



Consejo Económico y Social

Distr.
GENERAL

E/CN.15/1997/9
24 de febrero de 1997

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

COMISIÓN DE PREVENCIÓN DEL DELITO
Y JUSTICIA PENAL

Sexto período de sesiones
Viena, 28 de abril a 9 de mayo de 1997
Tema 6 e) del programa provisional*

**COOPERACIÓN INTERNACIONAL CONTRA LA DELINCUENCIA TRANSNACIONAL:
TRÁFICO ILÍCITO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES**

Medidas para prevenir y reprimir el tráfico ilícito de vehículos automotores

Informe del Secretario General

Sumario

El presente informe contiene un panorama general de las dimensiones del tráfico ilícito de vehículos automotores y un resumen de las respuestas recibidas de los Estados y las organizaciones pertinentes en cumplimiento de la resolución 1995/27 del Consejo Económico y Social. Se destacan también las iniciativas recientes para fortalecer la cooperación internacional contra este difundido tipo de delito, incluida la Conferencia sobre el Robo y el Tráfico Ilícito de Vehículos Automotores celebrada en Varsovia, el 2 y 3 de diciembre de 1996, cuyo informe figura como anexo del presente informe.

*E/CN.15/1997/1.

ÍNDICE

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
INTRODUCCIÓN	1-6	2
I. DIMENSIONES INTERNACIONALES DEL TRÁFICO ILÍCITO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES	7-9	3
II. INFORMACIÓN RECIBIDA DE GOBIERNOS	10-32	4
III. INFORMACIÓN RECIBIDA DE ORGANIZACIONES	33-40	9
IV. MEDIDAS QUE SE REQUIEREN DE LA COMISIÓN SOBRE PREVENCIÓN DEL DELITO Y JUSTICIA PENAL	41-44	11
<i>Anexo.</i> Informe de la Conferencia sobre el Robo y el Tráfico Ilícito de Vehículos Automotores, Varsovia, 2 y 3 de diciembre de 1996		13

INTRODUCCIÓN

1. El 24 de julio de 1995, el Consejo Económico y Social aprobó la resolución 1995/27, relativa a la aplicación de las resoluciones y recomendaciones del Noveno Congreso de las Naciones Unidas sobre Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente, celebrado en El Cairo del 29 de abril al 8 de mayo de 1995. En el párrafo 1 de la sección II de esa resolución, el Consejo pidió a la Comisión que considerara la posibilidad de adoptar medidas a fin de prevenir y reprimir el tráfico ilícito de vehículos automotores, y pidió al Secretario General que recabara las opiniones de los gobiernos y las organizaciones pertinentes acerca de esta cuestión e informara a la Comisión en su sexto período de sesiones.

2. De conformidad con la resolución 1995/27, la Secretaría pidió a los Estados y a las organizaciones pertinentes que expusiera sus opiniones sobre la cuestión de la prevención y represión del tráfico ilícito de vehículos automotores. Al 19 de febrero de 1997 se habían recibido respuestas de Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Belarús, Brasil, Brunei Darussalam, Chipre, Colombia, Eslovaquia, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guyana, India, Israel, Italia, Japón, Kuwait, Luxemburgo, Túnez y Turquía.

3. También se recibieron respuestas de la Comunidad de Estados Independientes (CEI), la Organización de Estados Americanos (OEA), la Organización de la Unidad Africana (OUA), la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/Interpol) y la Unión Europea (UE). La Comisión Económica para Europa (CEPE) también suministró información.

4. Entre los institutos que componen la red del Programa de las Naciones Unidas de Prevención del Delito y Justicia Penal, proporcionaron información el Instituto Europeo de Prevención del Delito y Lucha contra la Delincuencia, afiliado a las Naciones Unidas, y el Instituto Australiano de Criminología. El Instituto Europeo, en cooperación con el Ministerio del Interior de la Federación de Rusia, ha ejecutado un proyecto sobre cooperación internacional para prevenir y combatir el tráfico ilícito de vehículos automotores. Se recogió información pertinente mediante un cuestionario detallado que se envió a todos los países europeos, incluidas las ex repúblicas Soviéticas. Los países europeos que habían respondido al cuestionario previamente no necesitaban suministrar la información solicitada por la Secretaría en cumplimiento de la resolución 1995/27.

del Consejo Económico y Social. Por consiguiente, Belarús y Finlandia se refirieron, en sus respectivas respuestas, al cuestionario mencionado más arriba.

5. El presente informe contiene un resumen de las respuestas recibidas, así como un panorama general de las iniciativas internacionales más recientes contra el tráfico ilícito de vehículos automotores, incluido, como un anexo, un informe de la Conferencia sobre el Robo y el Tráfico Ilícito de Vehículos Automotores, celebrada en Varsovia los días 2 y 3 de diciembre de 1996.

6. Se hace también referencia al informe de la Conferencia sobre cooperación internacional para prevenir y combatir el robo y el tráfico ilícito de vehículos automotores, (Moscú, 28 de febrero a 2 de marzo de 1997), organizada por el Instituto Europeo de Prevención del Delito y Lucha contra la Delincuencia y el Ministerio del Interior de la Federación de Rusia.

I. DIMENSIONES INTERNACIONALES DEL TRÁFICO ILÍCITO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

7. En todo el mundo, grupos de delincuencia transnacional organizada se lanzan cada vez más al tráfico o ilícito de vehículos automotores, una actividad delictiva que, pese a ser considerada de bajo riesgo, genera altos beneficios. Gracias a planes complejos y redes de delincuencia bien organizadas, los vehículos automotores que se roban en una región son fácilmente llevados de contrabando a destinos remotos. En general, se considera que los factores que facilitan la participación de la delincuencia transnacional organizada en esta forma rentable de tráfico ilícito son la cooperación insuficiente entre los organismos de represión, la falta de controles apropiados antes de la matriculación de un vehículo automotor, la corrupción, las discrepancias legislativas con respecto a la posesión de buena fe de un vehículo automotor en las diversas regiones del mundo, la diversidad de las prácticas de matriculación y las diferencias en el nivel de entrenamiento de los inspectores de vehículos.

8. En Europa, por ejemplo, el carácter transnacional del fenómeno se ha visto facilitado desde la apertura de las fronteras de los países de Europa oriental y la creciente libertad de movimiento a través de los países. Es por esto que muchos gobiernos de la región han destacado la necesidad de contar con un sistema eficaz de intercambio de información sobre vehículos robados y con una cooperación internacional más efectiva entre los organismos de represión, los oficiales de aduanas y las autoridades de control fronterizo para prevenir y combatir el tráfico ilícito de vehículos automotores.

9. Una esfera importante de la cooperación internacional es la recuperación de vehículos robados o sustraídos. La Conferencia sobre el Robo y el Tráfico Ilícito de Vehículos Automotores, celebrada en Varsovia el 2 y 3 de diciembre de 1996, recomendó, entre otras cosas, que se instara a los Estados a que negociaran y concertaran acuerdos bilaterales y/o multilaterales relativos a procedimientos simplificados y efectivos para recuperar vehículos robados. En dichos acuerdos se podría establecer claramente, entre otras cosas, la documentación requerida, los procedimientos de certificación, los requisitos en cuanto a traducciones, los gastos autorizados y la aplicabilidad del impuesto al valor añadido. En el anexo a la resolución contenida en el párrafo 4 del informe de la Conferencia, anexo al presente informe, se ha incluido un tratado modelo. También serían de utilidad para los Estados los tratados modelo de las Naciones Unidas existentes en materia de extradición, asistencia mutua en cuestiones penales, la transferencia de los procedimientos y el traslado de reclusos, según correspondiera, como instrumentos para mejorar la cooperación internacional en la investigación y enjuiciamiento de casos de tráfico ilícito de vehículos automotores.

II. INFORMACIÓN RECIBIDA DE GOBIERNOS

Argentina

10. En la Argentina, una nueva ley modificó recientemente las sanciones de las diversas formas de delitos con vehículos automotores (robo, viajes de placer, conspiración, etc.). Las estadísticas sobre el número de vehículos automotores robados en el país muestran una disminución desde 1994, mientras que el porcentaje de vehículos recuperados ha venido disminuyendo constantemente desde 1992.

Australia

11. En Australia, la incidencia de robos de vehículos automotores aumentó entre 1993 y 1995. En este último año se denunció el robo de 126.919 vehículos.

Brasil

12. El Brasil informó de que una ley reciente había modificado algunos artículos del código penal a fin de imponer sanciones más estrictas para los delitos relacionados con el robo de vehículos automotores. En particular, se había introducido una disposición para aumentar las sanciones contra los que transportaran un vehículo robado a otro estado o país. La adulteración de los números de identificación o las características del vehículo es ahora punible con pena de tres a seis años de prisión y multa.

