

Serie reforma legislativa en materia de drogas no. 7
Julio de 2010

Un enfoque centrado en las sustancias para luchar contra el tráfico de drogas

Cuestión de sustancia

By Ernestien Jensema¹

Para los narcotraficantes colombianos que envían cocaína a Europa, la ubicación geográfica de las Antillas Neerlandesas, Aruba y Surinam es muy conveniente, pues desde esos países hay bastantes vuelos directos a uno de los aeropuertos con más tráfico de Europa: Schiphol en Ámsterdam. Entre 2001 y 2004, las incautaciones de cocaína en los Países Bajos y las Antillas Neerlandesas aumentaron de manera espectacular. Debido al gran número de personas que intentan pasar drogas de contrabando en vuelos comerciales, las autoridades implementaron una política de 'monitoreo total' a todos los pasajeros en todos los vuelos que parten de determinados aeropuertos con destino también a determinados aeropuertos.

En vez de intentar asustar a los potenciales traficantes con la amenaza del encarcelamiento, los holandeses se propusieron aumentar la tasa de interceptación hasta un punto en el que el contrabando no fuera rentable. En otras palabras, la atención se centró en las drogas, aplicando el llamado 'enfoque en las sustancias', en lugar de enfocarse en las personas que las transportan, y se basó en la idea de incapacitar la ruta de tráfico, en vez de usar la tradicional amenaza de encarcelación como disuasivo. Con buenos resultados.

INTRODUCCIÓN

Hacia finales de 2001 se hizo evidente que el número de correos de droga² detenido en el aeropuerto de Schiphol en Ámsterdam se estaba incrementando más allá de la capacidad del sistema de justicia penal. Durante 2001, fueron arrestados 1.303 correos de droga, aunque el número total de éstos se estimaba mucho mayor, hasta 500 personas por semana.^{3 4}

Para evitar un desbordamiento total del sistema, la Fiscalía de Haarlem –bajo cuya jurisdicción



PUNTOS CLAVE

- **Un enfoque humanista.** Hay que evitar en lo posible las consecuencias negativas de la interdicción. El enfoque que se centra en las sustancias representa una de las propuestas más respetuosas con los seres humanos dentro del actual sistema internacional de control de drogas. Es una respuesta constructiva dirigida a la salud, la rehabilitación y la prevención del narcotráfico. Al mismo tiempo, se le quita una enorme carga al sistema penitenciario y al aparato judicial, permitiendo darles una mayor atención a las organizaciones delictivas que se encuentran tras el tráfico de drogas.
- **Posición en la cadena del tráfico como factor determinante.** Los correos de drogas, ya las transporten dentro de su propio cuerpo o en sus equipajes, a menudo no son informados sobre las cantidades que transportan ni pueden opinar sobre ello. Por lo tanto, al considerarse la sentencia, debería pesar más su posición en la operación que la cantidad transportada.

se encuentra Schiphol– pidió a la Aduana de control de fronteras limitar el número de correos de droga detenidos para mantenerlo dentro de los niveles de capacidad del sistema judicial.⁵

Correos de droga

Es difícil hacer un perfil general de los correos de droga que viajan al aeropuerto de Schiphol. Según la ONUDD y el Banco Mundial en América Latina y el Caribe, “esta forma de transportar drogas atrae sobre todo a personas temerarias, desesperadas o ignorantes”.⁶

De acuerdo a informes de tribunales, se observa que algunos piensan que transportar droga es una manera fácil de ganar unas vacaciones y un poco de dinero, otros se ven obligados a hacerlo bajo amenaza, y hay también muchas personas dedicadas al contrabando de drogas como estrategia de supervivencia. Estas personas tienen un bajo nivel educativo, están desempleadas y, por lo general, marginadas.

En el caso de las que llegaron a Schiphol, había una relación entre tasa de desempleo, problemas económicos y el alto número de emigrantes de Curaçao hacia los Países Bajos.⁷ Muchos de estos emigrantes tenían problemas de adaptación. En 2006, una tercera parte de todos los correos de droga arrestados en Holanda eran mujeres;

muchas eran madres solteras viviendo de un magro salario y con una familia a su cargo.⁸

En una entrevista en el periódico *NRC Handelsblad* en enero de 2009, el presidente del tribunal de Haarlem dijo respecto a los correos de drogas en Schiphol: “La situación en el aeropuerto de Schiphol todavía difiere de la del resto del país: los traficantes capturados en el aeropuerto a menudo son pobres. Esto era y sigue siendo típico del aeropuerto de Schiphol”.⁹

Muchas veces, las personas que transportan droga no son conscientes de la cantidad de drogas que llevan ni pueden decidir sobre ello. Cuando actúan por orden de una organización delictiva, son los organizadores los que empacan el equipaje. Cuando el contrabando se transporta en el cuerpo, la cantidad depende de la constitución física. Por término medio las mulas llevan unas 90 bolas. El mayor número de bolitas interceptado a una persona en Schiphol era de 218.¹⁰

La capacidad de detención estaba, sin embargo, muy por debajo de las necesidades reales. A pesar de que sólo se detuvo al 5 por ciento de los correos de droga, algunos de éstos tuvieron que ser dejados en libertad sin una orden de comparecencia por falta de capacidad. El Parlamento no aceptó esta situación y, en respuesta a ello, el Gobierno holandés presentó en enero de 2002 el “Plan de acción para la lucha contra el narcotráfico en Schiphol” (“El Plan”).¹¹ El Plan consistía, entre otras cosas, en una serie de medidas encaminadas a la reducción del enorme flujo de correos de droga y, con él, se intensificó el enfoque ya existente compuesto de dos vertientes:

1. Prevención del tráfico de drogas a los Países Bajos: medidas a aplicarse en los puntos de origen. Muchos correos de droga viajaban desde las Antillas Neerlandesas, Aruba y Surinam, y el Gobierno holandés trabajó para mejorar la colaboración con las autoridades locales y reforzar la aplicación de la ley en las islas.
2. Decomiso de la droga encontrada e intervenciones penales para los correos de droga y las organizaciones delictivas responsables del

tráfico. Refuerzo del control total y de la cadena de derecho penal: ampliación de los controles fronterizos y aduaneros con 50 cargos de tiempo completo; ampliación del poder judicial con 9 fiscales, 11 jueces y 36 funcionarios trabajando a tiempo completo; y ampliación de la capacidad de detención con 1.300 plazas adicionales (incluyendo disposiciones temporales).

IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN DE SCHIPHOL

Para implementar el Plan, se invirtieron importantes recursos financieros durante el primer año: desde el inicio se estimó que las medidas adicionales costarían 50 millones de euros en el primer año. Finalmente se gastaron, sin embargo, más de 80 millones de euros al año solamente en los primeros dos años (2003 y 2004), 40 millones en 2005 y 21 millones en 2006.¹²

Entre 2002 y 2006, el Ministerio de Justicia envió al Parlamento siete informes sobre la marcha del Plan. En el segundo informe, el Ministerio anunció que, a pesar de que se había detenido a más de 600 correos de droga en los tres primeros meses de 2002, el flujo de correos no

estaba disminuyendo. El Gobierno decidió entonces intensificar aún más el Plan.

De ahí que el Ministerio Público compilara una lista de 21 síntomas para identificar a posibles correos de droga, los llamados ‘criterios de las mulas’. Los viajeros que presentan por lo menos cinco de estos criterios¹⁸ son vistos como sospechosos, por lo que se les obliga a defecar tres veces para constatar que no expulsan drogas (que la ‘producción’ es limpia) mientras permanecen bajo custodia. También pueden someterse voluntariamente a un escaneo del cuerpo para demostrar su inocencia más rápidamente.

Se incrementó la capacidad de los tribunales de Haarlem y de Ámsterdam (incluyendo más salas de sesiones y más jueces en el tribunal de Haarlem) y se estableció un tribunal temporal en Schiphol. Aparte de las 410 nuevas plazas creadas, se construyeron en el aeropuerto de Schiphol células de prisión adicionales. Dado que el contrabando interno de cocaína tiene considerables riesgos para la salud, estas

cárceles estaban equipadas con instalaciones médicas especiales.

En el tercer informe, el Ministerio de Justicia anunció que el objetivo era tener un total de mil plazas adicionales en la cárcel a finales de 2003.¹⁹ De todos modos, la capacidad adicional creada en el sistema judicial no era suficiente. Para aliviar la sobrecarga del sistema se aprobaron dos leyes de emergencia: una que permite al juez de policía presidir casos de tráfico menor y otra que permitió temporalmente la ubicación de dos reclusos en una celda.²⁰

Sin embargo, estas medidas convencionales no disuadieron a los correos de drogas dispuestos a arriesgar sus vidas para ganar dinero.²¹ Por otra parte, las redes profesionales de narcotraficantes suelen aplicar lo que se denomina un ‘enfoco de escopeta’ (*shotgun*), poniendo a un gran número de correos en el mismo vuelo con la esperanza de que un número suficiente de éstos consiga pasar al otro lado.²² Los traficantes saben que las autoridades policiales sólo pueden

Cuidados médicos para sospechosos de ser correos de droga

Las cárceles creadas para presuntos correos de droga cuentan con instalaciones médicas especiales, manteniéndose a los presos bajo constante vigilancia médica para detectar signos de intoxicación lo más pronto posible.¹³ Las instalaciones cuentan con inodoros especiales para recuperar la droga. Un sospechoso tiene que producir heces limpias tres veces antes de que se le levanten las sospechas. Puesto que se ha encontrado que la detección precoz de la intoxicación salva vidas,¹⁴ los correos de drogas arrestados permanecen bajo asistencia médica hasta que hayan expulsado toda la droga. En casos de intoxicación, los correos son llevados al hospital de la cárcel para una cirugía de emergencia.

No hay cifras de los Países Bajos y de las Antillas Neerlandesas para la tasa de mortalidad de los correos de droga pero 1-2 gramos de cocaína es una dosis letal, por lo que la rotura de una bolita (unos 8 gramos) puede ser mortal, y las rupturas y otras complicaciones son muy comunes.¹⁵

Desde un punto de vista médico se puede considerar que los correos de droga detenidos en la Aduana tienen una ventaja sobre los que entran sin ser detectados en los Países Bajos, ya

que son puestos bajo supervisión médica. Por otro lado, hay que tener en cuenta que el tratamiento dado a los (presuntos) correos es una carga pesada para la dignidad de la persona y puede ser muy traumático. Tener que defecar bajo vigilancia es para muchos una gran intrusión en la privacidad de una persona.

En los hospitales holandeses se ha aprobado un protocolo médico especial para tratar el ‘síndrome de las mulas’, los que transportan la droga en su cuerpo y que llegan al hospital sin haber sido transferidos por el sistema de justicia penal. A menudo, estas personas tienen miedo de admitir que llevan droga en el cuerpo y no informan al personal médico, pero este temor es innecesario.

Por medio de una radiografía del abdomen se evalúa si un paciente transporta drogas en su cuerpo.¹⁶ En ausencia de síntomas de intoxicación, el medicamento es un laxante suave. En caso de intoxicación, de oclusión intestinal o de perforación se requiere una intervención quirúrgica.¹⁷ La droga que se recupera de los pacientes en el hospital se entrega a la policía como objetos perdidos sin revelar la identidad del paciente si éste no está bajo custodia.

Pautas para la imposición de penas

Las pautas para la imposición de penas por tráfico de drogas en Holanda se establecieron en la Ley del Opio. Las sanciones dependen del tipo de delito: se distingue entre cantidad y tipo de contrabando. En la práctica, los delincuentes principales reciben una pena más ligera que los reincidentes o delincuentes involucrados en una organización de tráfico.

Por ejemplo, una *mula* que lleve entre 500 y 1.000 gramos recibiría de tres a nueve meses de cárcel; un correo de drogas que no teniendo problemas financieros intente ganar algo de dinero fácil transportando droga sin amenazas recibiría de seis a doce meses de cárcel por la misma cantidad; un correo de drogas que haga parte de una organización criminal y lleve la misma cantidad podría ser sentenciado de ocho a doce meses en la cárcel.

Antes del Plan, en todo el país se seguían directrices nacionales para las penas. En 2003, en vista de la gran cantidad de correos de droga detenidos en Schiphol, el tribunal de Haarlem desarrolló, en consonancia con el Plan, su propio conjunto de pautas para las penas. Bajo estas pautas,

detener a un número limitado de correos en un día determinado, ya que cada uno requiere papel y, posteriormente, tiempo en el tribunal. Una vez que algunos son detectados, no se le da atención al resto de los pasajeros. Al enviar docenas de personas con drogas en un solo vuelo, los traficantes garantizan de hecho que una parte de la droga ingrese en el país.

Para estas redes profesionales, el porcentaje de droga confiscada hace parte de un riesgo calculado. Según algunas estimaciones, por lo menos el 80 por ciento de la droga es entregada exitosamente.²⁶ En diciembre de 2003, el Ministerio de Justicia informó al Parlamento de que la capacidad máxima del sistema judicial era de 200 correos de droga al mes.²⁷ Cada vez estaba más claro que se necesitaba un enfoque alternativo.

