》规定，将下述车辆送还 (车主 / 车主指定代表) :

“产地:

“型号 (年份)

“式样

“车辆识别号码

“牌照

“注册车主:

“ [国名] 大使馆证明，它业已审查 (提交文件者身分) 提交的，作为 (他或她的车辆所有权 / 他或她作为其授权代表的人的车辆所有权) 证据的文件，并认为这些文件已按 (有关法域) 法律进行过适当的核证。

“ a (文件说明) ;

“ b (文件说明) ;

“ c (文件说明) ;

“ d (文件说明) ;

“信尾客套语

“地点和日期

“附件

二、会议安排

A. 出席会议情况

5. 如下会员国派代表出席了会议：奥地利、白俄罗斯、比利时、保加利亚、加拿大、克罗地亚、捷克共和国、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、荷兰、挪威、波兰、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、俄罗斯联邦、斯洛伐克共和国、西班牙、瑞典、土耳其、乌克兰、大不列颠及北爱尔兰联合王国和美利坚合众国。
6. 日本也派代表以观察员身分出席了会议。
7. 联合国开发计划署也派观察员出席了会议。
8. 以下机构派代表出席了会议：联合国区域间犯罪研究所及联合国附属欧洲预防和控制犯罪研究所。
9. 以下政府间组织派观察员出席了会议：欧洲委员会，欧洲警察部队缉毒处、国际刑警组织、国际公路交通组织。
10. 以下其他组织派观察员出席了会议：法国识别、查找和收回赔偿车辆保险集团、加拿大反汽车偷窃局、欧洲保险委员会、芬兰交通保险中心、国际汽车被窃情况调查员协会、国际旅游联谊会、梅塞德斯—奔驰汽车厂、国家反保险犯罪局、雷诺有限公司、瑞典保险调查股。

B. 会议开幕

11. 波兰总理沃吉米日·齐莫维奇先生阁下主持了会议开幕式。他在对与会者表示欢迎时强调指出，完全隐伏的有组织的跨国犯罪，包括偷窃和非法贩卖机动车辆活动构成了越来越严重的威胁。他着重说明，应将这次会议视为实施《那不勒斯政治宣言》和《打击有组织的跨国犯罪全球行动计划》（见A/49/748，附件，第四章A）的实际步骤。他认为，此次会议是国际合作打击有组织犯罪的转折点。他重申波兰政府坚决承诺在促进这一领域的国际合作中，继续发挥带头作用，最近波兰总统在大会第五十一届会议上提出的

关于拟订打击有组织犯罪框架公约草案的建议就证明了这一点。他强调了会议提出具体建议的重要性,这些建议可加强国家和国际通过新的法律和技术手段有效打击此种罪行的能力。

12. 预防犯罪和刑事司法司负责人代表秘书长对联合国维也纳办事处总干事对波兰政府坚定不移地支持联合国预防犯罪和刑事司法方案表示真诚的谢意。会议旨在解决一项其范围和影响日益扩大并越来越具有跨国性质的问题。偷窃和非法贩卖机动车辆活动已成为一种有组织的犯罪活动,其手段是收买政府官员和贿赂私营部门,以此破坏民主政体和经济体制,会议具有创新性,因为它在联合国预防犯罪和刑事司法方案的范围内,第一次将各国政府和私营部门的代表汇集在一起。能否有效地解决问题,取决于公共机构与制造业和保险业之间的协作。

C. 选举官员

13. 会议鼓掌选出如下官员:

主席: 安杰伊·安克莱夫茨(波兰内务部副部长);

副主席: 勒内·布雷贡(法国)和康斯坦丁·格里艾诺夫(俄罗斯联邦);

报告员: 乔纳森M·温特(美国)。

14. 会议决定设立一个不限名额的非正式工作组,以审议提案和建议草案。并委托副主席格里艾诺夫负责工作组工作。

D. 通过议程

15. 会议通过了如下议程:

1. 会议开幕。
2. 选举官员。
3. 通过议程。
4. 全面概述形势。
5. 交流信息。
6. 制订国家立法,包括车辆注册条例和收回被窃车辆手续。

7. 在预防和控制偷窃和非法贩卖车辆方面进行国际合作并发挥私营部门的作用。
8. 结论和建议。
9. 通过报告。

三、讨论摘要

16. 在开始讨论前，担任主席的波兰内务部副部长感谢与会者对他的政府表示信任，并强调说明，他期望提供大量信息，并积极交换意见，以对共同存在的问题采取同一解决办法。

