

**Совещание Высоких Договаривающихся Сторон
Конвенции о запрещении или ограничении
применения конкретных видов обычного оружия,
которые могут считаться наносящими чрезмерные
повреждения или имеющими неизбирательное
действие**

30 August 2012
Russian
Original: English

Сессия 2012 года
Женева, 15 и 16 ноября 2012 года
Пункт 8 предварительной повестки дня
Мины, отличные от противопехотных мин (МОПП)

Краткий тематический обзор

**Представлено Женевским международным центром
по гуманитарному разминированию**

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Гуманитарное воздействие противотранспортных мин (ПТрМ)	2
A. Жертвы среди гражданского населения	2
B. Ограничения передвижения и доступа для чрезвычайной помощи	5
1. Препятствие для помощи и гуманитарной поддержки	5
2. Влияние на стоимость и качество поставляемой помощи.....	6
C. Воздействие на сокращение масштабов бедности, долгосрочное развитие и возвращение/переселение	6
1. ПТрМ и структурная уязвимость	6
2. Воздействие на внутренне перемещенных лиц (ВПЛ) и беженцев	7
III. Обезвреживание ПТрМ на дорогах	7
A. Методы ручного разминирования.....	8
B. Механические средства разминирования	9
C. Обнаружение с использованием животных	9
IV. Заключение	10

I. Введение

1. Международное сообщество обсуждает вопрос о воздействии мин, отличных от противопехотных (МОПП), на протяжении ряда лет. Первая конференция по рассмотрению действия Конвенции о конкретных видах обычного оружия (КНО) в 1996 году привела к принятию дополненного Протокола II, который является менее ограничивающим в отношении применения МОПП, чем в отношении применения противопехотных мин (ППМ). С тех пор продолжают предприниматься усилия по изучению необходимости и возможных вариантов дальнейшего правового регулирования.

2. В 2001 году вторая Конференция по рассмотрению действия КНО учредила Группу правительственных экспертов (ГПЭ) открытого состава для рассмотрения вопроса о МОПП. Несмотря на дискуссии, проводившиеся в этой ГПЭ с 2001 по 2006 год, отсутствие консенсуса среди Высоких Договаривающихся Сторон не позволило принять дополнительный юридически обязательный протокол на третьей обзорной Конференции¹. Вместе с тем на том этапе ряд государств-участников выступили с политическим заявлением, в котором они обязались предпринять необходимые шаги, чтобы принять в порядке национальной политики практику, содержащуюся в проекте протокола по МОПП².

3. В ходе четвертой обзорной Конференции в декабре 2011 года Высокие Договаривающиеся Стороны КНО постановили созвать в 2012 году совещание экспертов открытого состава, "с тем чтобы дополнительно обсудить применение международного гуманитарного права в отношении мин, отличных от противопехотных"³.

4. В контексте КНО нет согласованного определения МОПП. Для цели настоящего краткого тематического обзора термин "МОПП" ограничивается по своему охвату противотранспортными минами (ПТрМ)⁴. В настоящем документе проводится обзор гуманитарного воздействия, связанного с применением ПТрМ, и проблем, возникающих в связи с обезвреживанием этой категории оружия⁵.

II. Гуманитарное воздействие ПТрМ

5. ПТрМ, как и ППМ, оказывают значительное гуманитарное воздействие на гражданское население. Наглядным свидетельством особого воздействия ПТрМ служат данные по количеству жертв, являющихся непосредственным следствием инцидентов с ПТрМ, а также их воздействие на развитие в затронутых районах. Сюда относится блокирование дорог и общего доступа к заминированным районам. Присутствие ПТрМ создает серьезное препятствие для свободного передвижения людей и товаров по признанным маршрутам.