ENFOQUE CENTRADO EN LAS SUSTANCIAS

En febrero de 2002, tres jueces de las Antillas Neerlandesas publicaron un editorial en una revista holandesa especializada en temas jurí-

la duración de la pena de cárcel era generalmente menor que la condena dada a un correo de droga en otros puntos de entrada a los Países Bajos.²³ Por ejemplo, para los casos de 3.000 a 4.000 gramos, las directrices nacionales requerirían de 30 a 36 meses de cárcel, mientras que las directrices del tribunal de Haarlem exigirían de 20 a 25 meses para un correo de droga que no sea una *mula*. La naturaleza y dimensiones de los problemas de tráfico en Schiphol hicieron posible esta situación excepcional, según el Ministerio de Justicia.²⁴

El Ministerio Público (MP) anunció en mayo de 2007 que iba a volver a seguir las directrices de la Ley del Opio. Para consternación del MP, el tribunal de Haarlem continuó aplicando las directrices especiales para las sentencias porque, según los jueces, los correos de droga que llegaban a Schiphol eran ya a menudo personas marginadas. El 12 de junio de 2009, después de un gran número de apelaciones ganadas por el MP, los jueces de primera instancia decidieron seguir de nuevo las directrices nacionales²⁵ y, en consecuencia, las penas se subieron al nivel de las nacionales.

dicos.²⁸ En su opinión, era hora de abandonar la idea convencional de que había que detener a tantos correos de droga como fuera posible y, en lugar de eso, se debía centrar la atención en las drogas. Argumentaron que había que confiscar todas las drogas en ruta hacia los Países Bajos, que los correos de droga debían ser expulsados, y que solamente los casos de cantidades muy grandes de droga o casos de reincidencia merecían penas de cárcel; las *mulas* debían ser detenidas solamente unos días hasta que hubieran liberado toda la droga del cuerpo.

Con este enfoque, se sacaría más droga del mercado y el sistema judicial sería capaz de concentrarse en las organizaciones delictivas responsables del narcotráfico. Al mismo tiempo, los 'peces gordos' sufrirán pérdidas a causa de los decomisos. Los jueces sugirieron también complementar estas medidas con la confiscación de pasaportes, declarando a esta gente como persona non grata o estableciendo listas negras para las compañías aéreas.

Este artículo de opinión tuvo resonancia en el Parlamento holandés y se hizo referencia a él en

los debates políticos en los Países Bajos. Aunque el objetivo del Gobierno era todavía el de procesar a los correos de droga, se intensificaron las medidas encaminadas a la prevención del narcotráfico y éstas se llevaron a cabo en cooperación con el Gobierno de las Antillas Neerlandesas. Para prevenir la reincidencia, se confiscaron los pasaportes de los correos de droga condenados de las Antillas y Aruba,²⁹ y (desde abril de 2002 en adelante) se intensificó el control de los pasajeros antes del vuelo. Éste también se incrementó en el aeropuerto de Schiphol.

En los primeros meses, estos controles previos al vuelo dieron lugar a que miles de pasajeros no se presentaran y a que centenares recibieran una ‘recomendación negativa de viaje’ con base en sus recientes condenas por narcotráfico.³⁰ La compañía aérea holandesa KLM aceptó estas recomendaciones de viaje y no permitió a estos pasajeros embarcar en sus aviones. A otros pasajeros sospechosos de narcotráfico se les negó también el vuelo, pero se les dio la opción de probar su inocencia mediante un escaneo del cuerpo.³¹

Considerando el número de todos los que no se presentaron, está claro que estos controles previos al vuelo fueron muy eficaces, y el Gobierno holandés afirmó que el objetivo debía ser una mayor intensificación de los controles para frenar el tráfico. Una consecuencia negativa de los controles previos al vuelo en Curaçao fue que los funcionarios de Aduanas en el aeropuerto de Hato se sintieron amenazados por los narcodelinquentes. Los medios de comunicación reportaron algunos incidentes de abusos verbales y físicos.³²

En el cuarto informe al Parlamento (septiembre de 2002), el Ministerio de Justicia reconoce que los recursos logísticos y financieros del sistema judicial han llegado a sus límites.³³ En consecuencia, propone un enfoque centrado en las sustancias, el foco del cual debe estar en la confiscación de la droga y los dineros de la droga, y en ciertos casos ya no debe estar conectado a procesamiento o detención (inmediatos). Teniendo en cuenta que la mayoría de los correos de droga volaban de las Antillas y Surinam, el Ministerio anunció que reforzaría aún más la cooperación con esos países.

La cooperación con la compañía holandesa de vuelos charter Air Holland y con la Dutch Caribbean Airlines, con sede en Curaçao, fue

más difícil. El Gobierno holandés presionó fuertemente a estas empresas para que cooperaran; de otro modo, corrían el riesgo de ser demandadas por facilitar el tráfico de drogas.

El Parlamento aprobó la propuesta de un enfoque centrado en las sustancias y el Ministerio Público elaboró nuevas directrices: los correos de droga que llevaran menos de 3 kilos³⁴ de cocaína y para quienes éste fuera su primer delito serían, en determinadas condiciones, acusados formalmente pero no enjuiciados; también se confiscaba la droga. Con el auto de procesamiento, los correos podrían explicar a sus jefes criminales la pérdida de la droga.³⁵ Los correos de droga fueron colocados en una lista negra de las compañías aéreas para evitar su ingreso en los Países Bajos por un período máximo de tres años (aplicado por las compañías aéreas). Sus datos también fueron incluidos en el Sistema de Información de Schengen (SIS), lo que significaba que podían ser identificados como un correo de droga al entrar en otro Estado del acuerdo Schengen.

En las Antillas Neerlandesas se confiscaba temporalmente los pasaportes de los correos de droga antillanos³⁶ como un requisito para no ser procesados. A los correos de droga extranjeros se les marcaba el pasaporte como persona non grata. Con las nuevas directrices, el aparato judicial ya no sería un factor limitante en la ejecución de los controles. Los reincidentes y los correos de droga involucrados en otros delitos eran arrestados y debían ser procesados.

El fundamento jurídico del enfoque centrado en las sustancias es el ‘principio de conveniencia’. Este principio, una opción discrecional en el derecho penal holandés, permite al Ministerio Público abstenerse de enjuiciamiento.³⁷ Este principio se inspira en la noción de que la acción penal sólo se llevará a cabo si ésta es de interés público.