Brunei Darussalam

13. En Brunei Darussalam no se han denunciado a la policía actividades de tráfico ilícito de vehículos automotores.

Colombia

14. Colombia comunicó un aumento del 41% en el número de vehículos automotores robados en 1996, incluido un alto porcentaje de motocicletas, que constituye el medio de transporte más común en grandes secciones del país. Con frecuencia se perpetraban actos de violencia para obtener vehículos automotores. Colombia indicó que el tráfico ilícito de vehículos automotores, denominado "lavado de vehículos automotores", florecía en medio de la corrupción de los oficiales competentes, incluidos los responsables del registro. Otros factores que contribuían al aumento de ese tipo de delitos eran la capacitación insuficiente de los oficiales encargados de hacer cumplir la ley y la falta de recursos para realizar controles sistemáticos en las fronteras. El robo de vehículos tenía también que ver con la constante demanda de piezas de recambio baratas, que sólo se podía satisfacer por medios ilícitos. El fraude con los seguros era también frecuente. Aunque el problema del tráfico ilícito de vehículos automotores se conocía desde varios años, la situación se deterioraba porque no se tomaban las medidas necesarias al nivel adecuado y porque la legislación no era adecuada para hacer frente a este fenómeno en forma organizada. Colombia informó de sus iniciativas para mejorar la cooperación internacional entre los organismos encargados de hacer cumplir la ley de países vecinos, incluidos los acuerdos bilaterales para la devolución de vehículos robados. Se habían propuesto diversas medidas para prevenir o desalentar el tráfico ilícito de vehículos automotores, por ejemplo, el uso universal del número de identificación de vehículos de 17 dígitos (VIN) para todos los vehículos automotores, como en Europa y los Estados Unidos de América, y el castigo de la matriculación ilícita de un vehículo automotor como delito especial.

Chipre

15. En Chipre, la responsabilidad por la matriculación de vehículos automotores corresponde al Departamento de Transporte por Carretera del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas. Antes de la matriculación, el vehículo es inspeccionado para verificar que los detalles del documento de registro correspondan a los que aparecen en el propio vehículo. En caso de duda, o si el documento para el registro no parece genuino, la cuestión se remite a la policía para que ésta realice una investigación.

Estonia

16. En Estonia, el robo de vehículos automotores disminuyó ligeramente en 1996, en comparación con 1995. Había dos modalidades principales de robos. En primer lugar, los automóviles de menos valor con escasos sistemas de seguridad se robaban principalmente de noche en playas de estacionamiento o garajes. Algunos se llevaban a la Federación de Rusia, la mayoría de las veces utilizando documentos falsificados, o se vendían en Estonia. La mayoría de esos automóviles, sin embargo, se vendía para desmontarlos y utilizar sus partes como piezas de recambio. En segundo lugar, los robos de automóviles más caros, con mejores sistemas de seguridad, eran menos frecuentes pero por lo general eran el objetivo de la delincuencia organizada y se robaban por encargo, vendiéndose probablemente en el exterior. Se preparaban por anticipado documentos falsificados de alta calidad. Las organizaciones delictivas que participaban en este tipo de tráfico tenían, por lo general, miembros de varios países. Estonia se encontraba con frecuencia en la parte final de dicho tráfico ilícito. Los vehículos robados, con documentos y códigos de seguridad falsificados, se vendían en ese país a fin de legalizar su situación y luego revenderlos. Había una amplia base legal para prevenir el tráfico ilícito de vehículos automotores, incluidas las disposiciones del derecho consuetudinario, el código penal y un decreto del gobierno para reglamentar la venta y adquisición de vehículos. Lamentablemente era común la falsificación de los documentos pertinentes al desplazamiento, la matriculación y la venta de vehículos. Se informó de las actividades en marcha para mejorar los métodos de control de la autenticidad de los documentos. La dificultad para devolver vehículos robados al país de origen se debía a las leyes nacionales que protegían a los propietarios de buena fe.

Francia

17. Francia comunicó una disminución en el número de vehículos robados en 1995, y un aumento paralelo del porcentaje de vehículos recuperados al 75%. Los grupos de la delincuencia organizada robaban vehículos principalmente para utilizar sus partes como piezas de recambio, o robaban los modelos más caros para exportarlos al Norte de África, el Oriente Medio y Europa oriental. En 1994 se había introducido un registro nacional computadorizado (*fichier national des immatriculations*), que junto con disposiciones relativas a la destrucción de los documentos de propiedad de vehículos desguazados, había contribuido a reducir los robos. Se habían promulgado también disposiciones para mejorar los dispositivos de seguridad de los vehículos automotores, en cumplimiento de las directivas de la UE. Desde hacía varios años funcionaba una base de datos nacional para reunir toda la información sobre los vehículos que se habían denunciado como robados (*fichier des véhicules volés*), que formaba parte de la base de datos de Schengen. En 1994 se había establecido un registro nacional computadorizado de vehículos automotores (*fichier national automobiles*). Se indicó también que las campañas de concienciación y la capacitación especial de los oficiales encargados de hacer cumplir la ley eran medios útiles para prevenir y combatir el tráfico ilícito de vehículos automotores.

Alemania

18. Alemania informó de que el tráfico ilícito de vehículos automotores era una cuestión comprendida en la ley para eliminar el tráfico ilícito de drogas y otras manifestaciones de la delincuencia organizada (OrgKG) del 15 de julio de 1992, que contenía disposiciones legales específicas con sanciones fuertes. En particular, el robo cometido por bandas en circunstancias agravantes y el comercio con carácter comercial de bienes robados realizado por bandas se consideraban delitos graves. Esto había tenido varias consecuencias, como

la aplicabilidad de las disposiciones sobre lavado de dinero y sobre la propiedad y la incautación prolongada, así como el carácter punible de las primeras etapas preparatorias de esos delitos en virtud de las disposiciones sobre conspiración. También eran aplicables a esos delitos las disposiciones sobre intervención de teléfonos en virtud de la sección 100 del Código de Procedimientos Penales. La Ley de represión del delito contenía disposiciones penales para abarcar la falsificación de documentos de matriculación de vehículos automotores y delitos conexos.

Grecia

19. Grecia comunicó un constante aumento del número de vehículos robados desde 1992, y una reducción significativa en el número de vehículos recuperados. El código penal abarcaba los delitos asociados con el tráfico ilícito de vehículos automotores, como la falsificación, el robo, la apropiación, el recibo y la distribución del producido del delito. Las disposiciones legales pertinentes al tráfico ilícito de vehículos automotores, incluidas en el artículo 100 de la Ley 1165/1918 (Código Aduanero), que describen las diferentes formas de contrabando, incluyen la extracción del número del chasis de un vehículo y su colocación o integración en cualquier otro vehículo respecto del cual no se hubiera pagado el arancel pertinente. Había también una reglamentación estatutaria (Nº 2/85) sobre artículos perdidos, encontrados o robados y sobre búsqueda de personas y cosas, promulgada por el Ministerio del Interior y de Orden Público. La Ley 2331/995 sobre la prevención y represión de la legalización del producido de actividades delictivas y otras disposiciones penales, y el capítulo 9 de la Ley 2094/1992 sobre la ratificación del código de carreteras contenían disposiciones relativas al tráfico ilícito de vehículos automotores. Grecia indicó también que existía una ruta para el transporte de automóviles de lujo robados de Europa occidental a Europa oriental pasando por Italia, Grecia y Bulgaria. Se habían concertado varios acuerdos bilaterales sobre cooperación policial con países vecinos y de Europa central. A nivel nacional, se informó de que la policía cooperaba estrechamente con la guardia costera, los oficiales de aduanas, la judicatura y otras autoridades pertinentes.

Guyana

20. En Guyana, el robo de vehículos automotores había adquirido significación estadística sólo en los dos últimos años y la tasa de recuperación era muy alta. No había pruebas de un tráfico ilícito organizado de vehículos automotores y los robos tenían que ver sobre todo con la escasez de piezas de recambio.

India

21. En la India, el tráfico ilícito de vehículos automotores era interestatal más que internacional, en razón del tamaño y la configuración geográfica del país. Entre 1992 y 1994 había aumentado constantemente el número de vehículos robados, mientras que la tasa de recuperación se había reducido del 50,1% al 39,3%. El número de motocicletas robadas había disminuido, y también se había reducido la tasa de recuperación de ese tipo de vehículo. Gracias a la computadorización de los datos sobre vehículos automotores perdidos y recuperados en la oficina de registro de delitos nacionales y estatales, se había introducido con carácter obligatorio la obtención de un certificado de no objeción de un organismo de aplicación de la ley para poder transferir la propiedad de un vehículo. Ese certificado garantiza que el automóvil no es robado. Se estaba estudiando la posibilidad de establecer un sistema de licencias y registro nacional de transporte computadorizado.

Israel

22. En Israel, el robo de vehículos ha sido declarado un flagelo nacional por tribunales y fiscales. El robo de vehículos automotores está organizado y estructurado en sus etapas componentes de pedidos de vehículos, robo, desmantelamiento, venta de partes en el mercado libre y asignación al vehículo de nuevos documentos de identificación falsificados. Esta industria delictiva forma parte de la economía lícita de reparación de vehículos. Ningún dispositivo de seguridad ha resultado efectivo contra el robo y el desmantelamiento de

vehículos es una actividad muy profesional que se realiza en diversos talleres “desguazadores” ocultos. En 1995 se robaron 32.767 vehículos y la tasa de recuperación fue del 40%. En noviembre de 1994 se creó, con el patrocinio de la Asociación de Compañías de Seguros, una Dependencia de localización de vehículos robados. En octubre de 1995 se estableció un comité interministerial para examinar posibles contramedidas para combatir esta forma de delincuencia. El comité hizo varias recomendaciones, incluidas las siguientes: extender el ámbito de la Dependencia de localización de vehículos robados a todos los distritos; establecer unidades de investigación a nivel de distritos y subdistritos; utilizar tarjetas magnéticas y procedimientos en línea para la matriculación y la transferencia de la propiedad de vehículos automotores; y conceder exenciones impositivas para dispositivos de seguridad. Tras un informe del comité, era inminente la adopción de una ley para reglamentar el uso y el comercio de piezas de recambio para vehículos automotores.