A. Жертвы среди гражданского населения

6. В то время как в декабре прошлого года делегаты собрались на одиннадцатом Совещании государств – участников Конвенции о запрещении противопехотных мин (КЗППМ) в Пномпене, в провинции Поусат имел место несчастный случай с подрывом ПТрМ, в результате чего было ранено шесть человек⁶. Кроме того, в начале февраля 2012 года в провинции Бантеймеантьей в результате подрыва на двух ПТрМ погибли восемь сельскохозяйственных работников

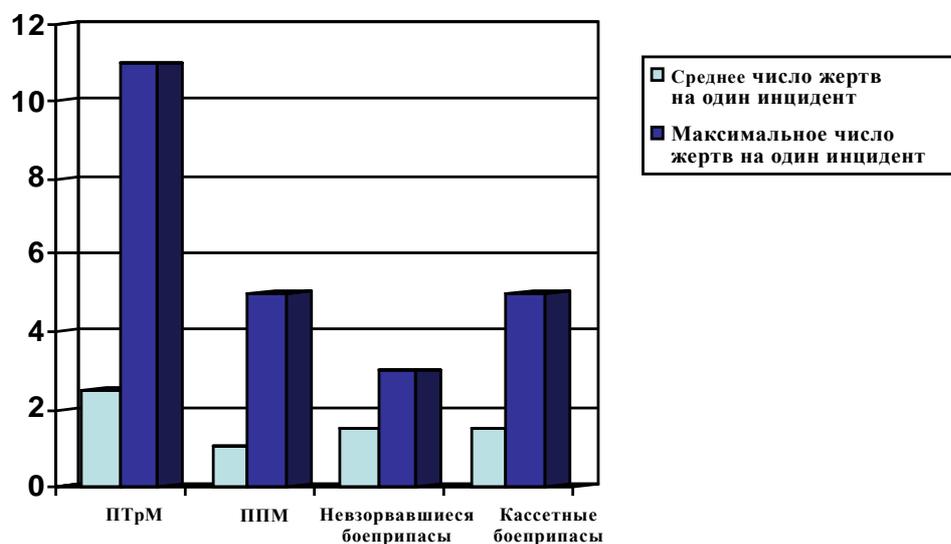
и один получил серьезное ранение⁷. Согласно статистике несчастных случаев с известным типом оружия, которой располагает "Лендмайн монитор", в 2010 году число жертв в результате несчастных случаев с ПТрМ составляло 375 человек по сравнению с 1 275 жертвами в результате подрыва на ППМ. Отмечается также, что в некоторых странах, таких как Камбоджа, ПТрМ являются причиной большего числа жертв, чем ППМ.

7. ПТрМ создают отдельную проблему в постконфликтных ситуациях, и гражданские лица также могут подвергаться все большему риску подрыва на ПТрМ по мере развития их обществ. В Камбодже, например, двукратное увеличение числа жертв ПТрМ свело на нет показатели снижения числа жертв ППМ⁸. Многочисленные инциденты связаны с подрывом тракторов, перевозящих по десять или более человек, на ПТрМ, заложенных на сравнительно большой глубине в "очищенных" или "безопасных" районах. Повышение уровня благосостояния в северо-западной части Камбоджи привело к росту механизации сельскохозяйственной деятельности и увеличению числа тракторов. Их использование приводит к детонации ПТрМ в тех местах, которые на протяжении многих лет были безопасными для пешего передвижения или немеханизированных сельскохозяйственных работ⁹.

8. ПТрМ также представляют значительную опасность для участников деятельности по оказанию помощи и миротворцев на местах. В своем выступлении на совещании Группы правительственных экспертов КНО по МОПП в 2004 году Межучрежденческая координационная группа Организации Объединенных Наций по противоминной деятельности выразила сожаление по поводу несчастных случаев в ряде стран с участием ее собственных сотрудников или работников других гуманитарных миссий¹⁰. По данным Международного комитета Красного Креста (МККК), за период 1990–2000 годов погибло 16 и получили ранения 63 сотрудника МККК и национальных обществ¹¹.

9. С учетом сил, воздействующих на транспортное средство, ПТрМ могут вызывать гибель и ранение нескольких человек в рамках одного инцидента. Данные из базы данных "Регистрация, анализ и предотвращение инцидентов в процессе разминирования" (РАПИД)¹² свидетельствуют о явной тенденции к более высокому числу жертв среди участников операций по разминированию в результате несчастных случаев с ПТрМ, чем в результате инцидентов с ППМ. Среднее число жертв на один инцидент с ПТрМ больше чем в два раза превышает среднее число жертв в рамках одного инцидента с ППМ. В случае детонации ПТрМ максимальное количество жертв на один инцидент достигает более десяти человек.