Al aceptar la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988, los Países Bajos hicieron la reserva de que “el Gobierno del Reino de los Países Bajos acepta las disposiciones del artículo 3 (delitos y sanciones), párrafos 6, 7, y 8, sólo en la medida en que las obligaciones y disposiciones se ajusten a la legislación penal holandesa y a la política holandesa en materia penal”. Con esta reserva, el Ministerio Público se reserva el derecho al principio de

Controles totales

En diciembre de 2003, el Gobierno holandés decidió revisar a todos los pasajeros, tripulaciones, equipajes y aviones procedentes de las Antillas Neerlandesas, Aruba, Surinam y Venezuela. Para llevar a cabo estos controles de Aduanas, se utilizó el siguiente método: un perro rastreador olfateaba a los pasajeros a la salida del avión. Todos los pasajeros eran sometidos a una breve entrevista usando los veintiún (21) ‘criterios de las mulas’ y durante la cual la Aduana decidía si un pasajero era un posible correo de drogas.

Todo el equipaje de mano y el equipaje facturado era escaneado y controlado también con los perros rastreadores. Si la Aduana sospechaba que alguien llevaba droga bajo la ropa, podía exigir al pasajero quitarse la ropa. Si se encontraba droga, la Aduana tomaba una foto de la persona con la droga en el cuerpo, y luego se pesaba y se probaba la droga. En 2007 se instaló un escáner de ondas milimétricas para inspeccionar a los pasajeros sin que éstos tuvieran necesidad de desnudarse y sin ser tocados físicamente.

Entre enero de 2004 y abril de 2006, la Aduana realizó casi un centenar de registros físicos en las cavidades del cuerpo. En junio de 2006, el informe de la Defensoría Nacional se pronunció en contra de este tratamiento: tal medio era demasiado invasivo para la situación y provoca una considerable carga emocional a los sospechosos. El Ministerio de Hacienda (que se encarga de la

conveniencia a pesar de que la Convención obliga a los firmantes a establecer el correo de drogas como un delito penal.

Del 11 diciembre de 2003 en adelante, todos los pasajeros de Curaçao fueron esculcados a su llegada al aeropuerto de Schiphol. Más tarde, ese mismo año, se incluyó en estos controles totales todos los vuelos desde San Martín, Bonaire, Aruba y Venezuela y, en febrero de 2004, la Aduana empezó a esculcar a todos los pasajeros procedentes de Surinam. Desde mediados de 2004, las aerolíneas pertinentes en Surinam comparten una lista negra de los correos de droga condenados.

En el primer año de los controles totales, las autoridades de Surinam se quejaron en varias ocasiones acerca de la actitud de los funcionarios de Aduana holandeses a su llegada a los Países Bajos. En respuesta se les dio a los funcio-

Aduana), siguió este consejo. En mayo de 2007, el Tribunal Supremo dictaminó que las Aduanas no están autorizadas para hacer registros físicos en las cavidades corporales. Se consideró que estos controles infringen el artículo 10 (derecho a la intimidad) y el artículo 11 (la integridad del cuerpo humano) de la Constitución holandesa, así como el artículo 8 (privacidad) del Convenio Europeo de Derechos Humanos.

Cuando la Aduana sospechaba que un pasajero estaba transportando drogas en su cuerpo, correspondía a la Real Gendarmería Holandesa llevar a cabo una mayor investigación. El pasajero podía evitar esto sometiéndose voluntariamente a un escaneo del abdomen. Esta prueba la tomaba una enfermera y, si era necesario, la evaluaba un radiólogo. De no hacerse la exploración del cuerpo del pasajero, éste permanecía bajo custodia hasta que produjera tres defecaciones ‘limpias’ (algo que generalmente toma tres días). Cuando una persona había sido tratada como sospechosa injustamente, la Real Gendarmería le entregaba una carta de disculpas.

Hoy se siguen practicando los controles totales en todos los vuelos procedentes de las Antillas, Aruba y Surinam. Los vuelos procedentes de otros países ‘de origen’ como Colombia, Brasil, República Dominicana y Venezuela se encuentran bajo un escrutinio cada vez mayor.

narios formación intercultural y, en la embajada holandesa en Paramaribo, se distribuyó un folleto con información sobre los controles totales.

En julio de 2005, la caída en el número de correos de droga hizo que el Ministerio Público decidiera empezar a procesar a las personas que llevaran 1,5 kilos de cocaína y más. Y, en enero de 2006, el número de traficantes por vuelo se había reducido lo suficiente como para que el sistema judicial pudiera hacer frente de nuevo a estos números. En vista de esto, el principio de conveniencia ya no proporcionaba una base para dejar de hacer enjuiciamientos.

Mientras tanto, la presión internacional sobre el Gobierno holandés para que cumpliera con las obligaciones establecidas en la Convención de 1988 era considerable. Esto hizo que el Gobierno holandés decidiera comenzar de nuevo a enjuiciar a todos los correos de droga.

Gráfico 1. Correos detectados al llegar a Schiphol desde Curaçao



Por trimestre, entre enero de 2004 y febrero de 2006 (excluyendo los correos detectados en el aeropuerto de Hato y los que no se presentaron).³⁸

EFICACIA

Según un informe confidencial sobre la criminalidad en Bonaire y Curaçao de la *Organisatie vernieuwing Faber* y la *Vrije Universiteit Amsterdam*, la disminución dramática de los correos de droga de las Antillas se debe principalmente a los controles previos al vuelo en el aeropuerto de Hato en Curaçao.³⁹ En 2003 se instaló también en el aeropuerto de Hato un escáner corporal, igual que en Schiphol, para permitir que los sospechosos pudieran probar su inocencia y continuar con su viaje. Los correos de droga agarrados por primera vez – capturados con menos de 2,5 kilogramos de cocaína – se registraban en una lista negra, se les decomisaba la droga y se los dejaba ir.⁴⁰

Incluso antes del establecimiento de los controles totales, la presencia de los escáneres dio lugar a que mucha gente no se presentara: en este período, un poco más de 5.000 personas por encima del promedio no se presentaron en los Países Bajos, y más de 8.000 en Curaçao.⁴¹ Además, entre abril de 2002 y junio de 2003, en Holanda se les prohibió el vuelo a 1.649 pasajeros, y a 7.457 en Curaçao.

