

Reunión de las Altas Partes Contratantes en la Convención sobre prohibiciones o restricciones del empleo de ciertas armas convencionales que puedan considerarse excesivamente nocivas o de efectos indiscriminados

30 de agosto de 2012

Español

Original: inglés

Período de sesiones de 2012

Ginebra, 15 y 16 de noviembre de 2012

Tema 8 del programa provisional

Minas distintas de las minas antipersonal (MDMA)

Nota informativa

**Presentada por el Centro Internacional de Desminado
Humanitario de Ginebra**

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	2
II. Las consecuencias humanitarias de las minas antivehículo	2
A. Víctimas civiles	2
B. Restricciones a la circulación y al acceso para asistencia de emergencia.....	4
1. Obstáculos a la asistencia y al apoyo humanitario	4
2. Repercusión en los costos y en la calidad de ejecución	5
C. Influencia en la reducción de la pobreza, el desarrollo a largo plazo y el regreso/reasentamiento	6
1. Minas antivehículo y vulnerabilidad estructural	6
2. Efectos en los desplazados internos y los refugiados	6
III. Remoción de minas antivehículo en las carreteras.....	7
A. Métodos manuales de remoción de minas	7
B. Equipos de desminado mecánico.....	8
C. Detección mediante animales	8
IV. Conclusión	9

I. Introducción

1. La comunidad internacional lleva examinando las consecuencias de las minas distintas de las minas antipersonal (MDMA) desde hace años. La Primera Conferencia de Examen de la Convención sobre ciertas armas convencionales (CAC), celebrada en 1996, tuvo como resultado la adopción del Protocolo II Enmendado, que restringe menos el uso de MDMA que el de minas antipersonal (AP). Desde entonces, se ha seguido estudiando la necesidad y las opciones de una mayor reglamentación jurídica.

2. En 2001, la Segunda Conferencia de Examen de la CAC estableció un Grupo de Expertos Gubernamentales (GEG) de composición abierta encargado de examinar la cuestión relativa a las MDMA. A pesar de las deliberaciones del GEG entre 2001 y 2006, la falta de consenso entre las Altas Partes Contratantes impidió que se adoptara un protocolo adicional, jurídicamente vinculante durante la Tercera Conferencia de Examen¹. No obstante, en esa ocasión varios Estados partes se comprometieron mediante una declaración política, a tomar las medidas necesarias para adoptar, con carácter de política nacional, las prácticas enumeradas en el proyecto de Protocolo sobre las MDMA².

3. Durante la Cuarta Conferencia de Examen, celebrada en diciembre de 2011, las Altas Partes Contratantes en la CAC decidieron convocar en 2012 una Reunión de Expertos de composición abierta "para examinar con mayor profundidad la aplicación del derecho internacional humanitario en relación con las minas distintas de las minas antipersonal"³.

4. No existe una definición acordada de las MDMA en el contexto de la CAC. A los efectos de la presente nota informativa, el término MDMA se refiere estrictamente a las minas antivehículo (AV)⁴. En el presente documento se da una visión general de las consecuencias humanitarias que conlleva el empleo de minas AV y de las dificultades que plantea la limpieza de esta categoría de armas⁵.

II. Las consecuencias humanitarias de las minas antivehículo

5. Al igual que las minas AP, las minas AV tienen considerables repercusiones humanitarias en los civiles. Los efectos concretos de las minas AV son patentes tanto por el número de víctimas directas que causan los incidentes por estas minas como por su influencia en el desarrollo de las zonas afectadas. Ello comprende el bloqueo de carreteras y el acceso general a las zonas minadas y desde estas. La libre circulación de personas y mercancías por las rutas establecidas se ve gravemente afectada por la presencia de minas AV.

A. Víctimas civiles

6. Mientras los delegados en la 11ª Reunión de los Estados Partes en la Convención sobre la prohibición del empleo, almacenamiento, producción y transferencia de minas antipersonal y sobre su destrucción se reunían el pasado mes de diciembre en Phnom Penh, en la provincia de Pursat se producía un accidente causado por una mina AV que produjo lesiones a seis personas⁶. Asimismo, a principios de febrero de 2012, en la provincia de Meanchey Banteay, dos minas AV mataron a ocho agricultores y causaron graves heridas a otro⁷. A partir de estadísticas de accidentes en los que se conoce el tipo de arma implicada, el Monitor de Minas Terrestres (Landmine Monitor) ha podido identificar 375 víctimas por incidentes con minas AV en 2010, en comparación con las 1.275 víctimas que habían

producido las minas AP. También ha podido observarse que en algunos países, como Camboya, las minas AV causan más víctimas que las minas AP.