Рис. 1
 Число жертв на один инцидент¹³



10. "Лендмайн экшн" также сопоставила показатели смертности в инцидентах, связанных с ПТрМ, с аналогичными показателями по ППМ. Примером служат данные из Афганистана и Южного Судана (в то время – южная часть Судана)¹⁴:

Показатели смертности			
	Инциденты с ПТрМ (процент)	Инциденты с ППМ (процент)	Показатель смертности по ПТрМ как процент от показателя смертности по ППМ
Афганистан	31	18,7	+176
Южный Судан	47	22	+214

11. Исследования также показали, что давнее представление о том, что большинство ПТрМ активируются только под давлением выше 150 кг и, следовательно, не представляют опасности для пешеходных гражданских лиц, может быть неверным. Основываясь на результатах биомеханических исследований, исследователи из Университета Лафборо в Соединенном Королевстве продемонстрировали, что человек может создавать нагрузку, эквивалентную такому давлению. Например, 8-летний мальчик, весящий 30 кг и бегущий под гору в ботинках, может создавать нагрузку на поверхность, равную 146 кг, а бегущий взрослый мужчина – 213 кг¹⁵.

12. Имеется потребность в более систематизированном сборе данных о воздействии ПТрМ. Вместе с тем приведенные выше цифры говорят о наличии серьезного ущерба, наносимого применением ПТрМ. Он характеризуется следующими элементами:

- a) высокие показатели смертности и ранений на один инцидент;
- b) неизбирательное действие в отношении гражданских лиц; и
- c) особо сильное воздействие на людей в развивающихся постконфликтных обществах.

13. Эта опасность сохраняется на долгое время после окончания конфликта, что приводит к косвенным последствиям, характерным для ПТрМ, которые рассматриваются ниже.

В. Ограничения передвижения и доступа для чрезвычайной помощи

14. Когда международные гуманитарные организации призваны осуществлять программы оказания помощи в целях поддержания жизни и создания основы для обеспечения местной самодостаточности, они планируют доставку помощи с использованием самых быстрых, действенных и эффективных линий коммуникации – автомобильных дорог. ПТрМ же специально предназначены для установки на автодорогах. Они нередко препятствуют доступу гуманитарных организаций в районы, которые нуждаются в помощи, или создают опасность для жизни работников гуманитарных миссий, которые предпринимают усилия для спасения жизни людей. Еще одна проблема связана с резким повышением стоимости важнейших проектов, нацеленных на удовлетворение этих насущных потребностей.

1. Препятствие для помощи и гуманитарной поддержки

15. В 2003 году Управление Европейского сообщества по гуманитарным вопросам (УГЕС) являлось одним из крупнейших доноров для гуманитарных проектов по оказанию поддержки в удовлетворении потребностей уязвимых групп населения в удаленных сельских районах в Анголе. Приоритетами УГЕС были водоснабжение и санитария, продовольственная безопасность и первичная медико-санитарная помощь. Изменение маршрутов доступа в связи с загрязнением ПТрМ оказало серьезное воздействие на проекты, финансировавшиеся УГЕС. При этом оказалось невозможным достичь определенных общин, нуждающихся в помощи. УГЕС пояснило, что этими трудностями были затронуты около 90 процентов его проектов в 2003 году¹⁶. Ввиду масштабности этой проблемы УГЕС приступил к финансированию деятельности по разминированию с уделением особого внимания обеспечению доступа.

16. Почти всем гуманитарным операциям должно предшествовать проведение оценочной миссии в целях установления основы планирования и финансирования для проекта. Если район недоступен из-за того, что подъездные пути не были признаны пригодными для движения, вопрос об оказании помощи населению в этом районе зачастую даже не рассматривается. Загрязненность ПТрМ препятствует доступу к затронутым общинам, в результате чего население оказывается вне досягаемости, а иногда и вне поля зрения гуманитарных миссий. Почти через два года после окончания конфликта в Анголе, например, Комитет по гуманитарной помощи заявил, что из-за отсутствия доступа по-прежнему остаются неподтвержденными критические потребности порядка 100 000 человек¹⁷.

