



**ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION**

**COMITÉ EXÉCUTIF**

**Point 13 : Politique en matière de sûreté**

**ESSAI DE LA TECHNOLOGIE AVANCÉE DE VISUALISATION  
SYNTHÉTIQUE AU JAPON**

(Note présentée par le Japon)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Le 25 décembre de l'an passé, l'auteur d'une tentative d'attaque terroriste à bord du vol 253 de Northwest Airlines a mis à profit des points faibles du système de sûreté actuel en utilisant des matières chimiques explosibles que les détecteurs d'objets métalliques actuels ne permettent pas encore de détecter. Le Japon a procédé à des essais d'une technologie avancée d'imagerie synthétique (AIT) à l'aéroport Narita pour protéger la sécurité des passagers aériens et envisager des mesures pour contrer les attaques terroristes dirigées contre les aéronefs civils. Les résultats de ces essais sont actuellement en cours d'évaluation.

## 1. HISTORIQUE

1.1 Le 25 décembre de l'an dernier, le vol 253 de Northwest Airlines a été l'objet d'une tentative d'attaque terroriste. Au cours de cet incident, l'auteur de cette tentative a exploité les faiblesses du système de sûreté actuel en utilisant des matières chimiques explosibles que les détecteurs d'objets métalliques actuels ne permettent pas de détecter.

1.2 À la suite de cet incident, des conférences sur la sécurité de l'aviation au niveau ministériel se sont tenues dans diverses régions. Le 13 mars 2010, le Japon a accueilli à Tokyo une Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation qui a adopté une Déclaration conjointe Asie et Pacifique sur la sécurité de l'aviation dans laquelle il était fait mention de la nécessité « D'utiliser les technologies modernes pour détecter les matières interdites et empêcher leur transport à bord des aéronefs, tout en protégeant la vie privée et la sécurité des passagers ».

1.3 Pour donner effet à la Déclaration, le gouvernement japonais a décidé de procéder à des essais au moyen de plusieurs appareils d'imagerie synthétique (AIT). Ces essais avaient pour objet de protéger la sécurité des passagers aériens et d'envisager les mesures qui pourraient être prises pour contrer les attaques terroristes dirigées contre les aéronefs civils.

## 2. LES ESSAIS DE L'AÉROPORT NARITA

2.1 Pour établir s'il serait possible d'utiliser les AIT aux aéroports japonais, nous avons procédé à des essais à Narita du 5 au 17 septembre 2010, avec l'aide de passagers volontaires. Durant cette période, les essais ont porté sur cinq modèles de ces appareils fonctionnant par émission d'ondes millimétriques/téraherziennes :

- a) Le *Active Automatic Detector ProVision™ ATD* de L-3 Communications Holdings, Inc. (États-Unis) du 5 au 9 juillet ;
- b) Le *Passive Millimeter Waves Detector MPI 2* de Tohoku University, Chuo Electronics Co., Ltd, Maspro Corp. (Japon), 20 au 24 juillet ;
- c) Le *Passive Millimeter Waves Detector SafeScreen* de Brijot Imaging System, Inc. (États-Unis), du 2 au 6 août ;
- d) Le *Terahertz Waves Detector T8000* de ThruVision Systems Limited (Royaume-Uni) du 6 au 10 septembre ;
- e) Le *Active Detector « eqo »* de Smiths Heimann GmbH (Allemagne), du 13 au 17 septembre.

Avant le début des essais, un « Comité exploratoire pour l'essai des AIT », composé d'experts des domaines appropriés, a rédigé des lignes directrices sur la protection de la vie privée et les dangers que les AIT feraient éventuellement peser sur la santé.

2.2 Durant ces essais, nous avons décidé d'évaluer la capacité de détection des AIT à ondes millimétriques/téraherziennes, tout en veillant à bien protéger la vie privée. À cet égard, le Protocole d'inspection/filtrage au moyen des modèles d'AIT à ondes millimétriques, qui affichent des images claires

de tout le corps des personnes contrôlées était le suivant (ce protocole est seulement appliqué avec le détecteur actif « eqo » de Smiths Heimann GmbH) :

- a) Seuls les préposés à l'inspection/filtrage chargés d'évaluer les images à travers les vêtements des passagers sont autorisés à pénétrer dans la salle de contrôle. L'appareil affiche des images de tout le corps mais brouille celle du visage ;
- b) Un préposé du même sexe que la personne inspectée/filtrée examine les images projetées sur les moniteurs ;
- c) Les préposés au contrôle ne se trouvent jamais dans la même pièce que les passagers inspectés/filtrés ;
- d) Les images ne sont jamais conservées dans la mémoire des appareils. Il n'est pas autorisé de les transmettre hors de la salle de contrôle. Elles sont effacées dès que l'inspection/filtrage est achevée ;
- e) Il est interdit d'introduire dans la salle de contrôle des appareils de photographie, par exemple des téléphones portables, etc.

2.3 Pour ce qui est des autres modèles d'AIT, qui n'affichent pas des images de tout le corps, le Protocol suivi était légèrement différent :

- a) Les images ne sont jamais conservées dans la mémoire des appareils. Elles sont effacées dès que l'inspection/filtrage est achevée ;
- b) Seuls les préposés à l'inspection/filtrage et le passager lui-même peuvent voir l'image qui est affichée.

2.4 En ce qui concerne la protection de la santé, nous pensons qu'aucun des appareils testés ne présente le moindre risque car l'intensité électrique qu'ils produisent est très nettement inférieure à la valeur standard fixée dans les directives nationales sur la protection contre les ondes radio.

### 3. PLANS POUR L'AVENIR

3.1 Dorénavant et en fonction des résultats qui seront obtenus au moyen d'un questionnaire rempli par les volontaires et de notre évaluation des possibilités offertes par les AIT, le Comité exploratoire examinera soigneusement s'il est opportun et nécessaire de les mettre en service aux aéroports japonais.

### 4. SUITE À DONNER

4.1 L'Assemblée est invitée à prendre note des essais auxquels le Japon a procédé.