



17th St. & Constitution Avenue N.W.
Washington, D.C. 20006
Estados Unidos de América

**COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL
CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS**

CICAD

Organización de los Estados Americanos

T. 202.458.3000
www.oas.org

Secretaría de Seguridad Multidimensional

QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO PERÍODO ORDINARIO DE SESIONES
Del 28 al 30 de noviembre de 2012
San José, Costa Rica

OEA/Ser.L/XIV.2.52
CICAD/doc.1996/12
2 noviembre 2012
Original: Español

CONSIDERACIONES PARA UNA POLITICA DE CONDUCCION BAJO LOS EFECTOS DE LAS DROGAS



17th St. & Constitution Avenue N.W.
Washington, D.C. 20006
Estados Unidos de América

Organización de los Estados Americanos

T. 202.458.3000
www.oas.org

XIV Reunión del Grupo de Expertos en
Reducción de la Demanda
Octubre 2 al 5 de 2012
Washington DC, Estados Unidos de América

OEA/Ser.L/XIV.4.14
CICAD/RDEX/doc.02/12.Rev1
26 de septiembre, 2011
Original: Inglés

**CONSIDERACIONES PARA UNA POLITICA DE CONDUCCION BAJO LOS
EFECTOS DE LAS DROGAS**

CONSIDERACIONES PARA UNA POLITICA DE CONDUCCION BAJO LOS EFECTOS DE LAS DROGAS

Marco político / Introducción

En todo el mundo se conocen los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol. Sin embargo, se ha prestado mucha menos atención a la grave amenaza que representa conducir bajo los efectos de las drogas, o conducir después de consumir drogas. La CICAD se ha comprometido a abordar este tema en su recientemente aprobada *Estrategia Hemisférica sobre Drogas y Plan de Acción Hemisférica sobre Drogas*. Bajo la sección de Reducción de la Demanda, el Plan de Acción 2011-2015 insta a los países a “desarrollar estrategias interinstitucionales orientadas a prevenir la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas”. Reducir la conducción bajo los efectos de las drogas es ahora una de las principales prioridades del Hemisferio. El propósito de este documento es facilitar iniciativas nacionales y hemisféricas que fomenten tal acción.

Esta es la primera vez que la conducción bajo los efectos de las drogas se incorpora en una estrategia hemisférica sobre drogas, pero no es la primera vez que el tema se plantea como un asunto que requiere la atención de los funcionarios de salud y seguridad pública. La conducción bajo los efectos de las drogas sigue siendo un problema, tanto a nivel mundial como hemisférico. Los prolongados esfuerzos en Europa contra la conducción bajo los efectos de las drogas llevaron a Estados Unidos a aliarse con la Unión Europea y otras naciones para proponer una resolución de la Comisión de las Naciones Unidas sobre Estupefacientes (CND) sobre este tema. En marzo de 2011, la Comisión de Estupefacientes aprobó la Resolución 54/2, que reconoce la importancia de un enfoque coordinado para hacer frente a las consecuencias para la salud y seguridad pública de la conducción bajo la influencia de drogas, a través de estudios y esfuerzos basados en la evidencia científica. La Resolución, presentada por Estados Unidos con el apoyo de Canadá, puso de relieve el carácter internacional del problema y la necesidad de trabajar juntos en la búsqueda de soluciones.

Por lo tanto, todos los países Miembro de la OEA, orientados por la *Estrategia Hemisférica sobre Drogas y Plan de Acción Hemisférica sobre Drogas*, y la Resolución de la CND, tienen el mandato de emprender iniciativas relacionadas con la conducción bajo los efectos de las drogas. El propósito de este documento es ayudar a los gobiernos a comprender el nivel actual de conocimientos sobre la conducción bajo los efectos de las drogas y a formular las políticas e iniciativas correspondientes para hacer frente a la amenaza que este problema en su país. Específicamente, este documento intenta:

- Ofrecer una visión general de la amenaza que representa la conducción bajo los efectos de las drogas;
- Destacar las investigaciones realizadas y en curso sobre la conducción bajo los efectos de las drogas en el Hemisferio Occidental y en el mundo;

- Describir investigaciones adicionales que son necesarias para apoyar la formulación de políticas relacionadas con la conducción bajo los efectos de las drogas;
- Ofrecer ejemplos de iniciativas de comunicación y movilización comunitaria;
- Analizar opciones legislativas para abordar la conducción bajo los efectos de las drogas;
- Examinar iniciativas para hacer cumplir las leyes, así como programas de capacitación para prevenir y responder al problema de la conducción bajo los efectos de las drogas; y
- Propone a los Estados Miembros de la CICAD recomendaciones para llenar el vacío informativo y fortalecer las políticas dirigidas a reducir la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas.

La conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas es una amenaza para las Américas

Se sabe que el alcohol y otras drogas, pueden afectar las habilidades de percepción, el buen juicio, el tiempo de reacción, la capacidad motora, la memoria y todas habilidades críticas para conducir con seguridad y responsabilidad. Por un lado, se trata de una cuestión bien simple – ninguna comunidad quiere conductores bajo los efectos del alcohol y drogas en sus carreteras poniendo en peligro la seguridad de los ciudadanos, quienes corren el riesgo de verse involucrados en un trágico accidente. Por lo tanto, los esfuerzos en materia de prevención y aplicación de la ley contra la conducción bajo los efectos de las drogas pueden entenderse como una extensión simple y lógica de las políticas contra la conducción bajo los efectos del alcohol. Sin embargo, a medida que los países investigan más a fondo el problema y desarrollan iniciativas adaptadas al problema específico de la conducción bajo los efectos de las drogas al que se enfrentan, pronto aparecen varias complejidades que deben abordarse durante el proceso de formulación y ejecución de políticas enfocadas en estas sustancias. .

Si bien es similar a la conducción bajo la influencia del alcohol, la analogía al alcohol no es perfecta. Hay una amplia gama de drogas que la gente consume y que se expande constantemente. Estas incluyen no sólo las drogas ilícitas más comúnmente usadas – marihuana, cocaína, heroína y estimulantes de tipo anfetamínico – sino también nuevas sustancias psicoactivas y medicamentos con o sin prescripción.. Cada una de estas sustancias tiene efectos distintos en el cuerpo y causan varios niveles de discapacidad. Los medicamentos de prescripción médica representan un complejo desafío en el sentido de que los conductores pueden estar bajo sus efectos – y pueden suponer una amenaza importante para su propia seguridad y la de los demás en la carretera – incluso si están tomando un medicamento recetado por un médico u otro profesional médico cualificado.

De acuerdo con lo anterior, es necesario investigar el tema más a fondo. Se ha dado inicio a algunos estudios y con el tiempo se dispondrá de más información sobre la prevalencia de la conducción bajo los efectos de las drogas, las estrategias más eficaces para reducir la conducción bajo tales efectos, y la manera en que el abuso de cualquiera de las principales sustancias deteriora las habilidades para conducir y por cuánto tiempo. Sin embargo, la necesidad de realizar más investigaciones y las complejidades del tema, no deben causar demoras cuando se trata de

desarrollar una estrategia sobre la conducción bajo los efectos de las drogas. Ya se conocen los riesgos que representa la conducción bajo los efectos de las drogas para la salud y seguridad pública y estos mismos pueden alentar a todos los países a empezar a manejar con este tema,

Es importante que los Estados Miembros de la OEA tomen medidas para abordar la conducción bajo los efectos de las drogas. Al final del documento, se presentarán algunas recomendaciones específicas. A continuación, se presentará un resumen algunas de las primeras medidas a tomar y que proporcionarán una base sólida para abordar esta problemática.

1. Incorporar la conducción bajo los efectos de las drogas en las estrategias nacionales para el control de drogas;
2. Divulgar los riesgos de la conducción bajo los efectos de las drogas a través de actividades de educación pública, y
3. Asegurar que la conducción bajo el efecto de las drogas está prohibida de alguna forma de conformidad con las leyes internas.

Datos de prevalencia e investigaciones actuales

A pesar de que se dispone de muy poca información general sobre la prevalencia de la conducción bajo los efectos de las drogas en el Hemisferio Occidental, o en todo el mundo, varios países han realizado encuestas que aclaran varios aspectos del problema de la conducción bajo los efectos de las drogas dentro de sus territorios.

Estados Unidos

Los datos de las encuestas realizadas en las carreteras de los Estados Unidos ilustran el alcance del problema: una encuesta nacional representativa realizada por la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA)ⁱ encontró que aproximadamente una de cada ocho personas que conducen de noche los fines de semana dan resultados positivos en las pruebas de drogas ilícitas. Estos datos, dados a conocer por la NHTSA en noviembre de 2010, llevaron a los Estados Unidos a incorporar por primera vez la conducción bajo los efectos de las drogas en su Estrategia Nacional para el Control de Drogas. Otros datos recopilados en los Estados Unidos también sugieren que la conducción después del consumo de drogas es un factor importante en los accidentes de tránsito en los que ha habido conductores lesionados y víctimas mortales. Según el Sistema de Información y Análisis sobre la Mortalidad (FARS)ⁱⁱ, uno de cada tres (el 33 por ciento) de todos los conductores con resultados de pruebas de drogas conocidos que fallecieron en accidentes con vehículos motorizados en 2009 dieron positivo en las pruebas de drogas (incluidas sustancias ilícitas y medicamentos). Aunque el número total de conductores que fallecieron en accidentes con vehículos motorizados descendió un 21 por ciento de 2005 a 2009, los accidentes fatales relacionados con drogas aumentaron un cinco por ciento durante el mismo período. Se entiende por un accidente relacionado con drogas aquel en el que se encontraron drogas en el cuerpo del conductor, lo cual no implica un deterioro de las habilidades ni que el uso de drogas fuera la causa del accidente.¹