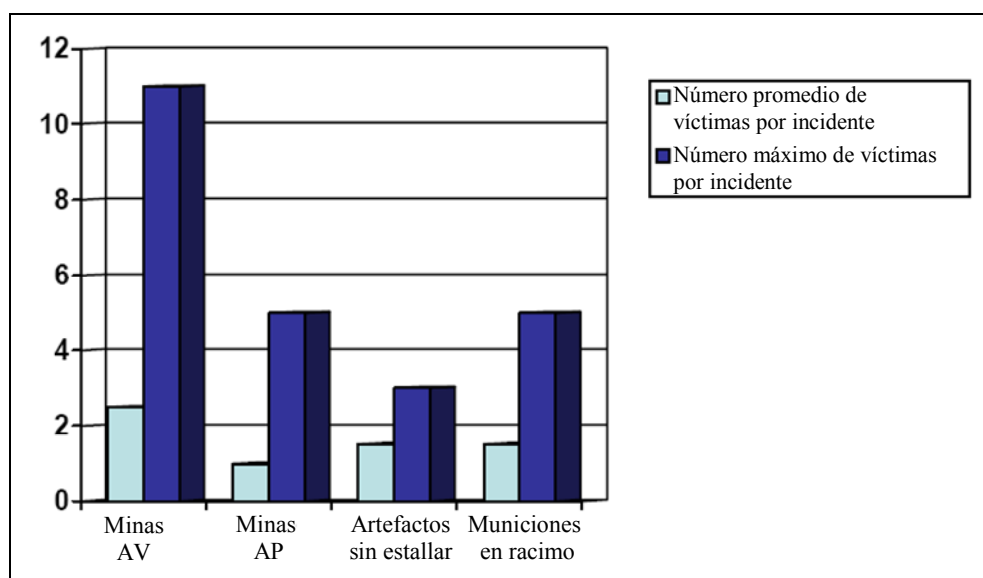
7. Las minas AV plantean un indiscutible desafío en los contextos posteriores a conflictos y a medida que las sociedades van desarrollándose se hace más probable que los civiles sufran lesiones por estas minas. En Camboya, por ejemplo, la duplicación del número de víctimas por minas AV ha contrarrestado la disminución del número de víctimas por minas AP⁸. Se han producido varios incidentes en que tractores que transportaban a diez o más personas han hecho estallar minas AV enterradas, a profundidad relativamente considerable, en zonas consideradas "limpias" o "seguras". El aumento de la prosperidad en el noroeste de Camboya ha conducido a una creciente mecanización de las actividades agrícolas y a un mayor número de tractores, que están detonando minas AV en lugares que durante años se habían considerado seguros para caminantes o tareas agrícolas no mecanizadas⁹.

8. Las minas AV también representan un considerable peligro para los trabajadores de los organismos de asistencia y el personal encargado del mantenimiento de la paz sobre el terreno. En su intervención durante la reunión de 2004 del Grupo de Expertos Gubernamentales dedicada a las MDMA, el Grupo Interinstitucional común de las Naciones Unidas de coordinación de actividades relativas a las MDMA lamentó los incidentes sufridos en varios países por su personal y otro personal humanitario¹⁰. El Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR) ha documentado la muerte de 16 miembros del CICR o de sociedades nacionales de la Cruz Roja y 63 heridos entre 1990 y 2000¹¹.

9. Debido a las fuerzas que actúan sobre el vehículo, las minas AV pueden causar múltiples muertes y lesiones en un solo incidente. Los datos procedentes de la base de datos de información, análisis y prevención de incidentes de desminado (RAPID)¹² indican claramente que los accidentes por minas AV tienden a producir un mayor número de víctimas entre los desminadores que los accidentes por minas AP. El promedio de víctimas en un incidente por una mina AV duplica con creces el promedio de víctimas en un incidente por una mina AP. En el caso de detonaciones de minas AV el número máximo por incidente supera las diez víctimas.