A partir de del 11 de diciembre de 2003, todos los aviones que salían del aeropuerto de Hato rumbo a Schiphol fueron controlados al cien por ciento. Al llegar el avión, pasajeros, equi-

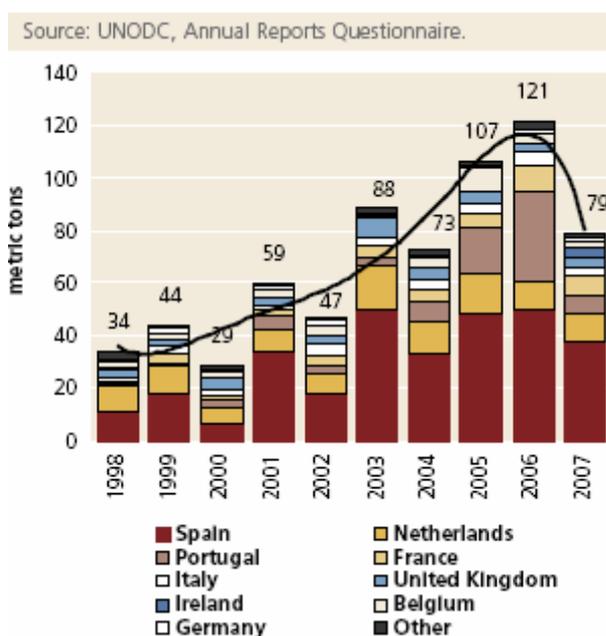
paje, carga, aeronave, personal de limpieza y alimentación, y tripulación eran sometidos a controles sistemáticos con la ayuda de escáneres y perros. Más tarde se empezó a controlar sistemáticamente también los vuelos provenientes de las Antillas Neerlandesas,⁴² Surinam y Venezuela. Entre el 1 de enero de 2004 y el 1 de abril de 2006, un poco menos de 4.000 aviones fueron controlados y se identificaron 6.147 correos de droga, de los cuales el 70 por ciento llevaba la droga dentro de su cuerpo.⁴³ Gracias a los controles totales, en ese período se interceptó un total de 7.548 kilos de cocaína. Incluyendo la cocaína escondida en la carga, la cantidad total de cocaína interceptada en Schiphol fue de 14.000 kilos.⁴⁴

Las líneas de tráfico fueron literalmente incapaces y, como resultado, el número de correos de droga detectado cayó espectacularmente, como lo ilustra el Gráfico 1.

El enfoque centrado en la sustancia mostró resultados muy claros en el aeropuerto de Schiphol y, como consecuencia, los Países Bajos dejaron de ser el segundo punto de entrada de cocaína a Europa. España es el primer punto de entrada (como lo muestra el Gráfico 2) y los Países Bajos ahora compiten con Portugal y Francia por la segunda, tercera y cuarta posición. Sin embargo, es importante tener en cuenta que, con la disminución de los correos de

drogas en Schiphol, se establecieron nuevas rutas en otras partes del mundo. Por ejemplo, el fuerte aumento de las incautaciones en Portugal en 2006 se explicaría por un aumento del tráfico marítimo de Suramérica a través del África occidental hacia Europa en barcos de pesca con personal africano.⁴⁵

Gráfico 2 : Incautaciones de cocaína en Europa 1998–2007



Fuente: Informe Mundial sobre Drogas 2009

Mientras el mercado ilegal sea lucrativo, los traficantes siempre encontrarán formas de ingresar la cocaína al mercado. Y con estas nuevas rutas, nuevas comunidades quedan involucradas en los problemas de las drogas.

Impacto en el mercado de la cocaína

Aunque la disponibilidad, el precio y la pureza pueden ser vistos como indicadores, el impacto que ha tenido el enfoque centrado en las sustancias en el mercado de la cocaína holandesa no está claro. La pureza de la cocaína en el mercado holandés se redujo entre 2003 y 2006. Mientras en 2003 el porcentaje de muestras que contenían el agente de corte fenacetina⁴⁶ era del 16 por ciento, en 2006 era del 45 por ciento.⁴⁷ La cocaína introducida por Schiphol estaba destinada principalmente al mercado europeo⁴⁸ y la disminución de la pureza pudo ser efecto de una escasez en el mercado. Por otra parte, el precio⁴⁹ de la cocaína ha sido muy estable durante los últimos años: entre 2003 y 2006 el

precio alto era de 50 euros el gramo, y los precios bajos aumentaron de 25 a 45 euros el gramo.

Los vuelos comerciales son sólo una de las rutas por donde transita la cocaína proveniente de las Antillas con destino a Europa, y ésta no es necesariamente la más importante. La política del control total ha permitido incautar 7,5 toneladas métricas de cocaína en dos años, pero se pueden transportar varias toneladas en una simple carga marítima. Es probable que la mayoría del tráfico de cocaína sea marítimo. De acuerdo con una presentación del equipo *Prisma* en un seminario en enero de 2002, el 55 por ciento de la cocaína incautada en los Países Bajos se encuentra en buques y en puertos marítimos.⁵⁰

Costo-Efectividad

El gran aumento de la capacidad de las cárceles y los miles de correos de droga detenidos entre 2003 y 2005 hicieron los dos primeros años del Plan bastante caros: el costo fue de unos 85 millones de euros al año, además de otros 40 millones gastados en 2005. Sin embargo estos costos cayeron abruptamente con el enfoque centrado en la sustancia y las nuevas pautas para la imposición de penas, reduciéndose a sólo 21 millones de euros en 2006.⁵¹ El cuarto informe del Ministerio de Justicia en 2002 estimó el costo de la investigación, el procesamiento, el juzgamiento y la condena en 150 euros diarios por cada preso.

EFFECTOS SECUNDARIOS INDESEADOS

Derechos civiles

En 2006, debido a los comentarios de pasajeros, abogados y grupos de interés, la Defensoría Nacional Holandesa examinó la aplicación de los controles totales y el tratamiento dado a los sospechosos. Las principales preocupaciones eran el tiempo dedicado a los controles, la búsqueda en las cavidades corporales, la actitud de la Aduana y de la Real Gendarmería hacia los pasajeros, y el tratamiento en los centros de detención. Entre septiembre y diciembre de 2006, se registraron 22 denuncias, en 2007 hubo 49 denuncias y, de enero a agosto de 2008 hubo dos denuncias. La mayoría de las quejas tenían que ver con vuelos provenientes de Surinam.

En general, a los pasajeros les preocupaban los controles y se quejaban de sentirse discrimina-

dos y humillados. Esto era especialmente así en los casos de las personas sospechosas de transportar drogas en su cuerpo. Entre el 1 de enero 2004 y el 1 de abril de 2006, hubo 6.550 pasajeros sospechosos de estar ingresando ilegalmente droga en su cuerpo. De estos, casi un tercio – 2.176 personas– resultó ser inocente.