Italia

23. En Italia se ha producido un ligero aumento en el número de vehículos robados entre 1995 y 1996. El promedio de la tasa de recuperación es del 50%, aunque difiere mucho entre las regiones, desde el 14,49% hasta el 84,62%. Entre las iniciativas comunicadas figura un plan para coordinar las unidades judiciales de la policía de tránsito para reducir el tráfico ilícito de vehículos automotores.

Japón

24. En el Japón se denunciaron a la policía 277.239 casos de robos de vehículos automotores en 1995. En el 27,1% de estos casos se había identificado a los delincuentes. En 1994-1995 se investigó una gran operación de tráfico ilícito de motocicletas y se identificaron dos modalidades principales de exportación: los vehículos eran transportados al exterior por los exportadores o por las tripulaciones de los barcos, como si fueran sus efectos personales. Los principales países receptores eran China y Viet Nam. No se podía querellar a un tercero por la adquisición o pérdida de la propiedad de un vehículo automotor hasta que el vehículo se hubiera matriculado en el registro de vehículos automotores.

Kuwait

25. Kuwait informó de su Ley de Aduanas, que contenía disposiciones relativas al delito de contrabando, aplicables también al tráfico ilícito de vehículos automotores.

Jamahiriya Árabe Libia

26. En la Jamahiriya Árabe Libia, las tasas más elevadas de delitos de robo de vehículos automotores se registraban en el distrito de seguridad de Trípoli, que estaba muy urbanizado. El número de delitos de robo de vehículos automotores entre 1990 y 1995 había aumentado de 2.629 a 4.197. En este país no se había comunicado ni el tráfico ilícito de vehículos automotores robados ni la existencia de grupos organizados de robo de vehículos. El valor y la disponibilidad de piezas de recambio en el mercado tenía una gran influencia en el número de vehículos automotores robados. Se hizo mención de la participación de los trabajadores de vertederos de basuras o chatarra en el robo de vehículos automotores. Ocasionalmente, las campañas policiales llevadas a cabo por oficiales de seguridad contra compañías de desguace de automóviles tenían efectos positivos en la reducción de los delitos de robo de vehículos automotores.

Luxemburgo

27. En Luxemburgo, el número de vehículos automotores denunciados como robados entre 1988 y 1996 aumentó constantemente hasta 1993 y luego se redujo considerablemente, en particular entre 1995 y 1996. La tasa de recuperación de vehículos robados en el mismo período estuvo entre el 29% y el 45%. Los vehículos automotores robados en Luxemburgo por lo general se exportaban a Bélgica, países de Europa oriental, las ex repúblicas Soviéticas, los países del Norte de África y el Oriente Medio. Además del robo,

la falsificación de documentos y la adulteración de las características de identificación de los vehículos, e l fraude de los seguros era un fenómeno común. Como medida de prevención, se habían hecho más estrictos los procedimientos de matriculación de vehículos importados y los controles se aplicaban más concienzudamente. Desde el establecimiento de la base de datos de Schengen se había encontrado la pista de un cierto número de vehículos robados. En Bélgica, los Países Bajos y Luxemburgo se había creado EUCARIS, un sistema computarizado de intercambio de información sobre la matriculación de vehículos automotores. Luxemburgo estaba tomando medidas para asociarse al Sistema de Búsqueda Automática (ASF) y base de datos internacional sobre vehículos robados de la OIPC/Interpol.

Filipinas

28. En Filipinas, las inspecciones realizadas por la Oficina de Aduanas de los camiones contenedores había resultado en la recuperación accidental de vehículos robados. Esta Oficina cumplía una función crítica en la prevención del tráfico ilícito de vehículos automotores ya que los vehículos importados no se podía n matricular sin una prueba del pago de aranceles e impuestos. La Oficina de Transporte por Carretera de l Departamento de Transporte participaba en la matriculación de vehículos automotores. Filipinas comunicó la existencia de disposiciones legales específicas sobre secuestro de automóviles y robos en carreteras. Los vehículos sustraídos por la fuerza representaban el 34,2% de los vehículos robados en 1996, mientras que sólo el 5% de los casos se referían a vehículos robados mientras estaban estacionados. El Servicio de Vehículos Automotores Buscados era una base de datos establecida como iniciativa conjunta de la Oficina de Transporte por Carretera, el Grupo de Ordenamiento del Tráfico de la Policía Nacional Filipina y la Guardia Costera para combatir el tráfico ilícito de vehículos automotores. La matriculación de los vehículos por la Oficina de Transporte por Carretera estaba sujeta al visto bueno previo de la policía, y los guarda costas negaban e l permiso para transportar vehículos de una isla a otra sin la autorización correspondiente del Grupo de Ordenamiento del Tráfico.

Arabia Saudita

29. Arabia Saudita informó de que hacía algunos años se habían señalado a la atención de las autoridades casos de vehículos automotores robados e introducidos de contrabando, con la participación de la delincuencia organizada. Cuando había sospechas de que un vehículo importado era robado, se aplicaban cuidadoso s controles para identificar al exportador y verificar la legitimidad del procedimiento. Si se presentaba un documento de las autoridades de seguridad del país de origen o del país desde el que se había expedido e l vehículo, los oficiales competentes en los puntos de entrada debían asegurarse de que el vehículo no era reclamado por las autoridades de cualquier de los dos países.

Eslovaquia

30. Eslovaquia comunicó que el tráfico ilícito de vehículos automotores había empezado a crear preocupación en 1990 y que el número de casos denunciados había alcanzado su máximo en 1993. La severas contramedidas adoptadas en 1995 habían contribuido a reducir el número de casos y a incrementar las tasas de detección y recuperación. Eslovaquia se describe a sí misma como un país de tránsito y de destino d e vehículos robados. En la frontera se decomisaban grandes cantidades de veh ículos sustraídos. La delincuencia organizada participaba en la falsificación de documentos, el tráfico y la evasión de impuestos, situación debida a los cambios en el sistema social y económico del país y a la apertura de las fronteras, que había resultado en un desplazamiento incontrolado de personas, incluidos los extranjeros, y en un aumento de la demanda y de las solicitudes de matriculación de automóviles costosos. También eran frecuentes los fraudes con lo s seguros, aunque no se disponía de datos. La organización de grupos de delincuentes se había vuelto más compleja en los últimos años. Los oficiales encargados de hacer cumplir la ley tendían a descubrir a lo s mensajeros de menos importancia más que a lo s individuos situados en los altos niveles de las organizaciones de delincuentes. Los delincuentes utilizaban cada vez más dispositivos de alta tecnología para anula r complejos sistemas de seguridad. Se comunicaron varias iniciativas a este respecto, incluido un estudio de

la Academia de Policía y una conferencia internacional celebrada en 1995. Se estaba revisando la legislación contra el tráfico ilícito de vehículos automotores y recientemente se habían vuelto a diseñar los documentos de matriculación para incorporarles características de seguridad. Se había establecido un sistema central de matriculación como resultado de la cooperación entre la policía y Car Code Bratislava, una empresa que había creado un sistema de codificación que ahora exigían las compañías de seguros en Eslovaquia. Este sistema consistía en grabar los últimos ocho dígitos del VIN en las ventanas de cada vehículo para facilitar su identificación y recuperación en caso de robo. Eslovaquia era uno de los primeros países que había transmitido su base de datos nacional sobre vehículos robados a la Base de Datos Internacional de Vehículos Robados ASF de la OIPC/Interpol.

Túnez

31. En Túnez, el tráfico ilícito de vehículos automotores se había manifestado a mediados de los años 80, en particular referido a vehículos de lujo. Dichos vehículos se podían obtener con facilidad en países europeos como Alemania, Bélgica, Francia, Italia y Suiza. Se podían utilizar varios métodos para robar o sustraer vehículos automotores, como el alquiler o el alquiler con opción a compra y ulterior venta. Se había descubierto a un grupo delictivo que incluía a miembros de países vecinos y que participaba en el robo de vehículos de lujo de Túnez para venderlos fuera del país.

Turquía

32. Turquía comunicó el reciente establecimiento de un sistema computadorizado de matriculación. Se había modificado el diseño de los documentos pertinentes, haciéndolos más difíciles de falsificar mediante la inclusión de un holograma. Se había introducido en todo el país un sistema de código de seguridad para las placas de matrícula, a fin de impedir el robo de los vehículos automotores y sus placas. Toda la información de un vehículo cuyo robo se había denunciado se inscribía en el Proyecto de vehículos automotores robados y se difundía en todo el país. Turquía también estaba considerando asociarse a la ASF y base de datos internacional de vehículos robados de la OIPC/Interpol.