Gráfico 1

Número de víctimas por incidente¹³



10. Landmine Action también comparó las tasas de mortalidad en los incidentes causados por minas AV o AP. Sirvan como ejemplo los datos procedentes del Afganistán y Sudán del Sur (en esa época, la región meridional del Sudán)¹⁴.

	<i>Tasa de mortalidad</i>		
	<i>Incidentes por minas AV (porcentaje)</i>	<i>Incidentes por minas AP (porcentaje)</i>	<i>Tasa de mortalidad por minas AV como porcentaje de la tasa de mortalidad por minas AP</i>
Afganistán	31	18,7	+176
Sudán del Sur	47	22	+214

11. Las investigaciones indican también que tal vez sea incorrecta la percepción, ya tradicional, de que la mayor parte de minas AV solo se activan al ejercer una presión superior a 150 kg y que, por consiguiente, no plantean peligro para un civil a pie. Basándose en estudios biomecánicos, investigadores de la Universidad de Loughborough, en el Reino Unido, han demostrado que el ser humano puede ejercer una fuerza equivalente a esa presión. Por ejemplo, un niño de 8 años que pese 30 kg, calzado y corriendo monte abajo, puede producir una presión contra el suelo de 146 kg, mientras que un adulto corriendo podría ejercer una presión de 213 kg¹⁵.

12. Es preciso reunir datos más sistemáticos sobre la repercusión de las minas AV. Sin embargo, las cifras ya aducidas dan a entender una pauta de lesiones graves por el uso de minas AV. Esta pauta se caracteriza por:

- a) Alta tasa de mortalidad y de lesiones por incidente;
- b) Efecto indiscriminado en los civiles; y
- c) Consecuencias particularmente graves en personas que viven en sociedades en desarrollo tras un conflicto.

13. El peligro persiste mucho después de que haya concluido el conflicto y tiene consecuencias indirectas, específicas de las minas AV, que se estudian a continuación.

B. Restricciones a la circulación y al acceso para asistencia de emergencia

14. Cuando se recurre a las organizaciones humanitarias internacionales para llevar a cabo programas de socorro para sostener la vida y proporcionar una base de autosuficiencia local, estas se plantean proporcionar asistencia por las líneas de comunicación más rápidas, eficientes y efectivas, es decir, las carreteras. Sin embargo, las minas AV están particularmente diseñadas para sembrarse en carreteras. Frecuentemente impiden el acceso de las organizaciones humanitarias a las zonas que precisan asistencia o ponen en peligro la vida de los trabajadores humanitarios que están tomando medidas para salvar vidas. Otra dificultad es que el costo de proyectos esenciales para atender estas necesidades vitales aumenta drásticamente.

1. Obstáculos a la asistencia y al apoyo humanitario

15. En 2003, la Oficina de Ayuda Humanitaria de la Comisión Europea (ECHO) era uno de los mayores donantes para proyectos humanitarios que atendían las necesidades de poblaciones vulnerables y alejadas de Angola. Las prioridades de ECHO eran el agua y los servicios de saneamiento, la seguridad alimentaria y la salud primaria. Los proyectos financiados por ECHO se vieron gravemente afectados al cambiar las pautas de acceso

debido a la contaminación con minas AV. Se había vuelto imposible llegar a algunas poblaciones necesitadas. ECHO explicó que en 2003 aproximadamente el 90% de sus proyectos se veían afectados por estas dificultades¹⁶. La amplitud del problema obligó a ECHO a financiar las actividades de desminado haciendo especial hincapié en la seguridad del acceso.

16. Prácticamente todas las intervenciones humanitarias deben venir precedidas de una misión de evaluación que establezca una base para la planificación y financiación del proyecto. Si una zona no resulta accesible porque las carreteras que conducen a ella no se han declarado transitables, lo más habitual es que no se estudie la posibilidad de asistir a las poblaciones de la zona. La contaminación por minas AV cierra el paso hasta las comunidades afectadas y hace que sus poblaciones sean inaccesibles, y en ocasiones hasta invisibles, para las intervenciones humanitarias. Por ejemplo, en Angola, pasados casi dos años tras el fin del conflicto, el Comité de Asistencia Humanitaria señaló que seguían sin poderse confirmar las necesidades críticas de aproximadamente 100.000 personas debido a la falta de acceso¹⁷.