Canadá

Según el informe de Seguridad Vial del Departamento de Transporte de Canadá,ⁱⁱⁱ se están encontrando otras drogas aparte del alcohol en aproximadamente un tercio de los conductores que se sometieron a pruebas de drogas y fueron víctimas de lesiones mortales, lo cual es similar a

¹ A pesar de que ninguna persona debería estar bajo los efectos de una sustancia ilegal, no es posible afirmar que una persona está bajo los efectos de una determinada sustancia ilícita por el sólo hecho de dar positivo en un test. Por consiguiente, cualquier medición realizada fuera de un laboratorio debería ser confirmada en un laboratorio especializado. Adicionalmente, Para determinar la relación entre el consumo de drogas ilícitas y el impedimento de las habilidades de conducción y, por consiguiente la posible accidentalidad, es necesario determinar cual es el nivel mínimo de la sustancia en el organismo que puede generar tal impedimento (THC, cocaína, opioides, opiáceos, etc..).

las tasas relativas a la conducción bajo la influencia del alcohol. Entre los conductores de 16 a 54 años de edad que son víctimas de accidentes de tráfico, normalmente el alcohol es lo que más se detecta en comparación con otras drogas, pero en el caso de los conductores con lesiones mortales de 55 años o mayor edad, normalmente se detectan otras drogas. Lo último refleja, según Transporte de Canadá, un mayor uso de medicamentos de prescripción por parte de las personas de edad más avanzada. Encuestas en las carreteras de Columbia Británica^{iv} han demostrado que el uso de drogas es más prevalente que el consumo de alcohol entre los conductores de noche, con un 10,4% de conductores que dieron resultados positivos en las pruebas de drogas, un 8,1% dieron resultados positivos por consumo de alcohol, y un 15,5% dieron positivo en las pruebas de drogas, alcohol, o ambos. Las drogas más comunes que se detectaron en las encuestas realizadas en las carreteras fueron el cannabis, la cocaína y las benzodiazepinas.

Europa

Ningún análisis sobre la conducción bajo los efectos de las drogas estaría completo si no se hiciera referencia al Proyecto Integrado de la Unión Europea denominado DRUID (Conducción bajo la influencia de drogas, alcohol o medicamentos), que hasta la fecha constituye el proyecto de investigación más integral de todo el mundo sobre la conducción bajo los efectos de las drogas. El DRUID es un proyecto de cinco años, que comenzó en 2006, “diseñado para encontrar respuestas a cuestiones relacionadas con el uso de drogas o medicamentos que afectan la habilidad para conducir con seguridad.”^v El DRUID reunió a organizaciones e investigadores de toda Europa y contó con la participación de más de 20 países europeos. Si bien sus investigaciones se centraron, por supuesto, en el desafío específico del problema en Europa, la recopilación de información en el sitio Web del proyecto puede ser muy útil para otros países. Algunas de las publicaciones del DRUID, disponibles en varios idiomas en la sección *List of Public Deliverables*^{vi} de su página Web pueden ser útiles para los Estados Miembros de la OEA. Una lista parcial de los asuntos de interés incluye lo siguiente:

- Evaluación de medidas legales para combatir la conducción bajo la influencia del alcohol y/u otras drogas (DUI/DUID);
- Marco teórico para los efectos de las sustancias en la seguridad vial;
- Documento de trabajo/examen de publicaciones sobre cannabis, conducción y seguridad vial;
- Análisis de los beneficios en función de los costos de las medidas contra la conducción bajo los efectos de las drogas emprendidas por la policía;
- Análisis empíricos sobre los motivos de la reincidencia;
- Evaluación analítica de los equipos de pruebas de detección por fluido oral;
- Manual de capacitación para médicos y farmacéuticos sobre los medicamentos y la conducción de vehículos; y,
- Resultados del Proyecto DRUID y divulgación de los riesgos a los conductores jóvenes.