17. 各代表团提供了关于各自国家此类犯罪活动的模式和动因及其对邻国和其他国家影响的资料，并说明了它们处理偷窃机动车辆案件的具体办法，它们还提到建立双边计算机化联网，以便有关的执法机构能够迅速交换关于被窃机动车辆的资料。某些代表团和观察员报告了采用新技术，改进机动车辆的标记和鉴定方法，以及通过卫星和无线电频率追踪被窃车辆情况。发言者说明，他们对缺少有效的国际合作表示关注，这个问题部分是因国家立法和管制中存在漏洞造成的。发言者特别强调必须有效而迅速地交流信息，并保障个人权利，尤其是隐私权。为加强国际合作，须侧重编制统一的注册程序和文件。有人指出，此类文件和程序的多重性和差异造成了各种问题。这些问题因边境管制人员语言不同及缺少知识和经验而更加严重。此外，还有人强调说明，各国应在收回和送还被窃车辆方面加强合作。

18. 某个代表团报告了 1996 年后半年举行的两次有 24 个欧洲国家警官参加的会议取得的成果。该代表团强调了这些会议的技术方面，并着重说明了会议有关加强警察培训工作的建议的重要性。

19. 其他代表向会议介绍了目前在建立和运作国家数据库方面取得的进展。例如在美国，国家犯罪资料中心每天办理 150 万项业务，涉及建立和取消各种记录和答复各种询问，加拿大可接触该国犯罪资料中心的某些数据。其他国家通过签署国家用户协议，也有权接触该中心数据。

20. 联合国附属欧洲预防和控制犯罪研究所及联合国区域间犯罪和司法研

研究所的观察员报告了他们在这一领域进行的活动。联合国区域间犯罪和司法研究所观察员根据在若干发达国家和发展中国家对欺诈活动进行的研究，强调说明了目前偷窃汽车活动的某种趋势。欧洲研究所观察员交流了与俄罗斯联邦内务部合作在欧洲进行某些调查的初步结果。

21. 国际刑警组织观察员介绍了该组织自动调查机构国际被窃车辆中心数据库，这个数据库准备作为唯一的被窃车辆资料参考中心。不久国际刑警组织所有成员国均可利用该数据库。据估计，当该数据库完全运作时，将会大大减少警察当局的工作量。对于未建立国家被窃车辆数据库的国家，国际刑警组织数据库准备为建立此类数据库提供服务。有三种补充数据库资料的可行办法，查询方法是一种容易使用的窗口形式。到 1998 年，国际刑警组织的电信网络可望遍布世界。目前有 4 个国家传输数据，另有 13 个国家获得了询问和远程增补数据库所需的软件。还有 5 个国家准备转载数据。南美国家现正接受使用有关软件的培训。

22. 保险公司和车辆制造商观察员向会议介绍了它们开展的与预防和控制此类犯罪活动有关的活动。他们特别提到了最近或目前为加强车辆鉴定或确定目标所研制的新系统，包括先进的追踪机制。私营部门正积极谋求促进各国政府所作的努力，并提倡依靠研究和技术。

四、通过报告

23. 1996 年 12 月 3 日，会议通过了它的报告，包括上文第一章所载的决议。

24. 通过会议报告后，国际公路交通组织的代表表示，他的组织完全支持送还被窃或被盗用车辆示范条约，并且吁请会议注意，欧洲经济委员会目前进行的工作，特别是内陆运输委员会审议的预防国际公路交通车辆被窃措施和保护被窃车辆所有者合法权利措施公约草案(TRANS/SC.1/ R.129)。他还表示希望预防犯罪和刑事司法委员会注意该项文件。

五、会议闭幕

25. 波兰部长会议办公厅主任莱谢克·米莱尔先生主持了会议闭幕式。他强调说明，由于过境犯罪活动造成的各种有害影响，为打击这种犯罪活动进行的国际合作已成为继政治、经济和军事合作之后的第四个重大合作领域。应从这个角度审查最近波兰在大会提出的关于制订框架公约的倡议。会议提出的实际建议表明，各会员国在共同努力打击一种特别棘手的有组织的犯罪活动方面具有政治意愿和兴趣。

26. 预防犯罪和刑事司法司负责人向会议保证，该司将按会议要求，尽力提请将于1997年4月28日至5月9日在维也纳举行的预防犯罪和刑事司法委员会第六届会议注意该会议提出的建议，以便按这些建议采取适当的后续行动。他还感谢东道国政府所有与会者进行的合作，由于这种合作，会议在时间和现有资源有限的情况下依然取得了成功。

27. 会议主席对在为期两天的会议中所完成的工作表示赞赏，并强调应确保按会议建议采取适当的后续行动。主席在正式宣布会议闭幕前，请与会者在1997年2月28日向秘书处提交有关示范条约的任何评论或具体意见。