17. En el documento que presentó en 2002 al Grupo de Expertos Gubernamentales, el CICR señalaba que la existencia, confirmada o temida, de minas AV podía mantener las rutas de transporte cerradas durante meses, o incluso años, y obstruir "el paso de bienes, suministros de socorro esenciales y personas en zonas muy vastas. En un incidente notificado, ocurrido en Mozambique, dos aldeas quedaron aisladas del resto de la provincia durante más de diez años debido a la presencia de una sola mina AV"¹⁸. Estos problemas hacen que continúen dándose condiciones de "emergencia" en momentos en que la asistencia debiera canalizarse hacia el desarrollo.

2. Repercusión en los costos y en la calidad de ejecución

18. A causa de las minas AV, las poblaciones vulnerables pueden resultar inaccesibles a la asistencia humanitaria vital y, por otra parte, esta clase de contaminación puede repercutir, de manera más general, en los costos y la calidad de la asistencia proporcionada. En 2002, el Programa Mundial de Alimentos (PMA) señaló que "debido a la inseguridad y la inaccesibilidad de zonas críticas con presencia de minas terrestres, el PMA está ofreciendo un servicio aéreo de pasajeros a ciertos organismos humanitarios"¹⁹. En 2004, el PMA proporcionó asistencia alimentaria al Sudán por valor de 40-45 millones de dólares de los Estados Unidos, de los cuales el 65% correspondían a gastos de transporte aéreo. Las inversiones anteriores en la rehabilitación de caminos habían sido de solo 8 millones de dólares de los Estados Unidos entre 1998 y 2003 y habían permitido abrir corredores de más de 1.500 km de longitud, lo que equivalía a menos de un 3% de los gastos de transporte en ese mismo período. El organismo comprendió rápidamente que el reestablecimiento de carreteras y las reparaciones menores en los corredores principales permitiría transportar por tierra la mayoría de las entregas²⁰. Así pues, si en 2003 el PMA había tenido unos costos de transporte superiores a 850 dólares de los Estados Unidos por tonelada métrica en el Sudán, donde había que recurrir a lanzamientos desde el aire, en 2010 los alimentos podían suministrarse a menos de la mitad del costo gracias a una mayor disponibilidad del transporte por carretera. El abandono del transporte aéreo también hizo que la entrega de alimentos se incrementara considerablemente y fuera más rápida²¹. El CICR también señaló que los gastos de transporte de las operaciones de socorro podían aumentar entre 10 y 20 veces cuando las mercancías debían transportarse por vía aérea en lugar de por carretera²².

C. Influencia en la reducción de la pobreza, el desarrollo a largo plazo y el regreso/reasentamiento

19. Además de causar daños directos a los civiles y obstaculizar las operaciones de asistencia de emergencia, las minas AV influyen considerablemente en las perspectivas de desarrollo a largo plazo de las comunidades afectadas. También ponen directamente en peligro a los refugiados y desplazados internos que están regresando.

1. Minas antivehículo y vulnerabilidad estructural

20. El sistema de análisis de la vulnerabilidad del PMA se basa en dos categorías principales:

a) Vulnerabilidad estructural, que incluye la demografía, las actividades económicas, la agricultura, el acceso a los servicios básicos y la infraestructura. Estas son las estructuras subyacentes de las que dependen las comunidades. Los problemas estructurales tienen raíces profundas y si no se atajan hacen que otros problemas persistan o se hagan recurrentes.

b) Vulnerabilidad actual, que comprende los movimientos de la población, las temporadas agrícolas, la producción de alimentos, los precios de mercado, la malnutrición y las condiciones sanitarias existentes. Se trata de circunstancias inmediatas que pueden estar condicionadas por las vulnerabilidades estructuradas más arraigadas señaladas anteriormente.

21. Dentro de este marco, la vulnerabilidad estructural constituye la base de una debilidad económica persistente. El PMA ha señalado que "en lo que respecta a la infraestructura, la rehabilitación del acceso a zonas aisladas es condición *sine qua non* para superar la pobreza (estructural) extrema"²³. Es decir, el acceso es fundamental para mitigar la pobreza extrema y estructuralmente arraigada.