Australia

En Victoria, Australia se llevó a cabo un estudio para determinar la relación entre el uso de drogas y los accidentes automovilísticos.^{vii} En apoyo al estudio, los conductores involucrados en accidentes con vehículos motorizados que fueron llevados al Centro de Emergencia y Trauma Alfred dieron muestras de sangre. Entre las 436 personas examinados, se encontró cannabis en el 46,7% de ellas. . Después del cannabis, las otras drogas más prevalentes fueron las benzodiazepinas (15,6%), opiáceos (11,0%), anfetaminas (4,1%), metadona (3,0%) y cocaína (1,4%). El estudio llegó a la conclusión de que el uso de drogas en los conductores lesionados se encontraba en niveles altos y solicitó el desarrollo de nuevas iniciativas para reducir la frecuencia con que los Australianos conducen después de haber consumido drogas ilícitas.

Nueva Zelanda

En Auckland, Nueva Zelanda se realizó un estudio para examinar la asociación entre la conducción y la marihuana.^{viii} El estudio se centró en los accidentes automovilísticos en los que por lo menos una persona en el vehículo fue lesionada o falleció. Se recopiló una muestra al azar de conductores en Auckland, utilizando informes voluntarios, para compararla con los resultados de los informes del hospital. El uso habitual y agudo antes de conducir se asoció significativamente con las lesiones por accidente automovilístico, después de controlar otros factores. Sin embargo, la encuesta concluyó que solamente había una relación clara entre los accidentes y el uso de marihuana, pero no determinó que el uso de la marihuana fuera la causa de los accidentes. Los autores del estudio recomendaron seguir con las investigaciones para explorar más a fondo la relación entre el consumo de marihuana y la conducción.

La agenda de investigación sobre la conducción bajo los efectos de las drogas

Como se indica con anterioridad, hay varias cuestiones relacionadas con la conducción bajo los efectos de las drogas que precisan de la investigación y análisis detallados. Además, algunas técnicas para detectar la conducción bajo los efectos de las drogas requieren pruebas de campo y evaluación. Afortunadamente, según el Informe Resumido del Simposio Internacional sobre Drogas y la Conducción organizado por el Centro Canadiense para el Abuso de Sustancias^{ix} (CCSA) en julio de 2011, muchos países están actualmente realizando investigaciones para comprender tanto la magnitud del problema como sus características. El informe sugiere que se están acumulando evidencias, aunque a menudo en estudios de pequeña escala que no pueden compararse debido a los distintos criterios de los datos. Los participantes de la Conferencia indicaron que era necesario desarrollar métodos coherentes, herramientas de medición y prácticas de presentación de informes en todas las jurisdicciones para poder realizar un análisis comparativo. Los acuerdos de intercambio de datos entre países podrían alentar prácticas de presentación de informes unificadas y permitir comparaciones internacionales.

El Informe Resumido del CCSA concluyó que, en comparación con las investigaciones que se realizan sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, las investigaciones sobre la conducción bajo los efectos de las drogas se encuentran en su etapa inicial. Si bien podemos aprender de los trabajos anteriores realizados sobre la conducción bajo la influencia del alcohol, sugiere el informe, debemos reconocer que hay diferencias sustanciales entre los dos problemas. Algunos de los factores que influyen en la conducción bajo los efectos de las drogas incluyen: "... aspectos ambientales, variaciones farmacológicas/biológicas, la gran diversidad de conductores bajo los efectos de las drogas, y las distintas motivaciones detrás de los comportamientos de los conductores bajo los efectos de las drogas, para sólo mencionar algunos, los cuales todos precisan de distintos métodos de investigación. Si uno estudia la evaluación psicológica de los conductores, deberán examinarse aspectos tales como las creencias, el estado mental, los factores de riesgo y protección."

Por otro lado, dicho informe observa que se han utilizado varios enfoques epidemiológicos para examinar la naturaleza y magnitud del uso de drogas por parte de los conductores, incluidas las encuestas de población, encuestas en carreteras, datos de las fuerzas policiales y datos de hospitales y médicos forenses. A continuación se incluye más información sobre estas herramientas.

