
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

4 de junio 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)

Las consecuencias humanitarias de las minas distintas de las minas antipersonal (MDMA)

Presentado por el Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR)

1. Las minas antivehículo son motivo de preocupación desde hace muchos años. Ya en el decenio de 1970, las reuniones de expertos que condujeron a la adopción de la Convención sobre ciertas armas convencionales (CAC) señalaban que, junto con las minas antipersonal y las armas trampa, las minas antivehículo eran un arma que merecía especial atención debido a su capacidad para causar graves efectos indiscriminados. Posteriormente, a mediados del decenio de 1990, se examinaron propuestas sobre requisitos de detectabilidad y mecanismos de autodestrucción en las minas antivehículo como parte de la labor de enmienda del Protocolo II. Como se sabe, recientemente, entre 2002 y 2006, los Estados partes en la CAC han concentrado su labor en las minas antivehículo. Lamentablemente, estas iniciativas no han logrado reforzar las normas del derecho internacional humanitario en materia de minas antivehículo ni aliviar el sufrimiento de las comunidades afectadas por estas armas. Hoy en día, a pesar de toda la labor anterior sobre esta cuestión, las minas antivehículo siguen cobrándose un gran número de víctimas civiles y alternando la vida diaria en muchas partes del mundo.

2. Las consecuencias más generalizadas y graves de las minas antivehículo se deben a que estas niegan durante mucho tiempo el acceso de las poblaciones vulnerables a los alimentos, medicinas, vacunas y asistencia humanitaria de otra índole. Las minas antivehículo, o incluso el temor de su presencia, pueden hacer cerrar las rutas de transporte y obstruir el paso de bienes, personas y suministros de socorro esenciales. También pueden negar a los civiles el acceso a una asistencia médica sumamente necesaria y perjudicar la actividad económica. El resultado es que, mucho tiempo después de que hayan cesado los combates, siguen estando presentes el hambre, las enfermedades, la pobreza y las consecuencias adicionales del conflicto armado. Estos efectos tal vez sean menos directos y visibles que las víctimas directas, pero no por ello son menos trágicos y perturbadores para personas y comunidades.

3. Valga como ilustración la actual situación en ocho aldeas vecinas en la zona septentrional de Casamance (Senegal). El CICR ha tenido conocimiento de estas aldeas por medio de sus operaciones en el país y sus iniciativas de asistencia humanitaria. Se estima que la población total de estas ocho aldeas es de aproximadamente 3.500 personas. Se cree

que los caminos que conducen a estas aldeas y salen de ellas están minados. Ello tiene graves consecuencias para sus habitantes. El CICR ha podido determinar que la contaminación por minas de estas áreas tiene, entre otras, estas consecuencias:

a) Hay consecuencias significativas en la atención médica. Las ambulancias no pueden llegar a estas aldeas y, por consiguiente, no pueden evacuar a quienes necesiten atención de emergencia, como las personas heridas y enfermas, comprendidas las que han sufrido lesiones por accidentes con minas. Ello hace que las personas que necesitan atención se vean obligadas a caminar o a ser transportadas en carretas, en vez de vehículos más pesados, para acceder al tratamiento. Aunque existen centros médicos dentro de las zonas afectadas, todo el personal cualificado las ha abandonado debido a los combates anteriores y no han regresado a causa de los peligros aun existentes. Ello no solo demora el tratamiento de quienes lo necesitan, sino que obstaculiza también servicios de prevención como la inmunización de los niños.

b) Hay consecuencias en la enseñanza. Prácticamente todos los maestros huyeron durante los combates y no han regresado porque sigue habiendo peligro. Los niños se ven obligados a desplazarse a otras aldeas para seguir sus estudios. Muchos de los niños son atendidos por familias de acogida y organizaciones cercanas a las escuelas, aunque deben transitar de todos modos por caminos minados para volver a casa.

c) Hay consecuencias en la economía local. Los caminos minados bloquean el acceso a los mercados locales o cercanos. Ello perjudica particularmente la venta de cacahuetes producidos por los agricultores del lugar.

d) Hay consecuencias en la reconstrucción de viviendas. Muchas casas ardieron durante los combates en la zona y los desplazados están comenzando a regresar. Sin embargo, no ha sido posible suministrar materiales para la reconstrucción de las viviendas porque es difícil acceder a la zona con vehículos.

4. Estas consecuencias se añaden a los peligros directos que corren a diario hombres, mujeres y niños de estas aldeas cuando caminan o se desplazan en bicicleta o pequeñas carretas por los caminos y senderos minados que llevan a las comunidades afectadas o que salen de ellas.

5. También se han visto afectados proyectos concretos del CICR en esta zona. Por falta de acceso, el CICR ha debido abandonar o aplazar el estudio de varios proyectos como la reconstrucción de dos clínicas, la excavación de pozos en las aldeas y el establecimiento de sistemas de letrinas. Cada uno de estos proyectos habría redundado significativamente en la salud y el bienestar de los habitantes de estas comunidades.

6. Los llamamientos y preocupaciones no son una novedad. En un informe presentado en 2002 a los Estados partes en la CAC (CCW/GGE/II/WP.9, de 12 de julio de 2002), el CICR destacaba en términos mucho más descarnados cómo repercutían las minas antivehículo en sus operaciones, como en el caso de la muerte o lesiones entre 1990 y 2002 de 79 miembros del personal del CICR, de la Cruz Roja Nacional o de la Sociedad de la Media Luna Roja Nacional. En 2006, un miembro del personal del CICR resultó muerto y otros tres salieron heridos como consecuencia de un accidente por mina antivehículo en la zona meridional de Casamance. En su informe de 2002, el CICR explicaba en detalle sus proyectos cancelados o interrumpidos en Angola, Bosnia y Herzegovina, Burundi, la Federación de Rusia, Georgia, la República Democrática del Congo, Somalia, Mozambique y el Sudán.

7. Desde hace ya años, la comunidad internacional estudia formas de atajar los problemas causados por las minas antivehículo. A pesar de avances significativos como la adopción del Protocolo II Enmendado en 1996 y la Convención sobre la prohibición de las minas antipersonal de 1997, el problema humanitario que plantean las minas antivehículo

no se ha tratado adecuadamente. Estas armas siguen representando un serio peligro para las poblaciones civiles y las organizaciones humanitarias que operan en zonas afectadas por la guerra. El CICR cree que ha llegado el momento de formular medidas creíbles y efectivas ante los problemas que causan las minas antivehículo. Cuanto más se tarde, tanto más continuará el sufrimiento.