22. La contaminación por minas AV puede impedir el uso de tierras de cultivo y pastoreo en las zonas rurales. Hace imposible la reconstrucción de infraestructuras esenciales como puentes, sistemas de riego o escuelas²⁴ y repercute en la economía y precios locales.

2. Efectos en los desplazados internos y los refugiados

23. La presencia de minas AV impide que los refugiados y los desplazados internos regresen y se reasienten de manera segura y rápida. Las demoras en la repatriación impiden la normalización social después de los conflictos y prolongan el período durante el cual los refugiados necesitan apoyo. En Angola, por ejemplo, se calcula que aproximadamente 3,8 millones de personas habían quedado desplazadas al final del conflicto. La repatriación de estos refugiados se vio frenada por la contaminación por minas AV. El Servicio de las Naciones Unidas de Actividades Relativas a las Minas (UNMAS) ha puesto de relieve que aquellos refugiados que regresaron espontáneamente sufrieron accidentes por minas AV y que la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) se vio "obligada a retrasar la repatriación organizada de los refugiados, ya que no podían utilizarse las carreteras sin haberlas desminado antes"²⁵. Dado que la contaminación por minas AV hacía las carreteras inseguras, la repatriación organizada de muchos refugiados tuvo que emprenderse por vía aérea, lo que hizo aumentar considerablemente los costos de reasentamiento.

24. En otros casos, si no es posible acceder a una zona debido a la contaminación por minas AV, los desplazados internos o los refugiados que regresan pueden verse obligados a reasentarse en otras zonas. Ello puede provocar problemas relacionados con litigios por las

tierras, el hacinamiento o la presión por recursos como tierras para viviendas, agua, tierras de pastoreo y agrícolas o servicios básicos como la enseñanza y la salud²⁶.

III. Remoción de minas antivehículo en las carreteras

25. Las carreteras son vitales para las operaciones de socorro de emergencia y el desarrollo a largo plazo de las comunidades afectadas, como ya se ha señalado. Sin embargo, las minas AV se emplean y se encuentran principalmente en las carreteras. Cuando se sospecha que hay contaminación por minas AV y se dispone de poca información sobre su ubicación precisa, las organizaciones de desminado se enfrentan a un problema particularmente complejo. Probablemente serán necesarios lentos y costosos procedimientos para poder tratar el problema a fondo.

26. Las características de cada vía tienen consecuencias particulares para las necesidades de remoción. Si se trata de una carretera de asfalto o pavimentada, normalmente está bien establecido por dónde pasa la ruta y dónde se encuentran las distintas partes del firme. En cambio, en un camino de tierra, probablemente no esté tan claro el punto de unión entre la calzada y los arcones, ni tampoco el trazado físico del camino. Las pistas de tierra pueden "desplazarse" en la temporada de lluvias. Si la carretera está en malas condiciones, un conductor puede optar por una ruta distinta a la habitual carretera desminada, arriesgándose considerablemente. Los accidentes suelen producirse siguiendo esta pauta²⁷. También puede ocurrir que a la organización de desminado le resulte difícil establecer qué trayectoria seguía el camino en el momento del conflicto, cuando se sembraron las minas. Para mitigar este riesgo, hay que desminar también una zona de seguridad a cada lado del camino.

27. El reconocimiento y desminado de una carretera es distinto del reconocimiento y desminado de una superficie de tierra. La envergadura de la operación está en función de la longitud y el ancho de la zona que posiblemente haya que despejar, el tipo de munición encontrado habitualmente y sus consecuencias y las decisiones acerca de la profundidad de desminado necesaria. En lo que respecta al tamaño, las superficies de carretera en las que se sospecha la existencia de peligro son potencialmente enormes, llegando a los miles de kilómetros de longitud y, si se tiene en cuenta también el ancho, a áreas de miles de kilómetros cuadrados. Otro problema es que a menudo los caminos han quedado ocultos por la vegetación puesto que no han sido transitados durante mucho tiempo. Esta vegetación debe ser cortada y eliminada.

28. Actualmente existe un amplio conjunto de principios y requisitos genéricos relacionados con la remoción de minas, sobre los cuales existe un entendimiento generalizado en todo el sector de las actividades relativas a las minas. Su aplicación a las carreteras aún no se ha explorado plenamente en la práctica, si bien la metodología de recuperación de tierras ofrece información útil para despejar carreteras con la máxima eficiencia²⁸.