17. В своем документе, представленном в 2002 году Группе правительственных экспертов, МККК указал, что подтвержденное присутствие или даже опа-

сения по поводу присутствия ПТрМ могут привести к перекрытию транспортных путей на многие месяцы, а то и годы, и воспрепятствовать "перевозке грузов, осуществлению поставок грузов в порядке оказания чрезвычайной помощи и передвижению людей в пределах огромных районов. В случае одного инцидента в Мозамбике, о котором было сообщено, две деревни оказались изолированными от остальной части провинции в течение более 10 лет в связи с наличием одной-единственной ПТр мины"¹⁸. Эти проблемы приводят к сохранению "чрезвычайных" условий в ситуациях, когда для усилий в направлении развития требуется поступление помощи.

2. Влияние на стоимость и качество поставляемой помощи

18. ПТрМ могут сделать уязвимые общины недостижимыми для доставки жизненно важной гуманитарной помощи, однако это загрязнение может также оказывать более широкое влияние на стоимость и качество предоставляемой помощи. В 2002 году Всемирная продовольственная программа (ВПП) заявила, что "в связи с отсутствием безопасности и недоступности важнейших районов из-за присутствия наземных мин ВПП обеспечивает услуги пассажирских авиаперевозок для некоторых гуманитарных агентств"¹⁹. В 2004 году стоимость поставок продовольственной помощи ВПП в Судан составляла 40–45 млн. долл. США, причем 65 процентов этой суммы составляла стоимость авиаперевозок. Предшествующие инвестиции в ремонт автодорог, вложенные в 1998–2003 годах для открытия коридоров общей протяженностью более 1 500 км, ограничивались суммой в 8 млн. долл. США. Это составляло менее 3 процентов транспортных расходов за тот же период. Агентство быстро осознало, что ремонт дорог и проведение мелких восстановительных работ вдоль основных коридоров позволит осуществлять значительную часть перевозок наземным транспортом²⁰. Как следствие, если в 2003 году ВПП работала в Судане со ставкой транспортных расходов, превышавшей 850 долл. США за метрическую тонну, куда входили авиаперевозки, то в 2010 году в результате возросшей доступности автомобильного транспорта продовольствие могло доставляться менее чем за половину этой стоимости. Отход от воздушных перевозок также позволил значительно расширить и ускорить поставки продовольствия²¹. МККК также отметил, что транспортные расходы, связанные с осуществлением операций по оказанию помощи, могут возрасти в 10–20 раз, когда грузы приходится доставлять не автомобильным транспортом, а по воздуху²².

С. Воздействие на сокращение масштабов бедности, долгосрочное развитие и возвращение/переселение

19. Помимо причинения непосредственного вреда гражданским лицам и создания препятствий для операций по оказанию чрезвычайной помощи, ПТрМ оказывают значительное воздействие на перспективы долгосрочного развития затронутых общин. Они также создают непосредственную угрозу для возвращающихся беженцев и внутренне перемещенных лиц (ВПЛ).

1. ПТрМ и структурная уязвимость

20. В системе анализа уязвимости, используемой ВПП, рассматриваются две основные категории:

а) структурная уязвимость: сюда относятся демография, экономическая деятельность, сельское хозяйство, доступ к базовым услугам и инфраструктура. Это – фундаментальные элементы, от которых зависит жизнь общин.

Структурные проблемы имеют глубокие корни, и если их не решать, то это будет вести к сохранению или повторному появлению других проблем;

б) текущая уязвимость: это охватывает перемещение населения, сезонную сельскохозяйственную деятельность, производство продуктов питания, рыночные цены, недоедание и текущее состояние медицинского обслуживания. Это непосредственные условия, и они могут зависеть от более глубоких факторов структурной уязвимости, указанных выше.