La Defensoría presentó fuertes objeciones a la forma en que estas personas inocentes eran tratadas. Aconsejó también abandonar la búsqueda en las cavidades corporales y una mejor coordinación de la gestión de los reclamos sobre los controles totales. En consecuencia, se abandonaron las prácticas que involucraban la búsqueda en las cavidades corporales. Para acortar el tiempo dedicado a los controles en 2007, se colocaron en el aeropuerto de Schiphol escáneres de cuerpo y escáneres de onda milimétrica.⁵²

Más personas transportando la droga dentro del cuerpo

Durante los primeros meses de aplicación del control total, se observó un aumento del número de *mulas*. Esto se debió posiblemente a que se volvió casi imposible pasar droga de contrabando adherida al cuerpo o en el equipaje, y quizás también a que las pequeñas cantidades de droga no eran procesadas. En 2002, el 39 por ciento de los correos de droga la transportaban dentro del cuerpo.⁵³ En el Informe de la Defensoría correspondiente al período de enero de 2004 a abril de 2006, el 71 por ciento de todos los correos de droga –6.147 personas detectadas– la llevaban dentro del cuerpo. En ese mismo período, 2.176 de los correos sospechosos probaron ser inocentes.

En 2007, se colocó un escáner corporal en el aeropuerto de Schiphol adicional al que había en Hato, para permitirles a los sospechosos demostrar su inocencia de manera digna. Esta medida tenía por objeto acelerar los procedimientos, perfeccionar el perfil y limitar las consecuencias negativas para los pasajeros erróneamente sospechosos. Se esperaba que el escaneo también funcionara como medida para evitar el contrabando dentro del cuerpo. Pero en una entrevista en julio de 2010, la Real Gendarmería estimó que alrededor del 65 por ciento de los correos de droga que llegan a Schiphol transportan la sustancia internamente.⁵⁴

Desplazamiento geográfico

De acuerdo con el Informe (confidencial) Gemini de los Servicios de Inteligencia Criminal de La Haya, Randstad Norte y Centro y de la Real Gendarmería en 2002, los correos de droga traficaron 14.500 kilos de cocaína a través de Schiphol.⁵⁵ En 2000, casi el 70 por ciento de toda la cocaína interceptada en Holanda fue descubierto en Schiphol.⁵⁶

Parte de la eficacia del enfoque holandés podría explicarse por el ‘efecto globo’ (al apretar un globo por un lado, aparece un bulto por el otro). Este efecto se utiliza a menudo para describir el desplazamiento de los cultivos de coca debido a los esfuerzos de erradicación. El cultivo se traslada a otras áreas en donde no existían antes. Con la interdicción sucede lo mismo.

La eliminación de las Antillas Neerlandesas y de los Países Bajos como ruta de tránsito de la cocaína no detiene el flujo de la droga, sino que propicia un cambio de ruta hacia lugares en donde se esperan menos obstáculos. Los efectos del desplazamiento son inevitables. Hay pruebas de que el tráfico de los correos de droga se trasladó a otras islas del Caribe y hacia otros aeropuertos europeos.⁵⁷

Como consecuencia, se han abierto probablemente nuevas rutas de tráfico de Sudamérica a Europa a través de naciones de África occidental con sistemas de control poco estrictos. En 2005, en los vuelos de Accra (Ghana) al aeropuerto londinense de Heathrow fue donde más cocaína se decomisó en relación con todos los vuelos procedentes de otras ciudades del mundo. Actualmente, hay informes periódicos de incautaciones de varios kilos de droga, ya sea en Ghana mismo o en los aeropuertos a donde llegan vuelos procedentes de ese país.⁵⁸

El aeropuerto de Schiphol ha sido también blanco de otros países en donde se origina la droga. En diciembre de 2006, por ejemplo, las autoridades holandesas arrestaron a 32 correos de droga en un mismo vuelo de Casablanca (Marruecos) a Ámsterdam. En julio de 2007, 16 correos fueron arrestados en el vuelo semanal entre Gambia y los Países Bajos.⁵⁹ El informe del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (OEDT) sobre los Países Bajos señala que más países de África occidental se han involucrado en el tráfico de cocaína.⁶⁰

RECOMENDACIONES

- **Medidas alternativas**

Las medidas alternativas aplicadas en el Plan de acción de Schiphol demostraron ser una buena alternativa para el efecto disuasorio del encarcelamiento. De hecho, para los correos con la droga en el cuerpo la expulsión de ésta bajo supervisión médica, seguida de la liberación de la persona con una prohibición de viaje para evitar la reincidencia, es una respuesta constructiva destinada a la salud, la rehabilitación y la prevención del tráfico. Al mismo tiempo, se le quita una enorme carga al sistema penitenciario y al aparato judicial, permitiendo que se dé mayor atención a las organizaciones delictivas de tráfico de drogas.

- **Posición en la cadena del tráfico como factor determinante para las penas**

Las pautas holandesas para la imposición de penas se basan en una combinación de la posición del traficante (dependiendo de si es *mula* u organizador) y de la cantidad que se le ha encontrado. Sin embargo, quienes transportan droga en su cuerpo o en su equipaje a menudo no son informados de la cantidad que llevan. La constitución física determina la cantidad que una *mula* es capaz de transportar internamente, por lo que es arbitrario castigar a alguien únicamente sobre la base de la cantidad. Por lo tanto, al considerar una condena tendría más sentido tener en cuenta la función del correo de droga, su posición y responsabilidad en la operación, que la cantidad transportada.

- **Prevención de los correos de droga**

Se ha demostrado que un enfoque centrado en las sustancias es eficaz como medida preventiva contra el tráfico de drogas desde las Antillas Neerlandesas, Aruba, Surinam y Venezuela. Es lamentable que el Gobierno holandés abandonara este enfoque en cuanto el número de correos de drogas llegó a un nivel que el sistema judicial estaba en capacidad de absorber y que optara por retomar el enfoque disuasorio del encarcelamiento, cuya eficacia es cuestionable.

Según la Organización de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) y el Banco Mundial *“esta renuencia a promover la interdicción centrada en las sustancias es lamentable, porque el experimento⁶¹ del control total*

representa una innovación digna de una mayor promoción y de seguir siendo ensayada”⁶²

EN CONCLUSIÓN

Después de que los métodos convencionales no resultaran aptos para hacer frente al enorme flujo de correos de droga al aeropuerto de Schiphol, el Gobierno holandés eligió un nuevo enfoque centrado en la sustancia y destinado a incapacitar la ruta de tráfico. Al mismo tiempo, se le ahorró al sistema judicial la enorme cantidad de casos de correos de droga. Con la ayuda de los controles previos al vuelo, se incapacitaron las rutas y se obtuvo un efecto inmediato: en unos meses disminuyó drásticamente el número de correos de droga hacia Schiphol. La cooperación de las compañías aéreas con las listas negras de personas que fueron correos de droga demostró ser útil en la lucha contra la reincidencia local.