A. Métodos manuales de remoción de minas

29. Uno de los grandes retos, específico de la remoción manual de minas AV, radica en el limitado espacio de trabajo de que disponen los desminadores. Aunque la zona presuntamente peligrosa puede ser extensa, la superficie a que puede acceder cada desminador es estrecha. Ello limita la cantidad de especialistas que pueden trabajar en un mismo lugar, al menos inicialmente y hasta que puedan ganarse unas distancias de seguridad necesarias. La remoción manual de minas en carreteras ha demostrado ser lenta y costosa. Habida cuenta de la longitud habitual, de muchos kilómetros, de las carreteras que

deben estudiarse y desminarse, la remoción manual con detectores tradicionales debe concentrarse en zonas de alto riesgo ya confirmadas o ubicadas²⁹.

30. Si el desminador puede concluir de manera concluyente que en la zona solo hay minas AV de alto contenido metálico es posible incrementar la velocidad de desminado. La razón es que resulta posible emplear tecnología de detección menos sensible, como detectores de área extendida o bien disminuir la sensibilidad del detector para reducir al mínimo el número de falsas detecciones resultantes de la contaminación por otros objetos metálicos. Si, no obstante, el especialista está removiendo minas AV con un contenido mínimo de metal, la velocidad de remoción se verá sumamente reducida y la profundidad de remoción dependerá del tipo de minas AV de que se trate y del tipo de tierra con que se haya tendido el camino. Los dispositivos antimanipulación (poco habituales) que se activan cuando se toca una mina suponen un riesgo adicional para los desminadores y, por lo tanto, restan aún más velocidad al desminado. La rapidez también se ve afectada por el tipo de suelo, la dureza del terreno y la sequedad por acción del sol, la contaminación por metales y la presencia de vegetación que hay que cortar meticulosamente y eliminar.

B. Equipos de desminado mecánico

31. La utilización de equipos de desminado mecánico puede incrementar significativamente el ritmo de reconocimiento detallado y de remoción, y también de limpieza de caminos. Sin embargo, la mayoría de máquinas de desminado no están diseñadas para resistir sucesivas detonaciones de minas AV. Aunque no se produzca un daño crítico a la maquinaria, las reparaciones necesarias pueden llegar a ser costosas y consumir mucho tiempo, en particular cuando se opera en lugares alejados, lo que da lugar a períodos de inactividad que incrementan enormemente los costos de operación.

32. Cuando se emplean equipos de desminado mecánico en carreteras, se necesitarán labores de reparación una vez finalizada la intervención mecánica, puesto que las máquinas destruyen el firme de la carretera.

33. Se han creado sistemas que, gracias a su tamaño, masa (aproximadamente 40-60 t) y protección pueden resistir múltiples detonaciones de minas AV sin sufrir graves daños. En la práctica, sin embargo, algunos de estos sistemas son difíciles de usar para el desminado humanitario o en los entornos operativos en que se debe trabajar, o bien a causa de su precio, alto costo de explotación, requisitos de mantenimiento o la insuficiente infraestructura local para el transporte de grandes máquinas.

34. También resultan muy útiles para el desminado las máquinas de fabricación local. Ejemplo de ello son las excavadoras y máquinas elevadoras de carga frontal que han sido blindadas y equipadas con un sistema de cribado para tamizar la tierra, de manera que las minas AV y otros artefactos explosivos queden retenidos en la criba.

35. Los vehículos protegidos contra las minas son vehículos blindados diseñados para resistir las explosiones de las minas AV. Normalmente están equipados con sistemas de detección como detectores de metales de mayor tamaño o un radar de penetración en el suelo.

C. Detección mediante animales

36. Los sistemas de detección mediante animales se basan en la capacidad de ciertos animales para detectar el vapor que desprenden las minas terrestres y otros explosivos. Normalmente se emplean en operaciones de reconocimiento detallado, limpieza y control de calidad. Actualmente, los animales empleados en esta categoría son perros y ratas, si

bien los perros se utilizan con mayor frecuencia y las ratas son un recurso más especializado.

