

7 septembre 2001
Français
Original: anglais

**Assemblée des États parties à la Convention sur l'interdiction
de l'emploi, du stockage, de la production et du transfert
des mines antipersonnel et sur leur destruction**

Troisième Assemblée

Managua, 18-21 septembre 2001

Point 15 du projet d'ordre du jour provisoire

**Consultations officieuses sur la coopération et l'assistance
internationales à apporter conformément à l'article 6**

**Principaux extraits du rapport de synthèse de la réunion
d'experts techniques sur les mines antivéhicule munies
de dispositifs d'amorçage ou antimanipulation sensibles***

1. Objet de la réunion d'experts techniques

Ces dernières années, la communauté internationale a consacré des ressources très importantes au règlement des problèmes causés par les mines antipersonnel. Cette initiative visait principalement à prévenir les pertes civiles. Toutefois, le fait que certaines mines antivéhicule munies de dispositifs d'amorçage ou antimanipulation sensibles peuvent être activées par la présence, la proximité ou le contact d'une personne a depuis longtemps été mis en relief par les organisations concernées par le problème mondial que posent les mines terrestres. Certains États ont interdit et détruit certaines mines antivéhicule qui, de leur point de vue, constituaient une menace pour les civils similaires à celle des mines antipersonnel.

La question des mines antivéhicule sensibles a été examinée dans le cadre des négociations relatives à la Convention de 1997 sur l'interdiction des mines antipersonnel, lors de réunions d'États Parties qui ont eu lieu par la suite, et à l'occasion des travaux intersessions menés par les comités permanents depuis 1999. Les Coprésidents du Comité permanent d'experts sur l'état et le fonctionnement d'ensemble de la Convention sur l'interdiction des mines antipersonnel ont déclaré lors de la deuxième réunion des États Parties (11-15 septembre 2000) que le *Comité avait examiné [en janvier et mai 2000] des questions relevant de l'article 2, notamment des questions liées aux dispositifs antimanipulation et à la sensibilité des dispositifs*

* La réunion qui s'est tenue les 13 et 14 mars 2001 était accueillie par le CICR à Genève. Pour le rapport complet, voir le document APLC/MSP.3/2001/INF/3 reproduit en anglais seulement. Le rapport de synthèse ne fait pas nécessairement valoir la position du CICR.



d'amorçage des mines antivéhicule. Il a été proposé, entre autres, d'examiner ces questions dans le cadre de travaux d'experts informels et d'amener les États Parties à s'accorder sur la question. Pour l'heure, aucun accord n'avait été conclu concernant l'une ou l'autre des propositions, bien que le projet du CICR d'en débattre ait été accueilli favorablement.

Compte tenu de cette déclaration, le CICR a proposé lors de la réunion du Comité permanent tenue en décembre 2000 d'accueillir une réunion d'experts techniques en mars 2001 en vue de : 1) définir les mesures techniques particulières à prendre par les États pour réduire le plus possible le risque qu'une personne déclenche le dispositif d'amorçage d'une mine antivéhicule, 2) définir les mesures techniques spéciales à prendre par les États pour réduire le plus possible le risque qu'un civil déclenche le dispositif antimanipulation d'une mine antivéhicule en ébranlant accidentellement cette dernière, et 3) définir les meilleures pratiques en ce qui concerne la conception et l'utilisation de dispositifs antimanipulation ou d'amorçage pour les mines antivéhicule. Aux fins de la réunion, le terme « mine antivéhicule » a été choisi pour désigner toutes les mines terrestres autres que les mines antipersonnel.

2. Mines antivéhicule équipées de dispositifs d'amorçage sensibles

Les dispositifs d'amorçage suivants ont été étudiés en détail : dispositifs munis d'allumeurs à pression, à fil piège, à fil piège à rupture ou à tige poussoir, dispositifs à déclenchement magnétique, acoustique, sismique ou à infrarouge, dispositifs à traitement synthétique des données des capteurs et autres dispositifs d'amorçage.

2.1 Dispositifs d'amorçage à pression

Description : Certaines mines antivéhicule munies de dispositifs d'amorçage à pression peuvent être déclenchées par des pressions aussi faibles que 10, 25, 30, 45 ou 50 kilos, à savoir des pressions équivalentes au poids d'une personne.

Meilleures pratiques applicables à la conception : Le groupe d'experts a reconnu que certaines mines antivéhicule munies de dispositifs d'amorçage à faible impulsion pouvaient être déclenchées par une personne. Des experts ont vigoureusement recommandé que les mines antivéhicule ne puissent pas être déclenchées par une pression inférieure à 150 kilos. Dans la mesure du possible, les mines antivéhicule devraient être conçues de façon que l'impulsion nécessaire à l'amorçage soit exercée sur une surface large plutôt qu'en un point unique.