Lamentablemente, el éxito del Plan de acción de Schiphol también demostró que sacar una ruta del tráfico no disminuye la cantidad de cocaína que ingresa a un país, y mucho menos a Europa como zona de destino. Los controles totales no lograron tener un impacto significativo en la disponibilidad, la pureza o el precio de la cocaína en los Países Bajos o Europa en su conjunto. El Plan contribuyó probablemente a cambiar las rutas de tráfico hacia países más vulnerables con instituciones débiles, como los de África occidental. La pregunta es: ¿qué se puede hacer para evitar el cambio de rutas hacia otros países más vulnerables con pocos o nulos recursos para contrarrestar las consecuencias negativas del aumento de la corrupción y la violencia que van de la mano del narcotráfico?⁶³

Como es el caso de cualquier otro esfuerzo de reducción de la oferta, tampoco este Plan ha sido capaz de influir en la disponibilidad de las drogas. Los cambios sostenibles en los mercados requieren de una disminución de la demanda. Mientras tanto, es necesario evitar en lo posible las consecuencias negativas de la interdicción y el enfoque centrado en las sustancias representa uno de los enfoques más respetuosos con los seres humanos dentro del actual sistema internacional de fiscalización de drogas.

NOTAS

1. Ernestien Jensema es investigadora del equipo de Drogas y Democracia del TNI. Con base en documentos gubernamentales, informes de casos, correspondencia por email con autoridades en el ramo y artículos de prensa, este informe ofrece una visión de conjunto sobre el enfoque centrado en las sustancias.
2. En el aeropuerto de Schiphol se identifican tres tipos de correos de drogas: las *mulas* (en holandés ‘bolletjes slikkers’, que se traduciría como ‘tragabolitas’), que son personas que transportan dentro del cuerpo hasta 100 bolas pequeñas de látex con cocaína (unos 8 gramos por bolita), los portadores o ‘body packers’, que son los que llevan droga oculta adherida al cuerpo, y los pequeños correos que esconden la droga en su equipaje (a menudo más de 10 kg). El peso promedio de droga por traficante es de aproximadamente 1,2 kg. *100% Controles op Schiphol, Over bolletjesslikkers en onschuldige slikverdachten*, Nationale Ombudsman (2006)
3. Kerkhof (2003).
4. Como sucede con todos los mercados ilegales, las escalas y cantidades son estimaciones.
5. Tweede Kamer (2002b).
6. UNODC and the World Bank (2007)
7. Kerkhof (2003).
8. Clement, F. (2008) *Mamma’s en Bolita’s, Een verkennend onderzoek naar criminaliteit van vrouwen op Curaçao*, Tesis de máster en derecho penal, diciembre de 2008.
9. *OM: te lage straffen voor drugsmokkel*, NRC Handelsblad, 8 de enero de 2009.
10. *Cokesmokkel: ze weten het nu wel op Schiphol*, Het Parool, 10 de julio de 2010.
11. Tweede Kamer (2002a).
12. Tweede Kamer (2003b).
13. Raad voor Strafrechtstoepassing en Jeugdbescherming, *Detentiecentrum Schiphol-Oost: Rapportage naar aanleiding van het toezichtbezoek op 15 april 2004*; <http://parlis.nl/pdf/bijlagen/BLG6892.pdf>
14. Fassaert, L.D.M., Visser, M.C. (2003) ‘*Bodypacker’-syndrome: an import disease with forensic-medical aspects*, NTVG, 31 de mayo; 147 (22).
15. World J. Surg (2008), Value of a Systematic Operative Protocol for Cocaine Body Packers, Société Internationale de Chirurgie, 32: pp. 1432-1437.
16. Hay que tener en cuenta que el 17-19 por ciento de las radiografías muestra un resultado falso negativo. (Amsterdam Medical Centre). La información proporcionada por los mismos correos es una herramienta valiosa.
17. Van Geloven A.A., K.P. van Lienden, D.J. Gouma (2002) *Bodypacking – an increasing problem in The Netherlands: conservative or surgical treatment?* Eur J Surg. 2002; 168(7):404-9.
18. La lista completa de criterios no es pública; sólo se han mencionado algunos de ellos en los artículos y casos judiciales: ojos rojos, mal aliento, lengua blanca, así como planes de viaje vagos o pago en efectivo del tiquete de viaje.
19. Tweede Kamer (2002c).
20. Esta ley de emergencia se suspendió en marzo de 2005.
21. Los honorarios que recibe un correo de droga dependen de la cantidad y de su experiencia como traficante. Puede estar entre 1.500 y 10.000 dólares. Según el artículo *Liever een bolletje slikken dan in de aarde wroeten* [Mejor tragar una bolita que ensuciarse trabajando la tierra], publicado en el periódico holandés *Trouw*, 23 de febrero de 2002, ese año en Curaçao se pagaba a los pequeños correos de droga unos 500 euros por cada 100 gramos.
22. UNODC and the World Bank (2007), p. 97.
23. Orientatiepunten Straftoemeting en LOVS afspraken. Actualizado el 10 de abril de 2009.
24. Tweede Kamer (2003b).
25. Comunicado de prensa del Tribunal de Haarlem, 12 de junio de 2009.
26. Cálculo con base en las cifras en Kerkhof (2003).
27. Tweede Kamer (2003b).
28. J.Th. Wit, R.F.B. van Zutphen y P. Wagenmakers, (2002) *Over drugs, de Antillenroute en de waan van de dag*, NJB afl. 7, 15 de febrero de 2002.
29. En noviembre de 2007, la Corte Suprema de Justicia de las Antillas decidió no imponer la prohibición de viajes porque la legislación antillana no lo permite. Como consecuencia de ello, los correos fueron enviados a prisión otra vez, recibiendo penas de prisión de seis a dieciocho meses según la cantidad de drogas que tuvieran.
30. Entre abril de 2002 y junio de 2003, se les prohibió volar a los Países Bajos a 1.649 pasajeros, y en Curaçao a 7.457 pasajeros. En este período, el número personas que no se presentaron fue de casi 5.000 por encima del promedio en los Países Bajos, y más de 8.000 en Curaçao. Tweede Kamer (2003a).
31. El escaneo del cuerpo que se utilizaba era del tipo llamado c-arco compacto: el compacto SIREMOBIL. Este tipo de análisis produce menos radiación que los rayos X utilizados en los hospitales. *Aanhangsel van de Handelingen*, 678, Tweede Kamer vergaderjaar 2002-2003
32. *Dit is dweilen met de kraan open*, NRC Handelsblad, 29 de abril de 2002; *Plakkers, slikkers en vrijvoeters*, NRC Handelsblad, 4 mayo de 2002
33. Tweede Kamer (2002d).
34. Tweede Kamer (2004).
35. UNODC and the World Bank (2007), p. 98.
36. Un período de entre seis meses y tres años.
37. En los Países Bajos, el principio de conveniencia se ha expresado en el Código de Procedimiento Penal desde 1926. La Sección 167, inciso 2 del Código de Procedimiento Penal holandés dice: “El fiscal decidirá hacer un proceso cuando éste parezca ser necesario sobre la base del resultado de las investigaciones. Los procesos se pueden dejar de hacer por razones de interés público”.