- *Encuestas de población por medio de informes voluntarios:* Estas encuestas ofrecen un método relativamente económico para tener conocimientos básicos sobre la manera en que grupos específicos de la población conducen después de consumir drogas. Si bien es mejor no depender solamente de encuestas realizadas con informes voluntarios, éstas proporcionan una buena base para realizar más estudios y actividades de prevención.
- *Encuestas en las carreteras:* Se han utilizado diversos métodos para determinar la prevalencia del uso de alcohol y drogas entre los conductores en la carretera. Por ejemplo, varias encuestas europeas obtuvieron una muestra de conductores en distintos momentos del día y todos los días de la semana. Las encuestas estadounidenses se han centrado en las personas que conducen por la carretera de noche y a menudo los fines de semana, agregándolas a quienes conducen en momentos en que tradicionalmente se sabe que el uso del alcohol es más prevalente. En aquellos países donde está legalmente permitido, se recopilan muestras de conductores, utilizando la autoridad policial, parando a los conductores y haciéndoles pruebas de alcohol y drogas sin motivo o sospecha.
- *Datos de hospitales y forenses/examinadores médicos:* La información recopilada por los forenses y examinadores médicos puede proporcionar datos muy útiles sobre el uso de drogas entre conductores involucrados en accidentes graves y mortales. Los datos en varios países revelan un problema de considerable magnitud. En algunos casos, la prevalencia de sustancias psicoactivas observada en conductores con lesiones graves y mortales compite con la del alcohol. El consumo simultáneo de varias drogas también es muy preocupante.

Campañas de comunicación y movilización social

1. Las campañas publicitarias y estrategias de comunicación desarrolladas por organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, así como las iniciativas para movilizar a la sociedad civil con el fin de prevenir la conducción bajo la influencia del alcohol y otras drogas, tienen el potencial de reducir estos casos. A pesar de que los campañas de televisión (siempre y cuando haya fondos disponibles) pueden incrementar la eficacia de cualquier iniciativa, hay muchas otras opciones menos costosas que los países pueden considerar, incluyendo el uso de los medios sociales, blogs y sitios del gobierno en el Internet para divulgar información, así como eventos y actividades comunitarias para concientizar al público acerca del problema.

2. Según la *Caja de Herramientas* de la Oficina sobre Políticas para el Control de Drogas de la Casa Blanca (ONDCP) sobre la conducción bajo los efectos de las drogas,^x los adolescentes, como grupo, son conductores con menos experiencia y, en comparación con los conductores más experimentados, corren mayor riesgo de verse involucrados en un accidente. Cuando esta falta de experiencia se “combina con el consumo de marihuana u otras sustancias que alteran las habilidades cognitivas y motoras, los resultados pueden ser trágicos.” La caja de herramientas también destaca el papel que desempeñan los padres en la educación de los jóvenes sobre los peligros de conducir bajo los efectos de las drogas y que, mediante la aplicación de normas de conducir en el seno familiar, como por ejemplo, ponerse el cinturón de seguridad y parar por completo ante una señal de alto, pueden cambiar los comportamientos de conducción de sus hijos adolescentes. Por consiguiente, un simple mensaje para los padres es que se comuniquen claramente con sus hijos sobre la importancia de tener hábitos de conducción seguros.

3. La caja de herramientas sobre conducción de adolescentes bajo los efectos de las drogas contiene otras actividades que los países pueden considerar cuando desarrollen una campaña de movilización social. A pesar de que todas las actividades descritas a continuación tienen su mérito, los expertos en elaborar mensajes para los medios de comunicación sugieren que los esfuerzos de una sola ocasión pocas veces tienen un impacto sostenido. De lo contrario, el objetivo debe ser una campaña de prevención constante que repetidamente haga llegar estos mensajes a los grupos a quienes van dirigidos.

4. Un concepto prometedor es la organización de un “evento de noche para prevenir la conducción bajo los efectos de las drogas” en una escuela local o centro comunitario. En el evento, oradores invitados de las escuelas, representantes de las organizaciones de prevención o tratamiento, agentes del orden público y los padres pueden presentar información sobre los riesgos de conducir bajo la influencia del alcohol y drogas. El debate podría incluir a un panel de adolescentes, con lo que se les ofrece la oportunidad de hablar directamente con otros jóvenes. Los negocios locales y grupos comunitarios pueden ayudar a difundir el evento mediante la colocación de pósters y la entrega de folletos sobre el evento.

5. Otra actividad, una parte común de otras campañas contra las drogas en los medios de comunicación, es realizar un concurso para el póster de la campaña. Este concurso puede celebrarse junto con el evento de prevención organizado para la noche, o por separado. El concurso de pósters, dado que fomenta la creatividad de los jóvenes y les ofrece un foro para presentar sus trabajos tanto en las escuelas como de manera virtual, puede hacer llegar el mensaje sobre los riesgos de conducir bajo los efectos de las drogas a otros jóvenes y fomentar su participación activa en la campaña.