2.2 Dispositifs d'amorçage à fil piège

Description : Certaines mines antivéhicule sont munies de dispositifs d'amorçage à fil piège tendu en travers d'un axe routier et peuvent facilement être déclenchées par une personne exerçant une faible traction (de l'ordre de 1 à 4 kilos).

Meilleures pratiques applicables à la conception : Plusieurs experts ont déclaré que les dispositifs d'amorçage à fil piège ne devaient pas être utilisés comme dispositif d'amorçage unique sur les mines antivéhicule. Selon eux, cette option n'est pas viable et les mines antivéhicule munies de tels dispositifs devraient être considérées comme des mines antipersonnel. L'utilisation d'un fil piège comme dispositif d'amorçage sur les mines antivéhicule n'est pas une pratique habituelle et plusieurs

experts ont suggéré que de tels systèmes ne fassent plus partie de l'arsenal et que l'on continue de les retirer des dotations.

2.3 Dispositifs d'amorçage à fil piège à rupture

Description : Certaines mines antivéhicule à action horizontale sont munies d'un fil piège à rupture tendu dans l'axe de la mine. La mine explose lorsque le fil est écrasé (dans le cas d'un câble à fibre optique) ou cassé (dans le cas d'un fil fin) par un poids équivalant à celui d'une personne se déplaçant à pied. Le terme « fil piège à rupture » s'applique souvent aux câbles à fibre optique. Dans la suite du document, une distinction est faite entre les fils piège à rupture constitués par des fils fins et ceux constitués par des câbles à fibre optique.

Meilleures pratiques applicables à la conception : Les dispositifs d'amorçage à fil piège à rupture, qu'il s'agisse de fils fins ou de câbles à fibre optique, peuvent être facilement déclenchés par une personne et ne devraient pas être utilisés comme dispositif d'amorçage unique sur les mines antivéhicule. S'ils sont utilisés, ils devraient l'être en association avec d'autres dispositifs capables de faire la différence entre un véhicule et une personne.

2.4 Dispositifs d'amorçage à tige poussoir

Description : Certaines mines antivéhicule sont équipées d'allumeurs à tige poussoir. Le dispositif se déclenche lorsqu'une faible pression (1,5, 8, 10, 14,5 ou 21 kilos) est exercée sur la tige, lui imprimant un angle qui varie entre 20 et 36 degrés.

Meilleures pratiques applicables à la conception : Plusieurs experts ont souligné qu'il était difficile de trouver un moyen efficace d'empêcher que les allumeurs à tige poussoir soient accidentellement déclenchés par une personne tout en conservant leur rôle militaire. Plusieurs experts ont proposé de remplacer les tiges poussoirs par des dispositifs d'amorçage plus discriminants qui utilisent des capteurs multiples, comme telle est la tendance.

2.5 Dispositifs d'amorçage magnétique

Description : Les dispositifs d'amorçage magnétique fonctionnent grâce à la mesure de la quantité de métal présente à proximité immédiate. Les manuels militaires et le matériel fournis pour les fabricants précisent qu'il ne faut pas approcher des mines antivéhicule équipées de dispositif d'amorçage magnétique, étant donné qu'elles peuvent être déclenchées par la présence d'objets métalliques.

Meilleures pratiques applicables à la conception : Les fabricants n'ont en principe aucun intérêt à concevoir des dispositifs d'amorçage qui sont déclenchés par la proximité d'une quantité de métal inférieure à celle d'un véhicule, étant donné que cela irait à l'encontre de l'objectif militaire visé. Les dispositifs d'amorçage magnétique devraient être utilisés en association avec des dispositifs d'amorçage connexes afin d'assurer que la mine n'explose qu'en présence d'un véhicule.

2.6 Dispositifs d'amorçage acoustique

Description : Les dispositifs d'amorçage acoustique sont équipés de capteurs électroniques qui identifient la signature acoustique d'une cible, dont la signature d'une personne.

Meilleures pratiques applicables à la conception : Ces dispositifs d'amorçage ne devraient pas être conçus de manière à pouvoir être déclenchés par la signature acoustique d'une personne (par exemple sa voix ou ses pas). Pour renforcer davantage leur capacité à distinguer entre plusieurs signatures, ils ne devraient pas être utilisés seuls sur les mines antivéhicule.