III. INFORMACIÓN RECIBIDA DE ORGANIZACIONES

33. La Comunidad de Estados Independientes (CEI) indicó que el tráfico ilícito de vehículos automotores había aumentado desde 1988, llegando a la cifra máxima en 1992. Un conjunto de contramedidas adoptado en 1993-1995 había resultado en una disminución de este tipo de delito en algunos de los Estados miembros de la CEI, pese al rápido aumento en el número de automóviles disponibles. En la mayoría de los Estados miembros de la CEI, y particularmente en la región del Asia central, el número de casos se había reducido drásticamente desde 1994. En la región occidental de la CEI el problema seguía siendo grave, y el número de robos o usos no autorizados de vehículos automotores aumentaba, al tiempo que la tasa de casos resueltos seguía siendo baja. Dada la vulnerabilidad económica de la población de esos países, el robo de decenas de miles de vehículos automotores era un importante factor de desestabilización. La proporción de robos no denunciados era también extremadamente alta, ya que muchas de las víctimas preferían dirigirse directamente a las organizaciones delictivas para recuperar sus vehículos contra el pago de un derecho. Grandes cantidades de vehículos se importaban directamente de países de fuera de la CEI. El programa interestatal de medidas conjuntas para combatir la delincuencia organizada y otros tipos de delitos peligrosos en el territorio de los Estados miembros de la CEI disponía el ulterior examen de la creación de un banco de datos centralizado sobre vehículos automotores robados en la CEI y en otros Estados.

34. Los Estados Miembros de la Unión Europea (UE) creen que la lucha contra el tráfico ilícito de vehículos automotores es una cuestión importante del programa sobre la delincuencia organizada. La cuestión se incluyó en los mandatos de la futura policía europea (Europol) y su predecesora, la Dependencia sobre Drogas de la

Europol (DDE). Mediante una Directiva de 1995 de la Comisión Europea (95/56/CE, de 8 de noviembre de 1995) se enmendó una directiva anterior sobre dispositivos contra robo y se introdujo el equipamiento obligatorio de todos los automóviles nuevos con immobilizadores electrónicos. La DDE estaba preparando un informe de situación sobre el tráfico de vehículos robados.

35. La Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/Interpol) ha desarrollado un plan de acción sobre delitos con vehículos automotores y una base de datos internacional sobre vehículos robados. La Dependencia de Análisis de Inteligencia sobre Delitos, de la Secretaría General, ha elaborado un informe titulado "Proyecto Correcaminos" para las rutas utilizadas para el tráfico de vehículos en Europa, junto con información sobre los grupos organizados de delincuentes involucrados. La ASF y base de datos internacional de vehículos robados de la OIPC/Interpol, que comenzó sus operaciones en abril de 1996, contiene detalles de vehículos robados o sustraídos, incluidos sus números VIN o de chasis, pero no contiene información personal. Las oficinas nacionales centrales de la Interpol o las autoridades policiales nacionales de los países participantes son responsables de crear, modificar o suprimir registros de vehículos robados, utilizando formatos de mensajes específicos. Esto se logra electrónicamente utilizando un protocolo internacional de E-mail (correo electrónico) (x-400) para conectarse a la base de datos central de vehículos robados de la Secretaría General, y se actualiza diariamente. Hay tres opciones para dar entrada a datos en el sistema y luego recuperarlos. Se han elaborado programas de computadora especiales, que la OIPC/Interpol ha puesto a disposición de los países que los soliciten, a fin de ayudarles a actualizar y utilizar el sistema.

36. La Organización de los Estados Americanos (OEA) hizo referencia a tres tratados internacionales sobre este tema, a saber: La Convención sobre la reglamentación del tráfico a utomotor de 1930, la Convención sobre la reglamentación del tráfico automotor interamericano de 1943 y el Acuerdo Regional para la importación temporal de vehículos por carretera de 1956.

37. La Organización de la Unidad Africana (OUA) comunicó que entre sus Esta dos miembros había una gran conciencia del empeoramiento de la situación relativa al robo y el tráfico ilícito de vehículos automotores. El problema había sido tratado a nivel nacional por los países interesados y se había procurado coordinar dichas actividades entre países vecinos.

38. La Comisión Económica para Europa (CEPE), en el marco de su programa de trabajo en la esfera del transporte y las normas para la construcción de vehículos, hizo referencia a la Regla N° 18 y sus enmiendas, relativa a las disposiciones uniformes para la aprobación de vehículos propulsados por motores con respecto a su protección contra el uso no autorizado, y a la regla N° 97 y sus enmiendas, relativa a las disposiciones uniformes para la aprobación de sistemas de alarma para vehículos y de los vehículos automotores con respecto a sus sistemas de alarma.

39. El Instituto Australiano de Criminología se mantuvo en estrecho contacto con el recientemente establecido Grupo de Tareas Nacional sobre robo de vehículos automotores para examinar cuestiones relativas al robo de vehículos automotores en Australia. Este país cuenta con dos bases de datos nacionales que reúnen información pertinente sobre la prevención del tráfico ilícito de vehículos automotores: la base de datos NEVDIS, que coordina los datos sobre la matriculación de motores, administrada por Austroads, un organismo federal, y el Registro Nacional de Restos de Accidentes.

40. El Instituto Europeo de Prevención del Delito y Lucha contra la Delincuencia, junto con el Ministerio del Interior de la Federación de Rusia, realizó un proyecto sobre la prevención y lucha contra el robo y el tráfico ilícito de vehículos automotores en varios países de Europa. Se preparó un informe sobre la base de las respuestas recibidas a un cuestionario sobre delitos con vehículos automotores que se había enviado a todos los países de Europa; dicho informe se presentaría a la Conferencia sobre cooperación internacional para prevenir y combatir el robo y el tráfico ilícito de vehículos automotores, que se celebraría en Moscú del 28 de febrero al 2 de marzo de 1997 (véase también el párrafo 4 supra). El cuestionario se centró en siete temas: datos estadísticos de antecedentes; registro de la propiedad; registro de robos o sustracciones de vehículos

automotores; importación o exportación de vehículos automotores sustraídos; decomiso y devolución de un vehículo automotor robado o sustraído; cuestiones de cooperación internacional y propuestas para el mejoramiento de la cooperación internacional. Al mes de enero de 1997 se habían recibido respuestas de 32 países. Era evidente que los métodos para compilar datos estadísticos variaban de un país a otro y que no toda la información proporcionada era comparable. De la encuesta se desprendió que el crecimiento de los delitos con vehículos automotores se había estabilizado en Europa occidental, pero todavía era considerable en muchos países de Europa oriental. Estos últimos, donde había una cantidad limitada de automóviles disponibles, especialmente en relación con las marcas y los modelos más deseados, eran los países más afectados por la sustracción de vehículos automotores. Los países de Europa occidental han pasado a ser los países de origen debido a la gran cantidad de vehículos automotores deseables que tienen. A raíz del desarrollo económico, el parque automotor de los países de Europa oriental ha aumentado y mejorado rápidamente, por lo que el grueso de los delitos con vehículos automotores se ha trasladado a esas zonas y la situación en Europa occidental ha mejorado. Durante los períodos de tráfico ilícito máximo de vehículos automotores en Europa central se habían desarrollado mecanismos de cooperación internacional en los que también participaban compañías de seguros y fabricantes de automóviles. Estos mecanismos estaban siendo adoptados por los países de Europa oriental. Se habían logrado notables adelantos en la computadorización de los sistemas de registro de datos sobre vehículos automotores y en las bases de datos sobre vehículos robados. En general, la cooperación internacional contra este tipo de delito había mejorado, pero todavía no era suficiente y las corrientes de información entre los organismos pertinentes, tanto a nivel nacional como internacional, eran consideradas ineficientes. En los casos en que se habían concertado acuerdos internacionales, no se habían elaborado los procedimientos prácticos para su aplicación. Todavía no se habían resuelto satisfactoriamente los problemas relacionados con los idiomas, los diferentes procedimientos de matriculación y los documentos pertinentes. Los países demoraban mucho su asociación a la ASF y base de datos internacional sobre vehículos robados de la OIPC/Interpol, que todavía no había realizado todo su potencial. Los conflictos de jurisdicción entre los diversos organismos de represión a nivel nacional también obstaculizaban la respuesta efectiva a este tipo de delitos.

IV. MEDIDAS QUE SE REQUIEREN DE LA COMISIÓN SOBRE LA PREVENCIÓN DEL DELITO Y JUSTICIA PENAL

41. Sobre la base de la información contenida en el presente informe, las recomendaciones de la Conferencia de Varsovia en su anexo y la declaración de Moscú (que se presentará a la Comisión en un documento de sesión), la Comisión quizá desee sugerir medidas para prevenir y combatir el tráfico ilícito de vehículos automotores.

42. En particular, la Comisión quizá desee examinar las prioridades para la acción encaminada a fortalecer la cooperación entre los diversos organismos de represión que participan en la lucha contra el tráfico ilícito de vehículos automotores.