6. El documento de la ONDCP también incluye material de muestra, como folletos, pósters, una guía para realizar un debate con un panel de adolescentes y algunas hojas de datos utilizadas por la campaña contra las drogas en los medios de comunicación de los Estados Unidos, denominada "Por encima de la influencia." En resumen, las iniciativas de comunicación y movilización deben formar parte de cualquier estrategia que tenga por objetivo combatir la conducción bajo los efectos de las drogas, pero tales iniciativas no deben ser necesariamente costosas para hacer llegar el mensaje a los jóvenes sobre los riesgos de ponerse al volante después de consumir drogas ilícitas o medicamentos.

Opciones legislativas

A pesar de que los graves efectos de las drogas en las habilidades para conducir son ampliamente conocidos entre muchos funcionarios de salud pública, funcionarios políticos de alto nivel y organizaciones no gubernamentales, la formulación, promulgación e implementación de leyes sobre la conducción bajo los efectos de las drogas, según el Instituto Nacional de los Estados Unidos sobre el Abuso de Drogas, se han "quedado atrás en comparación con las leyes relacionadas con la conducción bajo la influencia del alcohol. Esto se debe, en parte, a las limitaciones en la tecnología actual para determinar los niveles de consumo de drogas y el consiguiente deterioro en la habilidad para conducir."^{xi} Como se indica anteriormente, en el caso de las bebidas alcohólicas, es relativamente sencillo detectar la concentración de alcohol en la sangre (BAC). Además, muchas investigaciones han demostrado que las concentraciones de alcohol en la sangre superiores al 0,08 por ciento causan un deterioro en la habilidad para conducir. Sin embargo, en el caso de las drogas ilícitas, no hay un límite acordado con el cual se pueda demostrar de manera fiable que hay un deterioro en las habilidades para conducir. Por otra parte, puede ser difícil determinar con exactitud la concentración de algunas drogas presentes en el organismo en el momento de realizarse la prueba al conductor, ya que ciertas drogas permanecen en el cuerpo por un período de días o semanas después del consumo inicial y son detectables mediante un análisis de orina. Asimismo, la presencia de drogas en el cuerpo no demuestra como tal el deterioro de las habilidades para conducir.

De hecho, las drogas son compuestos químicos más complejos que el alcohol, ya que sus reacciones no son tan simples como la correlación entre su concentración en la sangre y el deterioro de habilidades. Algunas, como el delta-9-tetrahydrocannabinol (THC), desaparecen del flujo sanguíneo muy rápidamente una vez cesa la ingestión, pero el deterioro de habilidades

permanece. Además, hay el problema de la interacción entre varias drogas y el alcohol. El Departamento de Transporte de los Estados Unidos examinó este problema en un informe que presentó recientemente ante el Congreso,^{xii} y concluye que es muy poco probable que se formulen normas al respecto, ya que no se trata de un enfoque científico prometedor o económico. Por este motivo, 17 Estados de los Estados Unidos han decretado leyes *per se*.

Estas leyes establecen que es ilegal conducir un vehículo motorizado si se detecta cualquier droga ilícita en el conductor. Puesto que la posesión o la compra de las drogas en cuestión ya es un acto ilícito, estos estados consideran que si un conductor muestra indicios de que se encuentra bajo los efectos de las drogas a través de actitudes como conducir erráticamente y además la sustancia es detectada, estas pruebas son suficientes para arrestar al individuo por conducir bajo los efectos de las drogas, independientemente de si se han deteriorado o no sus habilidades como conductor. Los Estados Unidos, en su Estrategia Nacional para el Control de Drogas de 2010, respaldó el uso de leyes *per se* como el mecanismo que, dada la tecnología disponible, mejor funciona para hacer cumplir con eficiencia las leyes sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas.

Hay varios modelos de leyes *per se* disponibles en línea que los legisladores pueden examinar y adaptar a las necesidades y circunstancias propias de un estado determinado. Estas leyes están integradas en los estatutos sobre la conducción bajo la influencia. En un informe de 2010 emitido por la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA), los agentes policiales encontraron que las leyes *per se* habían tenido un efecto positivo en los procesos judiciales.^{xiii} Puede encontrar información adicional sobre las leyes *per se* en el documento titulado: *The Feasibility of per se Drugged Driving Legislation Consensus Report*, también disponible en línea.^{xiv}

Educación y capacitación de los agentes del orden público

Si bien el fortalecimiento de las medidas educativas y de prevención es un elemento vital de toda política sobre la conducción bajo los efectos de las drogas, es útil contar con un mecanismo que garantice el cumplimiento (por ejemplo, la revocación administrativa de la licencia) por varias razones. En primer lugar, los esfuerzos para hacer cumplir las leyes pueden reforzar el método de prevención/educación, informando a los conductores que no sólo corren el riesgo de perder su licencia de manejo sino que también pueden imponérseles otras sanciones si son detenidos conduciendo bajo los efectos de las drogas. En segundo lugar, las medidas de represión son necesarias para eliminar de las carreteras a los delincuentes reincidentes crónicos – los que constituyen un mayor riesgo para los ciudadanos. En tercer lugar, los programas para hacer cumplir las leyes pueden ayudar a remitir a aquellos que lo precisen a servicios de tratamiento para abordar problemas de uso de sustancias y ayudarles a encontrar el camino hacia la recuperación.