21. В рамках такой системы структурная уязвимость составляет основу для сохранения экономической слабости. ВПП заявила, что, "в том что касается инфраструктуры, восстановление доступа к изолированным районам является непременным условием для выхода из состояния крайней (структурной) бедности"²³. Иными словами, доступ имеет фундаментальное значение для смягчения крайней и структурно укоренившейся бедности.

22. Загрязненность ПТрМ может препятствовать использованию сельскохозяйственных или пастбищных угодий в сельских районах. Оно затрудняет восстановление жизненно важных объектов инфраструктуры, таких как мосты, ирригационные системы или школы²⁴, и оказывает влияние на местную экономику и цены.

2. Воздействие на ВПЛ и беженцев

23. Присутствие ПТрМ препятствует безопасному и быстрому возвращению и переселению беженцев и ВПЛ. Задержки в процессе репатриации сдерживают нормализацию социальных условий после окончания конфликта и увеличивают продолжительность периода, в течение которого беженцы нуждаются в поддержке. В Анголе, например, к моменту окончания конфликта численность перемещенных лиц оценивалась в 3 800 000 человек. Загрязненность ПТрМ замедляет репатриацию этих беженцев. Служба Организации Объединенных Наций по вопросам деятельности, связанной с разминированием (ЮНМАС), отметила тот факт, что спонтанно возвращающиеся беженцы становятся жертвами в несчастных случаях с ПТрМ и что Управлению Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев (УВКБ) "пришлось отсрочить организованную репатриацию беженцев, ибо дороги нельзя было использовать до их расчистки"²⁵. В результате того, что загрязненность ПТрМ делает дороги небезопасными для использования, организованная репатриация многих беженцев была предпринята воздушным транспортом, что значительно повысило стоимость переселения.

24. В других случаях, если районы оказываются недоступными из-за загрязненности ПТрМ, ВПЛ или возвращающиеся беженцы могут быть вынуждены переселяться в другие районы. Это может привести к возникновению проблем, связанных с земельными спорами, перенаселенностью или излишней нагрузкой на ресурсы, такие как жилые площади, вода, сельскохозяйственные и пастбищные угодья, или на основные услуги, такие как образование и здравоохранение²⁶.

III. Обезвреживание ПТрМ на дорогах

25. Дороги имеют жизненно важное значение для осуществления операций по оказанию чрезвычайной помощи и долгосрочного развития затронутых общин, как указано выше. Вместе с тем ПТрМ в основном используются и встречаются на дорогах. В случаях, когда имеются подозрения о присутствии ПТрМ,

а информация о точном местонахождении опасности носит ограниченный характер, организации, занимающиеся разминированием, сталкиваются с особо сложной проблемой. Для ее исчерпывающего решения, скорее всего, потребуются медленные и дорогостоящие процессы.

26. Характеристики каждого типа дороги имеют особое значение с точки зрения требований разминирования. В случае асфальтовой или мощеной дороги, как правило, ясно, где проходит дорога и где находятся ее границы. В случае же грунтовой дороги, пожалуй, менее очевидно, где находится граница между полосами движения и обочинами, – и физическая конфигурация дороги может быть не ясна. Во время сезона дождей грунтовые дороги могут "смещаться". Ввиду плохих дорожных условий водитель может выбрать маршрут рядом с основной разминированной дорогой, подвергаясь при этом значительному риску. Несчастные случаи нередко имеют место именно в таких обстоятельствах²⁷. Для организации, занимающейся разминированием, также может быть трудно установить контуры дороги на период конфликта, когда устанавливались мины. Для того чтобы уменьшить связанную с этим опасность, нужно очистить буферные полосы с каждой стороны дороги.

27. Обследование и очистка дороги отличаются от обследования и очистки площадного района. Масштабы операции зависят от длины и ширины района, потенциально подлежащего очистке, типа обычно встречающихся боеприпасов и их воздействия, а также решений относительно глубины необходимой очистки. Что касается размеров, то потенциально опасные зоны дорог являются весьма обширными – тысячи километров в длину и тысячи квадратных километров по площади, если учитывать и ширину. Еще одна проблема состоит в том, что дороги нередко покрыты растительностью, поскольку они не использовались в течение длительного времени. Эту растительность нужно скашивать и удалять.