43. Muchos gobiernos señalaron la urgente necesidad de impartir capacitación especial a oficiales de organismos de represión sobre cuestiones pertinentes, a fin de aumentar la eficacia de los controles fronterizos, mejorar las aptitudes para identificar vehículos automotores con documentos falsos o características de seguridad adulteradas y mejorar la fiabilidad del control de los documentos antes de la matriculación de un vehículo automotor. La Comisión quizá desee hacer suyas las recomendaciones de la Conferencia de Varsovia a ese respecto. Si la Comisión así lo decide, la División, en cooperación con el sector privado, podría elaborar un manual de capacitación para personal de organismos de represión y de aduanas sobre la prevención y la lucha contra el tráfico de vehículos robados o sustraídos, para usarlo en el suministro de asistencia práctica a los Estados Miembros que la soliciten.

44. Se señala también a la atención de la Comisión el tratado modelo para la devolución de vehículos robados o sustraídos, contenido en el anexo de la resolución que figura en el párrafo 4 del informe de la Conferencia

de Varsovia, y que constituye un instrumento efectivo para facilitar el procedimiento de recuperación de vehículos robados.

Anexo

**INFORME DE LA CONFERENCIA SOBRE EL ROBO Y EL TRÁFICO ILÍCITO
DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES**

(Varsovia, 2 y 3 de diciembre de 1996)

INTRODUCCIÓN

1. El Consejo Económico y Social, por recomendación del Noveno Congreso de las Naciones Unidas sobre Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente (El Cairo (Egipto), 29 de abril a 8 de mayo de 1995), respaldada por la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal en su cuarto período de sesiones, aprobó la resolución 1995/27 de 24 de julio de 1995. En el párrafo 1 de la sección II de la parte dispositiva de esta resolución, el Consejo pidió a la Comisión que considerara la posibilidad de adoptar medidas a fin de prevenir y combatir el tráfico ilícito de vehículos automotores y, a tal fin, pidió al Secretario General que recabara las opiniones de los gobiernos y las organizaciones pertinentes acerca de esta cuestión e informara a la Comisión en su sexto período de sesiones.
2. De conformidad con este mandato, la Secretaría ha pedido a todos los Estados Miembros y a las organizaciones pertinentes que proporcionen información sobre el tráfico ilícito de vehículos automotores. El Instituto Europeo de Prevención del Delito y Lucro contra la Delincuencia, afiliado a las Naciones Unidas, en cooperación con el Ministerio del Interior de la Federación de Rusia, ha iniciado un estudio del problema en países de Europa y Asia central, a fin de evaluar las tendencias actuales en una conferencia que se celebraría en Moscú del 28 de febrero al 2 de marzo de 1997.
3. Por invitación del Gobierno de Polonia y con el apoyo del gobierno de los Estados Unidos, la División de Prevención del Delito y Justicia Penal organizó la Conferencia sobre el Robo y el Tráfico Ilícito de Vehículos Automotores, que se celebró en Varsovia (Polonia), el 2 y 3 de diciembre de 1996.

I. RECOMENDACIONES

4. El 3 de diciembre de 1996 la Conferencia aprobó por unanimidad las siguientes recomendaciones:

“La Conferencia sobre el Robo y el Tráfico Ilícito de Vehículos Automotores,

Alarmada por el rápido crecimiento y expansión geográfica del tráfico ilícito de vehículos automotores, que cada vez más trasciende las fronteras nacionales,

Preocupada por la creciente participación de la delincuencia organizada transnacional en el robo y el tráfico ilícito de vehículos automotores,

Reconociendo que el robo de automóviles y el tráfico ilícito de vehículos automotores, que tiene un costo elevado, produce efectos adversos sobre la seguridad y las economías de los Estados Miembros,

Recordando el párrafo 1 de la Sección II de la parte dispositiva de la resolución 1995/27 del Consejo Económico y Social,

Subrayando la necesidad de fortalecer y hacer más efectiva la cooperación internacional a todos los niveles para combatir el tráfico ilícito de vehículos automotores,

Reconociendo en particular la importancia de la cooperación entre las fuerzas de policía a nivel internacional para prevenir y combatir el tráfico ilícito de vehículos automotores, y la necesidad de un intercambio rápido de información entre los países sobre la situación y el origen de los vehículos automotores,

Reconociendo también la labor ya realizada por la Organización Internacional de Policía Criminal OIPC/INTERPOL para establecer una base de datos mundial de vehículos robados,

Acogiendo con beneplácito la participación y las contribuciones de los representantes del sector privado, en particular las compañías de seguros, las oficinas de investigación de delitos de seguros y los fabricantes de automotores,

1. *Expresa su agradecimiento* al Gobierno de Polonia por haber dado acogida a la Conferencia, y al Gobierno de los Estados Unidos por su generosa aportación de fondos para la celebración de esta Conferencia;

2. *Presenta* las siguientes recomendaciones^a a la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal en su sexto período de sesiones, para su examen y la adopción de medidas:

a) Se alienta a los Estados Miembros a que mejoren el intercambio de información sobre el robo y el tráfico ilícito de vehículos automotores. A tal fin, los Estados Miembros deberían estudiar la posibilidad de establecer bases de datos nacionales sobre vehículos robados y otra información pertinente, y apoyar las actividades de la OIPC/INTERPOL suministrando sus datos nacionales sobre vehículos robados, de conformidad con los métodos especificados disponibles, al Sistema de Búsqueda Automática (ASF) de la OIPC/INTERPOL como importante instrumento para combatir el tráfico internacional ilícito. Se insta además a los Estados Miembros a que intercambien información activamente entre ellos a nivel bilateral, subregional y regional y, por conducto de las entidades internacionales de represión, combatan de manera más eficaz el tráfico ilícito de vehículos automotores;

b) Los Estados Miembros deben considerar la posibilidad de desarrollar documentos y procedimientos de registro e inscripción compatibles para los vehículos, a fin de facilitar la identificación del propietario legal por el personal de represión y las autoridades aduaneras. Se insta a los Estados Miembros a que, como primer paso hacia el logro de este objetivo, armonicen los elementos de los documentos de registro de los vehículos automotores ya que esto es un medio importante para prevenir el tráfico ilícito de estos vehículos, y a que consideren la posibilidad de integrar sus bases de datos nacionales al Sistema de Búsqueda Automática (ASF) y base de datos internacional de vehículos robados de la OIPC/INTERPOL. Los Estados Miembros deben considerar la posibilidad de establecer procedimientos para controlar las operaciones de rescate a fin de impedir que los documentos de propiedad de vehículos averiados se utilicen en vehículos robados. También deben intercambiar información sobre la forma de mejorar las características de seguridad de los documentos de registro de automóviles;

c) Los Estados Miembros deben considerar la posibilidad de hacer los cambios necesarios en sus leyes y procedimientos nacionales correspondientes, a fin de mejorar la respuesta del sistema judicial al robo y tráfico de vehículos, y reducir al mínimo las cuestiones conflictivas relacionadas con la propiedad derivadas de la repatriación internacional de vehículos robados;

^aEstas recomendaciones se señalarán a la atención de la próxima reunión sobre vehículos robados que organizará a principios de 1997 el Instituto Europeo de Prevención del Delito y Lucha contra la Delincuencia, afiliado a las Naciones Unidas, en cooperación con el Ministerio del Interior de la Federación de Rusia, para examinar los resultados finales de la encuesta realizada en Europa por el Instituto.

d) Los Estados Miembros deben hacer todo lo posible por fortalecer su cooperación en esta esfera, a los niveles bilateral, regional e interregional. En este contexto, se insta a los Estados Miembros a que:

- i) promuevan activamente el intercambio de información y la cooperación operacional entre los organismos de represión pertinentes a través de sus fronteras para detectar, detener y enjuiciar a los traficantes de vehículos robados, y la cooperación estrecha entre otros organismos pertinentes para asegurar la recuperación de vehículos robados y su devolución a los legítimos dueños;
- ii) respondan rápidamente a las peticiones de asistencia de los organismos de represión competentes de otros Estados relacionadas con la recuperación de vehículos robados;

e) Se insta a los Estados Miembros a que mejoren la cooperación internacional para prevenir y combatir el robo y el tráfico ilícito de vehículos y otros delitos relacionados con los vehículos robados. Los Estados Miembros deben también negociar y concertar acuerdos bilaterales y/o multilaterales relativos a un procedimiento simplificado y eficaz para recuperar vehículos robados. Esos acuerdos deben definir claramente, entre otras cosas, la documentación necesaria, los procedimientos de certificación, los requisitos en cuanto a traducción de documentos, los gastos autorizados y la aplicabilidad del impuesto al valor añadido (IVA). A este respecto, los Estados Miembros deberían basarse en el Tratado modelo que figura en el apéndice de las presentes recomendaciones. Los Estados Miembros deben también utilizar los tratados modelo de las Naciones Unidas sobre cuestiones delicadas, transferencia de procedimientos y traslado de prisioneros, según corresponda, como instrumentos importantes para mejorar la cooperación internacional en la investigación de casos de tráfico ilícito de vehículos automotores y el enjuiciamiento de sus perpetradores;

f) Se debe alentar a los Estados Miembros a que adopten un formato mundial estándar para el sistema de números de identificación de vehículos, aplicable a todos los vehículos fabricados en los Estados Miembros o exportados a éstos;

g) Se insta a la Comisión a que pida al Secretario General que:

- i) elabore un manual de capacitación para personal de represión y de aduanas sobre la prevención y la lucha contra el tráfico de vehículos robados o en posesión ilícita, para utilizarlo en el suministro de asistencia práctica a los Estados Miembros que la soliciten;
- ii) elabore y aplique, en países que soliciten asistencia técnica, programas de capacitación en recuperación de vehículos robados para personal de represión y aduanas;
- iii) preste servicios de asesoramiento, a los Estados Miembros que los soliciten, en la elaboración o reforma de la legislación pertinente, así como en el desarrollo de tratados bilaterales, multilaterales y/o regionales en esta esfera;

h) Se insta a los Estados Miembros y al sector privado a que presten asistencia al Secretario General en la realización de las actividades enunciadas en el apartado g) supra.