Las sanciones por conducir bajo los efectos de las drogas deberán ser comparables con las que se utilizan para el delito de conducir bajo la influencia del alcohol. A pesar de que las

sanciones por tales delitos difieren de una jurisdicción a otra, pueden incluir multas, pérdida de la licencia, especialmente en casos de múltiples delitos, y prisión. El American Prosecutors Research Institute preparó un informe, *Drug Toxicology for Prosecutors: Targeting Hardcore Impaired Drivers*, que proporciona más información sobre el cumplimiento de las leyes contra la conducción bajo los efectos de las drogas.

La capacitación de los funcionarios encargados de hacer cumplir las leyes también es un componente importante de las políticas sobre la conducción bajo los efectos de las drogas. Los cursos de capacitación enseñan a los agentes a administrar pruebas de comportamiento para detectar a personas que pueden estar conduciendo bajo los efectos de las drogas. Hasta que no estén disponibles pruebas fácilmente accesibles en las carreteras, las pruebas de comportamiento son la mejor herramienta disponible. Los países han ofrecido tales cursos de capacitación en persona y en línea. Por ejemplo, el programa de Evaluación y Clasificación de Drogas (DEC) de los Estados Unidos, establecido por la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA), capacita a los agentes de policía como expertos de detección de drogas (DRE). Los agentes aprenden a reconocer el deterioro de habilidades en los conductores bajo la influencia de drogas ilícitas. Un curso de 16 horas, denominado Advanced Roadside Impaired Driving Enforcement (ARIDE) proporciona a los agentes de policía que no están certificados como expertos de detección de drogas las habilidades más importantes para detectar señales y síntomas de otras drogas en las personas, aparte del alcohol. La Administración está desarrollando una versión en línea de ARIDE, a finalizarse este año, que permitirá una mayor accesibilidad por parte de los funcionarios. Puede encontrar más información sobre ARIDE en línea en <http://arideonline.org/>.

Recomendaciones para llenar el vacío informativo y fortalecer las políticas dirigidas a reducir la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas

A la luz de estos hallazgos, y en apoyo a la *Estrategia Hemisférica sobre Drogas y Plan de Acción Hemisférica sobre Drogas*, el Grupo de Expertos en Reducción de la Demanda presenta las siguientes recomendaciones para llenar el vacío informativo y fortalecer las políticas dirigidas a reducir la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas en el Hemisferio.

1. Si bien el consumo de drogas y la conducción puede llegar a ser un problema importante en los Estados miembros, es importante que los mismos no abandonen o descuiden los esfuerzos que se hacen para intervenir la conducción bajo los efectos del alcohol; Los esfuerzos por abordar el alcohol como se ha venido haciendo y ahora las otras drogas de carácter ilícito, pueden ser complementarios.
2. Publicar datos que muestren la prevalencia de la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas con el fin de aumentar la conciencia entre las personas encargadas de formular políticas y el público en general.
3. Proporcionar acceso a la información, capacitación y recursos asociados a los padres y líderes comunitarios sobre las amenazas que representa la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas, de manera que puedan comunicarse eficazmente con los conductores y disuadirlos a que no conduzcan bajo los efectos del alcohol y las drogas
4. Incorporar el tema de conducción bajo los efectos de las drogas en las políticas nacionales sobre drogas.
5. Establecer objetivos realistas, medibles y alcanzables para reducir la conducción bajo los efectos de las drogas de acuerdo con la información disponible sobre la prevalencia de la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas.
6. Alentar la colaboración entre los organismos gubernamentales, instituciones académicas y el sector privado para identificar y definir datos válidos y fiables sobre el problema de la conducción bajo los efectos de las drogas y recopilar y aplicar tales datos de forma rutinaria y sostenible.
7. Procurar el desarrollo de metodologías de detección comunes para los laboratorios de pruebas de drogas, a ser utilizadas para detectar la presencia de drogas ilícitas.
8. Alentar la colaboración entre los organismos gubernamentales en todos los niveles con el fin de explorar opciones legislativas tales como las leyes *per se* de tolerancia cero u

otros enfoques que puedan facilitar el mantener fuera de las carreteras a las personas que conducen bajo la influencia de drogas.