38. UNODC and the World Bank (2007); Fuente original: Ministerio de Justicia.

39. *Nederlandse invloed op daling drugsmokkel is gering*, NRC Handelsblad, 18 de febrero de 2008.

40. *Drugskoerier niet tegen te houden*, NRC Handelsblad, 25 de agosto de 2003.

41. Tweede Kamer (2003a).

42. Incluyendo vuelos de Perú y Ecuador que hacen escala en el aeropuerto de Bonaire.

43. Nationale Ombudsman (2006) 2006. Esto fue excepcionalmente alto, normalmente alrededor de una tercera parte de los correos lleva la droga en el cuerpo.

44. Nationale Ombudsman (2006).

45. Proyecto COLA, European Union Cocaine Situation Report, Europol Drug Unit, 2007.

46. La fenacetina estuvo registrada como un analgésico hasta 1984. Se utilizaba de forma generalizada, a menudo en forma de 'APC' o aspirina-fenacetina-cafeína. Debido a sus propiedades cancerígenas y perjudiciales para los riñones, fue sacada de circulación. Las concentraciones de fenacetina como agente de mezcla son inferiores a las dosis que se teme sean perjudiciales, sin embargo no se conocen los efectos que genera cuando se calienta para fumar *crack*. Trimbos Instituut (2008).

47. Trimbos Instituut (2008).

48. Netherlands Focal Point Trimbos Institute (2007), *The Netherlands Drug Situation 2006*, Report to the EMCDDA.

49. Van Laar, M., van Ooyen-Houben, M. (2009), *Evaluatie van het Nederlands Drugsbeleid*, Trimbos Instituut / WODC.

50. *De opsporing in Nederland: huidige prioriteiten en ontwikkelingen*, presentación en el Seminario Cocaína hoy CIROC, 23 de enero de 2002.

51. Tweede Kamer (2003b).

52. Las ondas de este escáner se reflejan en la piel y revelan si hay droga empacada en el cuerpo.

53. Tweede Kamer (2003a).

54. *Cokesmokkel: ze weten het nu wel op Schiphol*, Het Parool, 10 de julio de 2010.

55. *Maatregelen tegen bolletjesslikkers werken niet*, Comunicado de prensa NOVA, 21 de mayo de 2003.

56. Netherlands Focal Point Trimbos Instituut (2001), *National report on the Drug Situation in The Netherlands 2001*, EMCDDA.

57. UNODC and the World Bank (2007).

58. Reuter (2009).

59. *Drug Trafficking as a Security Threat in West Africa*, UNODC, noviembre de 2008, <http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Drug-Trafficking-WestAfrica-English.pdf>

60. Netherlands Focal Point Trimbos Institute (2008), *The Netherlands Drug Situation 2008*, Report to the EMCDDA

61. Aunque hay que tener en cuenta que el enfoque centrado en las sustancias no es igual al control total, el cual tiene efectos colaterales negativos.

62. UNODC and the World Bank (2007), p. 103.

63. Reuter (2009).

FUENTES

Kerkhof, E. (2003), *Drugskoerier. Een beroep met toekomst*, in: Verhoeff, H. et al., *Criminaliteitsbeeld-analyse: Cocainekoeriers Schiphol*, Kernteam Randstad Noord- en Midden, Koninklijke Marechaussee Schiphol, Kernteam Haaglanden/Hollands Midden

Nationale Ombudsman (2006), *100% Controles op Schiphol, Over bolletjesslikkers en onschuldige slik-verdachten*, Nationale Ombudsman, 2006/230, 27 June 2006.

Reuter, Peter (2009), *An Assessment of Drug Incarceration and Foreign Interventions*, Testimony before the Domestic Policy Subcommittee, Oversight and Government Reform Committee, May 19, 2009; <http://www.idpc.net/sites/default/files/library/Peter%20Reuter%20Testimony.pdf>

Trimbos-instituut (2008), *Nationale Drug Monitor: jaarbericht 2007*.

Tweede Kamer (2002a), vergaderjaar 2001-2002, 28 192, nr. 1, *Drugsmokkel Schiphol*, 18 January 2002

Tweede Kamer (2002b), vergaderjaar 2001-2002, 28 192, nr.2, *Drugsmokkel Schiphol*, 18 January 2002

Tweede Kamer (2002c), vergaderjaar 2001-2002, 28 192, nr. 13, *Drugsmokkel Schiphol*, 21 June 2002

Tweede Kamer (2002d), vergaderjaar 2002-2003, 28 192, nr. 16, *Drugsmokkel Schiphol*, 20 September 2002

Tweede Kamer (2003a), vergaderjaar 2003-2004, 28 192, nr. 23, *Vijfde voortgangsrapportage drugsmokkel Schiphol*, 24 oktober 2003

Tweede Kamer (2003b), vergaderjaar 2003-2004, 28 192, nr.26, *Drugsmokkel Schiphol*, 10 December 2003

Tweede Kamer (2004), vergaderjaar 2003-2004, 28 192, nr. 30, *Drugsmokkel Schiphol*, 9 March 2004

UNODC and the World Bank (2007), *Crime, Violence and Development: Trends, Costs, and Policy Options in the Caribbean*; http://www.unodc.org/pdf/research/Cr_and_Vio_Car_E.pdf



Transnational Institute (TNI)
 De Wittenstraat 25
 1052 AK Amsterdam
 Países Bajos
 Tel: -31-20-6626608
 Fax: -31-20-6757176
 E-mail: drugs@tni.org
www.tni.org/drogas
www.ungassondrugs.org
www.druglawreform.info