28. Сегодня имеется обширный набор общих принципов и требований, связанных с разминированием. Они находят широкое понимание в рамках всего сектора противоминной деятельности. Их применимость к дорогам еще не полностью изучена на практике, но методология высвобождения земель дает полезные ориентиры относительно того, как добиться максимальной эффективности в очистке дорог²⁸.

A. Методы ручного разминирования

29. Главная проблема, присущая ручному разминированию ПТрМ, состоит в ограниченности рабочего пространства, доступного для саперов. Если общая площадь предположительно опасного района может быть большой, то зона, которая может быть доступна каждому саперу, является узкой. Это уменьшает число саперов, которые могут работать над выполнением задачи, – по крайней мере вначале, пока не будут достигнуты необходимые безопасные расстояния. Ручное разминирование дорог оказалось медленным и дорогостоящим. С учетом обычной протяженности дорог, подлежащих обследованию и очистке, – многие километры – ручное разминирование с использованием традиционных миноискателей следует фокусировать на подтвержденных или локализованных зонах повышенного риска²⁹.

30. Если оператор может удостовериться в том, что район содержит только ПТрМ с высоким содержанием металла, то скорость операции можно повысить. Это возможно за счет использования менее чувствительных технологий обнаружения, например широкополосных миноискателей, или за счет снижения

чувствительности миноискателя для минимизации уровня ложных тревог от присутствия других металлических предметов. Если же оператор сталкивается с ПТрМ с минимальным содержанием металла, то скорость разминирования будет значительно снижена и глубина очистки будет зависеть как от типа ПТрМ, и от типа почвы, на которой построена дорога. Элементы неизвлекаемости (присутствующие не всегда), которые активируются, когда мина потревожена, будут создавать дополнительный риск для саперов и тем самым еще больше замедлят процесс разминирования. Скорость будет также зависеть от встречающихся типов почвы, твердости почв и их выжженности солнцем, загрязненности металлическими предметами и присутствия растительности, которая должна быть тщательно скошена и удалена.

В. Механические средства разминирования

31. Использование механических средств разминирования может значительно повысить скорость технического обследования и очистки, включая разминирование дорог. Однако большинство инженерных минных тральщиков не рассчитаны на то, чтобы выдерживать детонацию нескольких ПТрМ. Даже если машина и не получает критических повреждений, требующийся ремонт иногда оказывается дорогим и требует времени – особенно при работе в удаленных районах, – вызывая "простои", что значительно повышает стоимость таких операций.

32. Использование механических средств разминирования на дорогах впоследствии потребует проведения ремонтных работ, поскольку машина будет разрушать поверхность дороги.

33. Разработаны системы, которые благодаря своим размерам, массе (порядка 40–60 тонн) и защите способны выдерживать несколько взрывов ПТрМ без серьезных повреждений. Однако на практике некоторые из этих систем трудно использовать для целей гуманитарного разминирования в реальных условиях работы в силу их цены, высоких эксплуатационных расходов, требований к техническому обслуживанию и недостаточной местной инфраструктуры для перевозки крупных машин.

34. Для разминирования также используются машины местного производства. Примерами таких машин являются экскаваторы и фронтальные погрузчики, оснащенные броней и оборудованные просеивающей системой, которая будет просеивать почву и оставлять ПТрМ и другие взрывоопасные боеприпасы в отсеивающем устройстве.

35. Транспортные средства с противоминной защитой – это транспортные средства, оснащенные броней и рассчитанные на то, чтобы выдерживать взрыв ПТрМ. Как правило, такие машины оборудуются теми или иными системами обнаружения, такими как более крупный металлодетектор или иной георадар.

С. Обнаружение с использованием животных

36. Системы обнаружения с использованием животных (СОЖ) основаны на способности некоторых животных обнаруживать испарения от мин и других взрывчатых веществ. Они обычно используются при проведении технических обследований, очистки и контроля качества в полевых условиях. Животными, используемыми в рамках СОЖ, в настоящее время являются собаки и крысы,

причем на долю собак приходится наибольшая часть использования, а крысы занимают особую нишу.