37. Las principales ventajas que ofrece el uso de la detección mediante animales son la eficiencia en función de los costos y el que la profundidad carezca, en gran medida, de importancia para los animales, siempre y cuando las moléculas de explosivo hayan alcanzado la superficie, donde van a ser detectadas. Las desventajas principales son que no pueden emplearse animales en zonas con espesa vegetación, así como que les afectan fácilmente condiciones meteorológicas como el viento y la lluvia.

38. Los animales se han utilizado también en el Sistema de detección olfativa de explosivos a distancia (REST), que consiste en obtener muestras de tierra o polvo de los caminos (u otras zonas presuntamente peligrosas) para enviarlas a un laboratorio en el que se emplearán perros o ratas para analizarlas y señalar la presencia de explosivos. Si se utiliza con otras técnicas de prospección, la metodología REST puede contribuir de manera importante a centrar las actividades de remoción y acelerar la apertura de carreteras.

IV. Conclusión

39. Las minas AV siguen planteando un peligro a las poblaciones civiles en las situaciones posteriores a conflictos. El promedio de víctimas en cada incidente por minas AV duplica ciertamente con creces el promedio de víctimas que causa cada incidente por minas AP. Cuando no se dispone de información precisa y completa sobre la ubicación de estos elementos peligrosos se plantea un desafío para el que las organizaciones de remoción de minas no disponen de soluciones fiables ni rápidamente aplicables. Es habitual que durante los conflictos no se reúnan ni conserven registros precisos del empleo de minas AV y ello se ve exacerbado cuando se trata de hostilidades prolongadas.

40. La contaminación por minas AV puede causar graves problemas humanitarios y limitaciones al desarrollo durante extensos períodos en las sociedades que salen de un conflicto. Al denegar el acceso, las minas AV contribuyen a la "vulnerabilidad estructural" de las comunidades afectadas.

41. Aun la mera amenaza de la presencia de minas AV puede bastar para bloquear el acceso, por lo que el proceso de eliminación del peligro suele ser laborioso y costoso. Al impedir el acceso, las minas AV pueden dejar a poblaciones enteras atrapadas en la indigencia, negándoles la oportunidad de desarrollarse. Las minas AV también pueden bloquear el regreso de refugiados y desplazados internos a sus lugares de origen. Las minas AV incrementan el costo de aplicación de proyectos humanitarios. En aquellos casos en que el acceso no haya quedado completamente cerrado, puede ser posible la entrega de ayuda por rutas más largas o por vía aérea, pero a un costo mucho mayor. De no haber presentes minas AV, más personas podrían recibir asistencia a partir de los fondos disponibles. La presencia de minas AV significa que ni siquiera se considerará la posibilidad de asistir a determinadas comunidades puesto que no pueden evaluarse sus necesidades.

42. Una de las medidas que deben adoptarse para reducir y prevenir efectivamente las consecuencias humanitarias de las minas AV, mejorar las operaciones de desminado posteriores a conflictos y acelerar el desarrollo y la reconstrucción es el reforzamiento del marco jurídico que rige la utilización de minas AV.

Notas

¹ Informe de la labor realizada en 2006 sobre las minas distintas de las minas antipersonal, anexo II, 13 de octubre de 2006 (CCW/CONF.III/7/Add.2).

² CCW/CONF.III/WP.16.