3. *Recomienda también* que, en la lucha contra el robo y el tráfico ilícito de vehículos robados, se tengan en cuenta los recientes adelantos en los sistemas de inmovilización y contra robo, así como las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías. Además de las actividades que realicen las autoridades gubernamentales competentes, los fabricantes de vehículos, las compañías de seguros y los fabricantes de equipo deberían estudiar más y mejorar los sistemas de identificación de vehículos y piezas de recambio, y transmitir sus conclusiones a los organismos de represión pertinentes.

ANEXO

Tratado modelo sobre la devolución de vehículos robados o sustraídos

(*El Gobierno de [nombre del país] y el Gobierno de [nombre del país]^a;*)

ó

(*Los Estados Partes en el presente Tratado^b*)

Reconociendo el creciente problema planteado por el robo y el tráfico ilícito de vehículos automotores;

Considerando las dificultades que enfrentan los propietarios inocentes para obtener la devolución de vehículos robados o sustraídos en el territorio de una Parte que se recuperan en el territorio de otra Parte; y

Deseando eliminar dichas dificultades y regularizar los procedimientos para la devolución expedita de esos vehículos;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

A los fines del presente Tratado:

- 1) Por “vehículo” se entiende un automóvil, camión, ómnibus, motocicleta, casa rodante o remolque.
- 2) Un vehículo se considera “robado” cuando la posesión del mismo se ha obtenido sin el consentimiento del propietario u otra personal legalmente autorizada para usarlo.
- 3) Un vehículo se considera “sustraído” cuando:
 - a) ha sido ilegalmente convertido por la persona que lo ha alquilado de una empresa legalmente autorizada para ese propósito, y durante operaciones comerciales normales, o
 - b) ha sido ilegalmente convertido por una persona que lo ha recibido en depósito en razón de una medida oficial o judicial.
- 4) Todas las referencias a “días” se refieren a días calendario.

Artículo 2

Cada Parte se compromete a devolver, de conformidad con los términos del presente Tratado, los vehículos:

- 1) que estén registrados, adjudicados en propiedad o de otra manera documentados en el territorio de una Parte;

aEsta disposición se aplicaría a los acuerdos bilaterales.

bEsta disposición se aplicaría a los acuerdos regionales o subregionales.

- 2) que hayan sido robados o sustraídos en el territorio de una Parte; o
- 3) que hayan sido encontrados en el territorio de una Parte.

Artículo 3

1. Cuando las autoridades policiales, aduaneras o de otras entidades competentes de una Parte embarguen o secuestren un vehículo automotor y tengan razones para creer que está registrado, adjudicado en propiedad o de otra manera documentado en el territorio de otra Parte, la primera de estas Partes notificará por escrito, dentro de los [treinta] días de dicho embargo o secuestro, a la Embajada de la otra Parte de que sus autoridades están en posesión de dicho vehículo automotor.

2) Dicha notificación incluirá todos los datos de identificación disponibles sobre el vehículo, del tipo de los enumerados en el anexo I, una descripción de la condición en que se encuentra el vehículo, su localización actual, la identidad de la autoridad que tiene la custodia física del vehículo y toda otra información que permita determinar si se lo ha utilizado en relación con la comisión de un delito.

Artículo 4

Las autoridades de la Parte que ha embargado o secuestrado un vehículo y que tengan razones para creer que está registrado, adjudicado en propiedad o de otra manera documentado en el territorio de otra Parte, lo colocará rápidamente en un depósito y tomará todas las medidas razonables para asegurar su conservación en forma segura. Posteriormente, dichas autoridades no utilizarán, rematarán, dismantelarán, modificarán ni de otra manera dispondrán del vehículo. Las disposiciones del presente Tratado, sin embargo, no impedirán a dichas autoridades usar, rematar, dismantelar, modificar o de otra manera disponer del vehículo si:

- a) dentro de los [sesenta] días de la notificación hecha de conformidad con el artículo 3 no se ha recibido ningún pedido de devolución del vehículo;
- b) de conformidad con el párrafo 1 del artículo 7 se determina que la petición de devolución no satisface los requisitos del presente Tratado y la notificación de esa determinación se ha hecho de conformidad con párrafo 3 del artículo 7;
- c) después de que el vehículo se ha puesto a disposición del peticionante de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el vehículo no ha sido retirado, dentro del plazo establecido en dicho artículo, por la persona identificada en dicha petición como el propietario o el representante autorizado del propietario; o
- d) no hay ninguna obligación de devolver el vehículo con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del artículo 8 del presente Tratado.

Artículo 5

1. Tras recibir una notificación de conformidad con el artículo 3, una Parte puede solicitar la devolución del vehículo.

2. La petición de devolución, que deberá ajustarse al formulario que figura en el anexo II, se transmitirá por conducto de un oficial consular de la Parte Solicitante. Una copia de la solicitud se transmitirá, con una nota de envío, al ministerio de relaciones exteriores de la Parte Destinataria de la petición. La petición se enviará sólo después de que el oficial consular competente haya recibido copias debidamente certificadas por notario de los siguientes documentos:

- a) i) El título de propiedad del vehículo, si existe; en caso contrario, una declaración certificada de la autoridad competente en la que se indique que el vehículo automotor está adjudicado en propiedad y el nombre de la persona o entidad que figura como propietaria;
 - ii) El certificado de registro del vehículo, si existiese; en caso contrario, una declaración certificada de la autoridad competente en la que se indique que el vehículo está registrado y la persona o entidad en cuyo nombre está registrado;
 - iii) La factura de venta u otro documento que establezca la propiedad del vehículo, en caso de que no esté adjudicado en propiedad o registrado;
- b) El documento de transferencia, si con posterioridad al robo o la sustracción la persona o entidad que era propietaria del vehículo en el momento del robo o la sustracción había transferido la propiedad a un tercero;
- c) La denuncia del robo, hecha en un plazo razonable a la autoridad competente de la Parte Solicitante, y una traducción de la misma. En caso de que la denuncia del robo se haga después de que el vehículo fue secuestrado o de cualquier otra forma pasó a posesión de la Parte Destinataria, la persona que procura la devolución deberá presentar documentos que permitan justificar la demora en la denuncia del robo, acompañados de los documentos de apoyo pertinentes; y
- d) Si la persona que solicita la devolución del vehículo no es el dueño, un poder firmado en presencia de un notario público por el dueño o su representante legal, autorizando a esa persona a retirar el vehículo.

Con excepción de lo indicado en el apartado c), no hace falta proporcionar traducciones de los documentos. Las autoridades de la Parte Destinataria pueden suspender el requisito de la traducción de la denuncia de robo. La parte Destinataria no exigirá ninguna otra legalización o autenticación de los documentos.

Artículo 6

Si una Parte toma conocimiento, por medios distintos de la notificación hecha de conformidad con el artículo 3, de que las autoridades de otra Parte pueden haber embargado, secuestrado o de cualquier otra manera tomado posesión de un vehículo que puede estar registrado o de otra manera documentado en el territorio de la primera Parte, esa Parte:

- a) podrá, mediante el envío de una nota al ministerio de relaciones exteriores de la otra Parte, recabar una confirmación oficial de esa situación y podrá pedir a la otra Parte que remita la notificación prescripta en el artículo 3, en cuyo caso la otra Parte emitirá la notificación o explicará, por escrito, por qué no se requiere la notificación; y
- b) podrá también, cuando sea apropiado, presentar una petición de devolución del vehículo en la forma prescripta en el artículo 5.

Artículo 7

1. Con excepción de lo dispuesto en el artículo 8, la Parte Destinataria determinará, dentro de los [treinta días] de recibida una petición de devolución de un vehículo robado o sustraído, si la petición de devolución cumple los requisitos del presente Tratado y notificará de su determinación a la Embajada de la Parte Solicitante.

2. Si la Parte Destinataria determina que la petición de devolución de un vehículo robado o sustraído cumple los requisitos del presente Tratado, la Parte Destinataria, dentro de los [15 días] de esa determinación, pondrá el vehículo a disposición de la persona identificada en la petición de devolución como propietario o

como representante autorizado del propietario. El vehículo permanecerá a disposición de la persona identificada en la petición de devolución como propietario o como representante autorizado del propietario por lo menos [noventa] días. La Parte Destinataria tomará las medidas necesarias para que el propietario o el representante autorizado del propietario tomen posesión del vehículo y lo trasladen al territorio de la Parte Solicitante.