37. Основные преимущества, связанные с использованием животных для целей обнаружения, – это экономичность, а также тот факт, что факторы глубины не имеют особого значения для животных, если молекулы взрывчатых веществ достигают поверхности, где они будут обнаружены. Основные недостатки состоят в том, что животные не могут быть использованы в районах с густой растительностью и на них быстро оказывают влияние погодные условия, такие как ветер и дождь.

38. Животные также используются в методике дистанционного ольфакторного обнаружения взрывчатых веществ (ДООВВ), которая предполагает сбор проб грунта или пыли на дорогах (или в других предположительно опасных районах) и их отправку в лаборатории, где собаки/крысы используются для анализа этих проб и выявления присутствия взрывчатых веществ. Методика ДООВВ в сочетании с другими методами исследования может играть важную роль в нацеливании усилий в области разминирования и сокращении сроков открытия дорог.

IV. Заключение

39. ПТрМ продолжают представлять опасность для гражданского населения в постконфликтных ситуациях. Среднее число жертв на один инцидент с ПТрМ больше чем в два раза превышает среднее число жертв в рамках одного инцидента с ППМ. В отсутствие точной и полной информации о местонахождении этих опасностей они создают проблему, для которой у организаций, занимающихся осуществлением разминирования, нет надежных и быстро применимых решений. Сбои в сборе данных и ведении точного учета применения ПТрМ нередки в ходе конфликтов, и они дополнительно усугубляются в тех случаях, когда боевые действия приобретают затяжной характер.

40. Загрязненность ПТрМ может на долгое время создавать серьезные гуманитарные проблемы и препятствия в развитии для постконфликтных обществ. Перекрывая доступ, ПТрМ вносят свою лепту в "структурную уязвимость" затронутых общин.

41. Даже опасений относительно присутствия ПТрМ может быть достаточно, чтобы заблокировать доступ, и процесс устранения опасности, как правило, требует немалого времени и затрат. Блокируя доступ, ПТрМ могут обрекать население на нищету, лишая его возможности для развития. ПТрМ могут также блокировать возвращение беженцев и ВПЛ в места их изначального проживания. ПТрМ повышают стоимость осуществления гуманитарных проектов. Если доступ блокируется не полностью, то помощь может доставляться более длинными маршрутами или по воздуху, но с гораздо более высокими затратами. Из-за присутствия ПТрМ сокращается число людей, получающих помощь из имеющихся фондов. Присутствие ПТрМ приводит к тому, что вопрос об оказании гуманитарной помощи некоторым общинам даже не рассматривается ввиду отсутствия возможности оценить их потребности.

42. К числу мер, которые следует предпринять для эффективного уменьшения и предотвращения гуманитарного воздействия ПТрМ, укрепления действенности постконфликтных операций по осуществлению разминирования и ускорения процесса развития и восстановления, относится усиление правовой основы, регулирующей применение ПТрМ.