- 9.** Ofrecer capacitación especializada para los funcionarios encargados de hacer cumplir las leyes con el fin de mejorar su capacidad para detectar a conductores bajo la influencia de las drogas ilícitas e incrementar la seguridad pública y la de los oficiales.
- 10.** Proporcionar información sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas a los órganos responsables de otorgar licencias a fin de que la utilicen en el material didáctico y los exámenes para la obtención de la licencia de conducir.

Referencias y herramientas disponibles

Informe Resumido sobre el Simposio Internacional sobre Drogas y la Conducción, Montreal Canadá, Julio de 2011: <http://www.ccsa.ca/2012%20CCSA%20Documents/2011-International-Symposium-Summary-Report-en.pdf>

Estrategia Hemisférica sobre Drogas de la CICAD y Plan de Acción Hemisférica sobre Drogas 2011-2015. <http://www.cicad.oas.org/Main/AboutCICAD/BasicDocuments/DrugStrategy.pdf>

Hoja Informativa de la ONDCP: [Working to Get Drugged Drivers Off the Road](#) (PDF)

Instituto Nacional sobre el Abuso de Drogas (NIDA): [InfoFacts: Conducir bajo la influencia de las drogas](#)

Administración de Control de Drogas (DEA): [Get the Facts about Drugged Driving](#)

[Servicio Nacional de Referencia sobre Justicia Penal \(NCJRS\)](#): Edición especial sobre la conducción bajo la influencia

ⁱ 2007 Encuesta Nacional de Seguridad Vial, 2007, Encuesta entre conductores sobre el uso de alcohol y drogas: www.nhtsa.gov/DOT/NHTSA/.../Articles/.../811249.pdf

ⁱⁱ Oficina de Política Nacional para el Control de Drogas (2011), *[Drug Testing and Drug-Involved Driving of Fatally Injured Drivers in the United States: 2005–2009](#)*. Washington, DC.

ⁱⁱⁱ Beasley y Beirness (2011) *Drug Use by Fatally Injured Drivers in Canada (2000-2008)*. CCSA.

^{iv} *[Traffic Injury Prevention](#)*. Junio, 2010; 11(3):215-21. Una encuesta en la carretera sobre el uso de alcohol y drogas entre conductores en Columbia Británica. [Beirness DJ](#), [Beasley EE](#). Centro Canadiense sobre el Abuso de Sustancias, Ottawa, Ontario, Canadá. DBeirness@ccsa.ca

^v http://www.druid-project.eu/cln_031/nn_107546/Druid/EN/home/homepage_node.html?_nnn=true (de la página del DRUID).

^{vi} DRUID *List of Public Deliverables*, http://www.druid-project.eu/cln_031/nn_107542/Druid/EN/deliverables-list/deliverables-list-node.html?_nnn=true

vii *Drug Use in Motor Vehicle Drivers Presenting to an Australian, Adult Major Trauma Centre*, C W Ch'ng, M Fitzgerald, J Gerostamoulos, P Cameron, D Bui, P McCaffrey, O Drummer, J Potter, M Odell. *Emerg Med Australas*. Agosto, 2007; 19 (4):359-65).

viii Blows S, Ivers RQ, Connor J, Ameratunga S, Woodward M, Norton R. *Marijuana Use and Car Crash Injury*. *Addiction*, 2005; 100(5):605-11. É

ix Informe Resumido sobre el Simposio Internacional sobre Drogas y la Conducción organizado por el Centro Canadiense para el Abuso de Sustancias, <http://www.ccsa.ca/2012%20CCSA%20Documents/2011-International-Symposium-Summary-Report-en.pdf>

x *Teen Drugged Driving: Parent, Coalition, and Community Group Activity Guide*, http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/ondcp/issues-content/drugged_driving_toolkit.pdf

xi Compton, R., Vegega, M., y Smither, D. (2009). *Drug-Impaired Driving: Understanding the Problem and Ways to Reduce It: A Report to Congress*. Washington, DC, Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras.

xii Compton, R., Vegega, M., and Smither, D. (2009). *Drug-Impaired Driving: Understanding the Problem and Ways to Reduce It: A Report to Congress*. Washington, DC, Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras.

xiii *Leyes per se sobre drogas: Examen de su uso en los Estados Unidos*. http://www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/impaired_driving/pdf/811317.pdf

xiv ***The Feasibility Of Per Se Drugged Driving Legislation Consensus Report, 2002.*** <http://stopdruggeddriving.org/pdfs/FeasabilityofPerSeLawsConsensusReport.pdf>