3. Si la Parte Destinataria determina que la petición de devolución no cumple los requisitos de l presente Tratado, notificará de ello por escrito a la Embajada de la Parte Solicitante.

Artículo 8

1. Si un vehículo cuya devolución se ha solicitado está retenido en relación con una investigación o proceso judicial de un delito, su devolución en virtud del presente Tratado se efectuará cuando ya no se lo necesite más a los fines de la investigación o el proceso judicial. La Parte Destinataria tomará todas las medidas posibles para asegurar que, siempre que sea posible, se utilicen imágenes u otro tipo de pruebas en sustitución del vehículo a los efectos de la investigación o proceso judicial, de modo que el vehículo pueda devolverse lo antes posible.

2. Si la propiedad o custodia del vehículo cuya devolución se solicita está sujeta a una causa judicial pendiente en la Parte Destinataria, su devolución de conformidad con lo dispuesto en este Tratado se efectuará después de finalizada esa causa judicial. Ahora bien, ninguna Parte estará obligada a devolver el vehículo en virtud del presente Tratado si dicha causa judicial concluye con una adjudicación del vehículo a una persona distinta de la identificada en la petición de devolución como la propietaria o el representante autorizado de la propietaria del vehículo.

3. Ninguna Parte estará obligada a devolver un vehículo en virtud del presente Tratado si el vehículo está sujeto a decomiso en virtud de sus leyes, por haberse usado en su territorio para la comisión de un delito. La Parte Destinataria no decomisará el vehículo sin dar al propietario o al representante autorizado de l propietario notificación razonable y la oportunidad de impugnar dicho decomiso de conformidad con su legislación.

4. Ninguna Parte estará obligada en virtud del presente Tratado a devolver un vehículo robado o sustraído si no se ha presentado una petición de devolución dentro de los [sesenta] días de una notificación hecha de conformidad con el artículo 3.

5. Si la devolución de un vehículo robado o sustraído, cuya devolución se ha solicitado, se aplaza de conformidad con los párrafos 1 y 2 del presente artículo, la Parte Destinataria notificará de ello a la Embajada de la Parte Solicitante por escrito dentro de los [treinta] días de recibi da la petición de devolución del vehículo.

Artículo 9

1. La Parte Destinataria no impondrá, como condición para la devolución de dicho vehículo, ningún derecho de importación o exportación, impuesto, multa u otra pena pecuniaria o carga a los vehículos devueltos de conformidad con el presente Tratado, ni a sus propietarios o representantes autorizados.

2. Todos los gastos reales incurridos para devolver el vehículo, incluidos los gastos de remolque, almacenamiento, mantenimiento, transporte y traducción de los documentos requeridos en virtud del presente Tratado, correrán por cuenta de la persona o entidad que solicita su devolución y se pagarán antes de la devolución del vehículo. La Parte Destinataria hará todo cuanto esté a su alcance para mantener esos gastos a niveles razonables.

3. En casos especiales, los gastos de la devolución pueden incluir el costo de la reparación o reacondicionamiento de un vehículo que puedan ser necesarios para mover el vehículo a una zona de almacenamiento o para mantenerlo en las condiciones en que se lo encontró. La persona o entidad que procura la devolución del vehículo no será responsable de ningún gasto por cualesquiera otros trabajos que se hubieran realizado en el vehículo mientras se encontraba en posesión de las autoridades de la Parte Destinataria.

Artículo 10

Los mecanismos para la recuperación y devolución en virtud del presente Tratado de vehículos robados o sustraídos serán adicionales a los previstos en las leyes de la Parte Destinataria. Ninguna disposición del presente Tratado menoscabará cualesquiera derechos existentes en virtud de la ley aplicable relativos a la recuperación de vehículos robados o sustraídos.

Artículo 11

1. Toda controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Tratado se resolverá mediante consultas entre las Partes.

2. El presente Tratado estará sujeto a ratificación. Entrará en vigor en la fecha del intercambio de instrumentos de ratificación.

3. Cualquiera de las Partes podrá retirarse del presente Tratado mediante una notificación por escrito con un plazo mínimo de [noventa días]^c.

HECHO en [lugar], el.....de.....de....., por duplicado, en los idiomas.....y.....; ambos textos se consideran auténticos.

ANEXO 1

Datos de identificación que se deben suministrar en la notificación hecha de conformidad con el artículo 3

1. Número de identificación del vehículo
2. Nombre del fabricante del vehículo
3. Modelo y año de fabricación del vehículo, si se conoce
4. Color del vehículo
5. Placa de matriculación del vehículo y jurisdicción de emisión (si está disponible)
6. Número de la etiqueta engomada o tarjeta de la ciudad/otra jurisdicción y nombre de la ciudad/otra jurisdicción (si se conoce)
7. Descripción de la condición del vehículo, incluida su movilidad, si se conoce, y las reparaciones que pudieran parecer necesarias

^cAplicable a los tratados bilaterales. Puede que en los acuerdos regionales y subregionales haya que insertar otras disposiciones adecuadas, de conformidad con el derecho internacional y las prácticas usuales.

8. El lugar donde se encuentra el vehículo
9. La identidad de la autoridad que tiene la custodia física del vehículo y un punto de contacto, incluido el nombre, la dirección y el número de teléfono del oficial que tenga información sobre la recuperación
10. Toda otra información que indique si se lo estaba utilizando en relación con la comisión de un delito
11. Una indicación de si el vehículo puede estar sujeto a decomiso en virtud de las leyes del Estado o notificador.

ANEXO II

Petición de devolución de un vehículo robado o sustraído

La Embajada de [nombre del país] pide respetuosamente a (la autoridad competente de [nombre de l país]) la devolución del vehículo descrito más adelante a (su dueño o los representante de su dueño), de conformidad con el Tratado relativo a la devolución de vehículos robados o sustraídos:

Fabricante:
Modelo (año):
Tipo:
Número de identificación del vehículo:
Placas de matriculación:
Propietario registrado:

La Embajada de [nombre del país] certifica que ha examinado los siguientes documentos presentados por (nombre de la persona que presenta los documentos) como prueba de (que es el propietario del vehículo o su representante) y los ha encontrado debidamente certificados con arreglo a las leyes de (jurisdicción apropiada).

- a.(descripción del documento)
- b.(descripción del documento)
- c.(descripción del documento)
- d.(descripción del documento)

Saludo de despedida
Lugar y fecha
Anexos

II. ORGANIZACIÓN DE LA CONFERENCIA

A. Participantes

5. Estuvieron representados en la Conferencia los siguientes Estados Miembros: Alemania, Austria, Belarús, Bélgica, Bulgaria, Canadá, Croacia, Estonia, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Moldova, Países Bajos, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Checa, República Eslovaca, Rumania, Suecia, Turquía y Ucrania.
6. El Japón también estuvo representado por un observador.

7. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo también estuvo representado por un observador.
8. Estuvieron representados los siguientes institutos: Instituto Europeo de Prevención del Delito y Lucha contra la Delincuencia, afiliado a las Naciones Unidas, y el Instituto Interregional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia.
9. Estuvieron representadas por observadores las siguientes organizaciones intergubernamentales: Comisión Europea, Dependencia de Drogas de la Europol, Organización Internacional de Tráfico por Carreteras y Organización Internacional de Policía Criminal.
10. Las siguientes organizaciones estuvieron representadas por observadores: ARGOS-Groupement d'assureurs français pour l'identification, la recherche et la récupération de vehicules indemnisés, Asociación Internacional de investigadores de robos de automóviles, Canadian Automobile Theft Bureau, Centro finlandés de seguro de tráfico, Comité europeo des assurances, Dependencia sueca de investigaciones de seguros, International Touring Alliance, Mercedes Benz A.G., National Insurance Crime Bureau, Renault SA.

B. Apertura de la Conferencia

11. La Conferencia fue inaugurada por el Excelentísimo Sr. Wlodzimierz Cimoszewicz, Primer Ministro de Polonia, quien dio la bienvenida a los participantes. El Primer Ministro puso de relieve la creciente amenaza que planteaba la delincuencia organizada en sus peores formas, incluido el robo y el tráfico ilícito de vehículos automotores. Subrayó que esta Conferencia debía considerarse como una medida práctica para la aplicación de Declaración Política y Plan de Acción Mundial de Nápoles contra la Delincuencia Organizada (véase A/49/748, anexo, capítulo IV.A), que constituía un hito importante de la cooperación internacional para luchar contra la delincuencia organizada. Reiteró la enérgica dedicación del Gobierno de Polonia y su voluntad de cumplir una función de liderazgo en la promoción de la cooperación internacional en esta esfera, como quedaba demostrado en la propuesta hecha recientemente por el Presidente de Polonia en el quincuagésimo primer período de sesiones de la Asamblea General, en relación con el proyecto de convención marco contra la delincuencia organizada. Destacó la importancia de que la conferencia concluyese con recomendaciones concretas que permitiesen mejorar las capacidades nacionales e internacionales para combatir este tipo de delincuencia por medios técnicos y jurídicos nuevos.