Примечания

- ¹ Доклад о работе в 2006 году по минам, отличным от противопехотных мин, приложение II, 13 октября 2006 года (CCW/CONF.III/7/Add.2).
- ² CCW/CONF.III/WP.16.
- ³ Заключительный документ четвертой обзорной Конференции, 15 декабря 2011 года (CCW/CONF.IV/4/Add.1).
- ⁴ ПТрМ – это гражданский эквивалент военного термина "противотанковая мина". В рамках КНО мина определяется как "боеприпас, устанавливаемый под землей, на земле или вблизи земли или другой поверхности и предназначенный для взрыва от присутствия, близости или контакта человека или транспортного средства".
- ⁵ В основу настоящего краткого обзора положено исследование "Humanitarian impact from mines other than anti-personnel mines", опубликованное ЖМЦГР в октябре 2004 года и пополненное более свежими материалами и данными.
- ⁶ Handicap International Switzerland, "Bilan de la conférence sur les mines antipersonnel au Cambodge – De nouvelles victimes rappellent aux États qu'ils doivent renforcer leurs engagements contre les mines", 2 December 2011.
- ⁷ The Phnom Penh Post, "Anti-tank mine blast kills eight, injures one", 6 February 2012.
- ⁸ Landmine Monitor 2011, pg. 31 and 36.
- ⁹ CMVIS; Handicap International Belgium; Norwegian People's Aid and UNICEF, A study on the dramatic decrease of mine/UXO casualties in 2006 in Cambodia, October-December 2006, pg. 8.
- ¹⁰ Общая позиция Межучрежденческой координационной группы по противоминной деятельности (МУКГ-ПД) относительно непротивопехотных мин (НППМ), 10 марта 2004 года (CCW/GGE/VII/WG.2/WP.3).
- ¹¹ МККК, Противотранспортные мины: последствия для гуманитарной помощи и гражданского населения, 15 июля 2002 года, стр. 5 (CCW/GGE/II/WP.9).
- ¹² "Регистрация, анализ и предотвращение инцидентов в процессе разминирования" (РАПИД) – это электронная база данных о несчастных случаях и инцидентах, затрагивающих участников операций по разминированию в полевых условиях. Она построена на основе системы информационного обеспечения противоминной деятельности следующего поколения (ИМСМА–СП). РАПИД обеспечивает сбор информации и позволяет анализировать тенденции в несчастных случаях при проведении разминирования на глобальном уровне. Ее основная цель состоит в том, чтобы способствовать внесению изменений в рабочую практику, а также разработке более безопасных инструментов и средств защиты для предотвращения несчастных случаев в будущем. ЖМЦГР разработал и ведет базу данных РАПИД по просьбе ЮНМАС.
- ¹³ Эти данные из базы данных РАПИД охватывают 527 несчастных случаев в 20 странах за период 1991-2011 годов.
- ¹⁴ Landmine Action, Anti-vehicle mines: Understanding the impact and managing the risk, London, 2006, pg. 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, November-December 2004, page 5.
- ¹⁶ Беседа с представителями УГЕС–Ангола, 7 сентября 2004 года.
- ¹⁷ Landmine Action, Anti-vehicle mines: Understanding the impact and managing the risk, London, 2006, page 23.
- ¹⁸ МККК, Противотранспортные мины: последствия для гуманитарной помощи и гражданского населения, 15 июля 2002 года, стр. 3 (CCW/GGE/II/WP.9).
- ¹⁹ WFP, Projected 2002 needs for WFP projects and operations, Rome, 2002, page 292.
- ²⁰ Информация, полученная от ВПП, Южный Судан, 19 марта 2012 года.
- ²¹ Benjamin Wang, Roads impact assessment, Cornell University, (2011), provided by UNMACC, South Sudan, on 24 February 2012.
- ²² МККК, Противотранспортные мины: последствия для гуманитарной помощи и гражданского населения, 15 июля 2002 года, стр. 4 (CCW/GGE/II/WP.9).
- ²³ Цитата из внутреннего концептуального документа по проектам ВПП относительно продовольственной безопасности и доступа.

- ²⁴ Полевой доклад по Афганистану, подготовлен бывшим техническим советником Программы разминирования для Афганистана в интересах противоминной службы Организации Объединенных Наций, 14 марта 2003 года (CCW/GGE/IV/WG.2/WP.3).
- ²⁵ Полевой доклад по Анголе, презентация, подготовленная противоминной службой Организации Объединенных Наций, 21 ноября 2003 года (CCW/GGE/VI/WG.2/WP.11).
- ²⁶ Landmine Action, Anti-vehicle mines: Understanding the impact and managing the risk, London, 2006, pg. 27.
- ²⁷ См., например: Полевой доклад по Афганистану, подготовлен бывшим техническим советником Программы разминирования для Афганистана в интересах противоминной службы Организации Объединенных Наций, 14 марта 2003 года (CCW/GGE/IV/WG.2/WP.3).
- ²⁸ GICHD, A Guide to road clearance, Geneva, 2008, page 62.
- ²⁹ GICHD, A Guide to road clearance, Geneva, 2008, page 50.
-