- ³ Documento Final de la Cuarta Conferencia de Examen, 15 de diciembre de 2011 (CCW/CONF.IV/4/Add.1).
- ⁴ "Mina AV" es el equivalente civil del término militar "mina anticarro". En el contexto de la CAC se define mina como "toda munición colocada debajo, sobre o cerca de la superficie del terreno u otra superficie cualquiera y concebida para explosionar por la presencia, la proximidad o el contacto de una persona o de un vehículo".
- ⁵ La presente nota informativa se basa en el estudio "Humanitarian impact from mines other than anti-personnel mines" publicado en octubre de 2004 por el CIDHG y actualizado con información y datos más recientes.
- ⁶ Handicap International, Suiza, "Bilan de la conférence sur les mines antipersonnel au Cambodge – De nouvelles victimes rappellent aux États qu'il doivent renforcer leurs engagements contre les mines", 2 de diciembre de 2011.
- ⁷ The Phonm Penh Post, "Anti-tank mine blast kills eight, injures one", 6 de febrero de 2012.
- ⁸ Landmine Monitor 2011, págs. 31 y 36.
- ⁹ CMVIS; Handicap International, Bélgica, Norwegian People's Aid y UNICEF: A study on the dramatic decrease of mine/UXO casualties in 2006 in Cambodia, octubre-diciembre de 2006, pág. 8.
- ¹⁰ Grupo Interinstitucional común de coordinación de actividades relativas a las minas (IACG-MA). Posición sobre las minas distintas de las minas antipersonal (MDMA), 10 de marzo de 2004 (CCW/GGE/VII/WG.2/WP.3).
- ¹¹ CICR, Minas antivehículo: efectos en la asistencia humanitaria y las poblaciones civiles, 15 de julio de 2002, pág. 4 (CCW/GGE/II/WP.9).
- ¹² La base de datos de información, análisis y prevención de incidentes de desminado (RAPID) es una base de datos electrónica de accidentes e incidentes sufridos por personal sobre el terreno en actividades de desminado. Se basa en el Sistema de gestión de la información para la nueva generación de medidas antiminas (IMSMA-NG). La base de datos RAPID reúne información y permite analizar tendencias en los accidentes de desminado a nivel mundial. Su principal objetivo es propiciar cambios en las prácticas de trabajo y desarrollar herramientas y equipos protectores más seguros para prevenir más accidentes. El CIDHG ha creado y mantiene la base de datos RAPID a petición del Servicio de las Naciones Unidas de Actividades relativas a las Minas (UNMAS).
- ¹³ Estos datos, de la base de datos RAPID, recogen 527 accidentes en 20 países entre 1991 y 2011.
- ¹⁴ Landmine Action, Anti-vehicle mines: Understanding the impact and managing the risk, Londres, 2006, pág. 14.
- ¹⁵ Actiongroup Landmine.de; The Uniting Church in Australia justice and international mission unit, Synod of Victoria and Tasmania; MAG, Anti-vehicle mines discussion paper, noviembre-diciembre de 2004, pág. 5.
- ¹⁶ Entrevista con ECHO Angola, 7 de septiembre de 2004.
- ¹⁷ Landmine Action, Anti-vehicle mines: Understanding the impact and managing the risk, Londres, 2006, pág. 23.
- ¹⁸ CICR, Minas antivehículo: efectos en la asistencia humanitaria y las poblaciones civiles, 15 de julio de 2002, pág. 2 (CCW/GGE/II/WP.9).
- ¹⁹ WFP, Projected 2002 needs for WFP projects and operations, Roma, 2002, pág. 292.
- ²⁰ Información facilitada por el PMA en Sudán del Sur, el 19 de marzo de 2012.
- ²¹ Benjamin Wang, Roads impact assessment, Cornell University (2011), facilitado por UNMACC, Sudán del Sur, 24 de febrero de 2012.
- ²² CICR, Minas antivehículo: efectos en la asistencia humanitaria y las poblaciones civiles, 15 de julio de 2002, pág. 3 (CCW/GGE/II/WP.9).
- ²³ La cita se ha tomado de un documento conceptual interno de proyecto del PMA sobre la seguridad alimentaria y el acceso a los alimentos.
- ²⁴ Informe sobre el terreno – Afganistán, por el ex asesor técnico del Programa de las Naciones Unidas de Actividades Relativas a las Minas para el Afganistán, 14 de marzo de 2003 (CCW/GGE/IV/WG.2/WP.3).
- ²⁵ Informe operacional sobre Angola, comunicación preparada por el Servicio de las Naciones Unidas de Actividades Relativas a las Minas, 21 de noviembre de 2003 (CCW/GGE/VI/WG.2/WP.11).
- ²⁶ Landmine Action, Anti-vehicle mines: Understanding the impact and managing the risk, Londres, 2006, pág. 27.

- ²⁷ Véase por ejemplo: Informe sobre el terreno – Afganistán, preparado por el ex asesor técnico del Programa de Actividades Relativas a las Minas para el Afganistán por encargo del Servicio de las Naciones Unidas de Actividades relativas a las Minas, 14 de marzo de 2003 (CCW/GGE/IV/WG.2/WP.3).
- ²⁸ CIDHG, A Guide to road clearance, Ginebra, 2008, pág. 62.
- ²⁹ CIDHG, A Guide to road clearance, Ginebra, 2008, pág. 50.
-