12. El Oficial Encargado de la División de Prevención del Delito y Justicia Penal, en nombre del Secretario General y del Director General de la Oficina de las Naciones Unidas en Viena, expresó su sincero agradecimiento al Gobierno de Polonia por el continuado apoyo que prestaba al Programa de las Naciones Unidas de Prevención del Delito y Justicia Penal. La Conferencia debía abordar un problema que había crecido en dimensiones e impacto y que cada vez asumía un carácter más transnacional. En el robo y el tráfico ilícito de vehículos automotores, la delincuencia organizada empleaba métodos como la corrupción de funcionarios públicos y el soborno del sector privado, socavando de esta forma las instituciones democráticas y económicas. La Conferencia era innovadora, ya que por primera vez se había logrado reunir a gobiernos y empresas del sector privado en el contexto del Programa de las Naciones Unidas de Prevención del Delito y Justicia Penal. Las soluciones efectivas dependían de la sinergia entre las instituciones públicas y las industrias de los seguros y de la manufactura.

C. Elección de la Mesa

13. La Conferencia eligió por aclamación a los siguientes miembros de la Mesa:

<i>Presidente:</i>	Andrzej Anklewicz (Polonia)
<i>Vicepresidentes:</i>	René Bregeon (Francia) y Konstantin Goriainov (Federación de Rusia)
<i>Relator:</i>	Jonathan M. Winer (Estados Unidos).

14. La Conferencia decidió establecer un grupo de trabajo oficioso de composición abierta para examinar los proyectos de propuestas y recomendaciones, encabezado por el Vicepresidente Sr. Goriainov.

D. Aprobación del programa

15. La Conferencia aprobó el siguiente programa:

1. Apertura de la Conferencia
2. Elección de la Mesa
3. Aprobación del programa
4. Examen general de la situación
5. Intercambio de información
6. Legislación nacional, incluidos los reglamentos sobre registro de vehículos y los procedimientos para recuperar vehículos robados
7. La cooperación internacional y la función del sector privado en las actividades para prevenir y combatir el robo y el tráfico ilícito de vehículos automotores
8. Conclusiones y recomendaciones
9. Aprobación del informe.

III. RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

16. Antes de declarar abierto el debate, el Presidente, Viceministro del Interior de Polonia, dio la gracias a los participantes por la confianza que habían depositado en su Gobierno y destacó que esperaba con interés obtener un acervo de información y un productivo intercambio de opiniones que condujesen a encontrar soluciones comunes para un problema común.

17. Las delegaciones proporcionaron información sobre pautas y dinámicas de esta forma de delito en sus respectivos países, así como sobre su impacto en países vecinos y otros países. También dieron detalles sobre la forma en que abordaban el problema del robo de vehículos. También se hizo referencia al establecimiento de vínculos bilaterales computadorizados que permitiesen un rápido intercambio de datos sobre vehículos robados entre los organismos de represión competentes. Algunas delegaciones y observadores informaron sobre nuevas tecnologías para mejorar el marcado y la identificación de vehículos automotores y para seguir la pista de vehículos robados mediante el uso de satélites y frecuencias de radio. Los oradores se manifestaron preocupados por la falta de una cooperación internacional efectiva, que en parte era la causa de las muchas lagunas que existían en la legislación y los instrumentos de lucha nacionales. Se subrayó en particular la necesidad de contar con un mecanismo eficiente y expedito de intercambio de información, salvaguardando al mismo tiempo los derechos de los individuos y en particular el derecho a la privacidad. A fin de mejorar la cooperación internacional, se hizo hincapié en la necesidad de elaborar documentos y procedimientos de registro uniformes. Se señaló que los problemas causados por la multiplicidad y divergencia de esos documentos y procedimientos se veía exacerbada por las diferencias de idioma y por la falta de conocimientos y experiencia del personal de control de fronteras. Se destacó además, que los países debían mejorar su cooperación en cuanto a la recuperación y devolución de vehículos robados.

18. Una delegación informó de los resultados de dos reuniones de oficiales de policía de 24 países europeos, que se habían celebrado en el segundo semestre de 1996. El orador destacó los aspectos técnicos de esas reuniones, pero al mismo tiempo puso de relieve el valor de sus recomendaciones relativas a una mejor capacitación de las fuerzas de policía.

19. Otras delegaciones informaron a la Conferencia de los progresos en el establecimiento y funcionamiento de bancos de datos nacionales. Por ejemplo, en el Centro Nacional de Información sobre Delincuencia, de los Estados Unidos, se tramitaban diariamente 1,5 millones de legajos (creación y cancelación), así como

respuestas a consultas. El Canadá tenía acceso a una parte de los datos de este Centro, y otros países podían obtenerlo firmando un acuerdo de estado usuario.

20. Observadores del Instituto Europeo de Prevención del Delito y Lucha contra la Delincuencia, afiliado a las Naciones Unidas y del Instituto Interregional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia (UNICRI) informaron de las actividades que estaban realizando en esta esfera. El observador del UNICRI habló sobre algunas de las tendencias actuales en materia de robo de automóviles basándose en un estudio de victimización realizado en varios países desarrollados y en desarrollo. El observador del Instituto Europeo comunicó algunas conclusiones preliminares del estudio europeo realizado en cooperación con el Ministerio del Interior de la Federación de Rusia.

21. Los observadores de Interpol expusieron el concepto de la base de datos internacionales centralizados sobre vehículos robados (ASF) de la organización, cuyo objeto era constituirse en un punto único de referencia para la información sobre vehículos robados. En el futuro próximo, el acceso a la base de datos se pondría a disposición de todos los Estados miembros de la OIPC/Interpol. Se estimaba que cuando funcionase a pleno, la base de datos permitiría reducir significativamente la carga de trabajo de las autoridades policiales. La base de datos de Interpol supliría la ausencia de una base de datos nacional en los países que no la tuvieran. El método de consulta estaba en formato Windows y era fácil de usar, y había tres métodos posibles para actualizar los datos de la base. Se preveía que en 1998, la red de telecomunicaciones de Interpol cubriría todo el mundo. En el momento actual, cuatro países transferían datos y trece habían adquirido el programa para consultar y transmitir datos de actualización a distancia. Otros cinco países se estaban preparando para descargar datos. Algunos países de América del Sur estaban recibiendo capacitación para utilizar el programa.

22. Observadores de compañías de seguros y fabricantes de vehículos informaron a la Conferencia de sus actividades para prevenir y combatir esta forma particular de actividad delictiva. Se mencionó, en particular, que recientemente se habían desarrollado nuevos sistemas, y que se estaban preparando otros para mejorar la identificación de los vehículos o para dificultar la sustracción, incluidos mecanismos complejos de rastreo de vehículos. El sector privado contribuía activamente a las actividades gubernamentales y promovía el empleo de la tecnología y la investigación.

IV. APROBACIÓN DEL INFORME

23. La Conferencia aprobó su informe, incluidas las recomendaciones contenidas en el capítulo I supra, el 3 de diciembre de 1996.

24. Tras la aprobación del informe, el representante de la Organización Internacional de Tráfico por Carretera expresó el pleno apoyo de su organización al tratado modelo para la devolución de vehículos robados o sustraídos y señaló a la atención de la Conferencia la labor que realizaba la Comisión Económica para Europa, en particular el proyecto de convención sobre medidas de prevención de robo de vehículos que utilizan carreteras internacionales y medidas para proteger los derechos jurídicos de los propietarios de vehículos robados, que estaba considerando el Comité de Transportes Interiores (TRANS/SC.1/WP.1/R.129). Expresó también el deseo de que el documento se señalase a la atención de la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal.

V. CLAUSURA DE LA CONFERENCIA

25. La Conferencia fue clausurada por el Jefe de la Oficina del Consejo de Ministros de Polonia, Sr. Leszek Miller, quien hizo hincapié en que, debido a los efectos perniciosos del delito transfronterizo, la cooperación internacional contra esos delitos se había convertido en la cuarta esfera principal de cooperación junto a la relativa a cuestiones de política, económicas y militares. Era en este contexto que debía considerarse la

iniciativa que Polonia había presentado recientemente a la Asamblea General. Las recomendaciones prácticas hechas por la Conferencia eran una demostración de la voluntad política y del interés de los Estados Miembros por mancomunar los esfuerzos en la lucha contra una forma particularmente onerosa de delincuencia organizada.

26. El Oficial Encargado de la División de Prevención del Delito y Justicia Penal aseguró a la Conferencia que la División haría cuanto estuviese a su alcance para dar cumplimiento a las recomendaciones, señalándolas a la atención de la Comisión sobre Prevención del Delito y Justicia Penal en sus sexto período de sesiones, que se celebraría en Viena del 28 de abril al 9 de mayo de 1997. Aprovechó la oportunidad para expresar su agradecimiento al Gobierno anfitrión y a todos los participantes por su cooperación, que habían propiciado el éxito de la Conferencia pese a las limitaciones de tiempo y recursos.

27. El Presidente de la Conferencia, al expresar su agradecimiento por la labor cumplida durante los dos días de reunión, destacó la importancia de asegurar la aplicación adecuada de sus recomendaciones. Antes de declarar oficialmente clausurada la Conferencia, el Presidente pidió a los participantes que presentaran a la Secretaría, a más tardar el 28 de febrero de 1997, comentarios o aportaciones específicas sobre el tratado o modelo.