2.7 Dispositifs d'amorçage sismique

Description : Les dispositifs d'amorçage sismique réagissent à des fréquences sismiques particulières et peuvent, au moins théoriquement, être déclenchés par le passage d'une personne.

Meilleures pratiques applicables à la conception : Ces dispositifs ne devraient pas être conçus de manière à pouvoir être déclenchés par la signature sismique d'une personne (par exemple ses pas). Afin de renforcer davantage leur capacité de discrimination, ils ne devraient pas être utilisés seuls sur les mines antivéhicule.

2.8 Dispositifs d'amorçage à infrarouge

Description : Les dispositifs d'amorçage à infrarouge peuvent fonctionner en mode actif ou passif, en réagissant à la chaleur dégagée par certains objets, voire par des personnes.

Meilleures pratiques applicables à la conception : Les dispositifs d'amorçage à infrarouge ne devraient pas être utilisés seuls sur les mines antivéhicule et il est peu probable qu'ils le seront. Certains experts ont proposé que l'on évite d'utiliser les dispositifs à amorçage à infrarouge actif, notamment quand ils sont utilisés seuls, étant donné que leur fonctionnement, analogue à celui des dispositifs d'amorçage à fil piège, peut en faire des mines antipersonnel.

2.9 Dispositifs d'amorçage à double et triple capteurs

Description : Ces types de dispositifs d'amorçage sont en règle générale très perfectionnés et sont habituellement équipés de divers types d'allumeurs (par exemple, magnétique/à infrarouge/sismique/acoustique).

Meilleures pratiques applicables à la conception : Les dispositifs d'amorçage à double ou triple capteurs permettent de faire la distinction entre véhicules et personnes. À ce titre, il est souhaitable de les utiliser davantage.

3. Mines antivéhicule équipées de dispositifs antimanipulation sensibles

La définition exacte du terme « dispositif antimanipulation » a fait l'objet des premiers débats, étant donné que d'un point de vue technique ces dispositifs peuvent être classés dans les rubriques suivantes : dispositifs antimanipulation, dispositifs antiperturbation et dispositifs antirelevage. Étant donné qu'un certain nombre d'experts se sont accordés sur le fait que le terme « dispositif antimanipulation » couvre les dispositifs antiperturbation et antirelevage, seul le terme « antimanipulation » est utilisé dans la suite du document.

Description : De nombreuses mines antivéhicule équipées de dispositifs antimanipulation, notamment les mines posées à distance, peuvent être facilement déclen-

chées lorsque des civils, qui n'ont aucune intention de les relever, les heurtent accidentellement. Le risque que présentent les mines posées à distance équipées de dispositifs antimanipulation est aggravé par le fait qu'elles sont généralement posées à même le sol, souvent dissimulées par des débris ou de la végétation, en des endroits où il est facile de les déclencher par inadvertance. Ces mines sont en règle générale plus puissantes que celles qui sont enterrées dans le sol étant donné que leur charge explosive est moins confinée et que les explosions s'accompagnent généralement d'une fragmentation. Les dispositifs antimanipulation ajustés à ce type de mines comprennent des déclencheurs à bascule au mercure et des capteurs électroniques qui se déclenchent lorsqu'une personne touche, manipule ou déplace la mine ou lorsque la mine est relevée ou inclinée selon un angle de plus de 20 à 40 degrés.

Meilleures pratiques applicables à la conception : Les experts n'ont pu fournir aucune recommandation technique particulière sur la manière de concevoir les dispositifs antimanipulation de façon à réduire le plus possible le risque qu'ils soient accidentellement déclenchés par des civils, tout en s'assurant qu'ils remplissent malgré tout leur rôle militaire. Plusieurs experts ont déclaré qu'il est difficile d'un point de vue technique d'établir une distinction entre les perturbations provoquées par un contact accidentel et celles provoquées par une manipulation volontaire ou lors du déminage.

Les experts ont été encouragés à poursuivre la recherche dans ce domaine. On a également proposé que les États étudient le degré de sensibilité des dispositifs antimanipulation qu'ils utilisent, établissent les raisons qui ont présidé au choix de ces degrés de sensibilité et définissent le seuil de sensibilité permettant d'assurer que de tels dispositifs remplissent leur rôle militaire.

De nombreux experts ont estimé que le problème pouvait être en partie résolu en réduisant la durée d'activité des mines antivéhicule et de leurs dispositifs antimanipulation. À cette fin, les mines antivéhicule posées à distance pourraient être équipées de dispositifs d'autodestruction ou d'autoneutralisation appuyés par des dispositifs d'autodésactivation.
