



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Política de seguridad de la aviación

**ENSAYOS DE TECNOLOGÍA AVANZADA DE PROCESAMIENTO
DE IMÁGENES EN EL JAPÓN**

(Nota presentada por el Japón)

RESUMEN

En un intento de atentado terrorista en el vuelo 253 de Northwest Airlines que ocurrió el 25 de diciembre del año pasado, el perpetrador eludió el actual sistema de seguridad utilizando sustancias químicas explosivas. El Japón ha realizado ensayos de Tecnología avanzada de procesamiento de imágenes (AIT, por sus siglas en inglés) en el Aeropuerto de Narita a fin de proteger a los pasajeros y examinar medidas para contrarrestar atentados terroristas en aeronaves civiles. Actualmente se están evaluando los ensayos realizados.

1. ANTECEDENTES

1.1 El 25 de diciembre del año pasado se produjo un intento de atentado terrorista en el vuelo 253 de Northwest Airlines. En este incidente, el perpetrador eludió el actual sistema de seguridad utilizando sustancias químicas que no pueden ser detectadas con las actuales tecnologías de detección de metales.

1.2 En respuesta al incidente, se celebraron conferencias ministeriales sobre seguridad de la aviación en distintas regiones. El Japón fue anfitrión de la Conferencia Ministerial Asia-Pacífico sobre seguridad de la aviación que se llevó a cabo en Tokio, el 13 de marzo de 2010. En la Conferencia ministerial, se adoptó la Declaración conjunta Asia-Pacífico sobre seguridad de la aviación. En la declaración conjunta se incluyó lo siguiente: “Utilizar tecnología moderna para detectar artículos prohibidos y evitar su transporte a bordo de aeronaves, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas”.

1.3 En respuesta a la Declaración conjunta, el gobierno japonés decidió realizar ensayos de tecnología avanzada de procesamiento de imágenes (AIT). Los objetivos que se perseguían con estos ensayos era salvaguardar la seguridad de los pasajeros en vuelo y examinar medidas para contrarrestar la amenaza de atentados terroristas en aeronaves civiles.

2. ENSAYOS EN EL AEROPUERTO DE NARITA

2.1 Con el objeto de considerar la posibilidad de introducir en un futuro la AIT en los aeropuertos del Japón, del 5 de julio al 17 de septiembre de 2010 realizamos ensayos en el Aeropuerto Narita, con la participación voluntaria de pasajeros. Durante ese período, ensayamos cinco tipos diferentes de AIT de ondas milimétricas/teraherzios. A continuación se enumeran los equipos que sometimos a ensayo:

- a) Detector automático activo ProVision™ ATD de L-3 Communications Holdings, Inc (EUA), 5-9 de julio;
- b) Detector de ondas milimétricas pasivo MPI 2 de Tohoku University, Chuo Electronics Co., Ltd, Maspro Corp. (Japón), 20-24 de julio;
- c) Detector de ondas milimétricas pasivo SafeScreen de Brijot Imaging System Inc. (EUA), 2-6 de agosto;
- d) Detector de ondas de teraherzios T8000 de ThruVision Systems Limited (Reino Unido), 6-10 de septiembre; y
- e) Detector activo “eqo” de Smiths Heimann GmbH (Alemania) 13-17 de septiembre.

Antes de proceder con los ensayos, el “Comité exploratorio para la realización de ensayos AIT”, integrado por especialistas de las disciplinas pertinentes, estableció las directrices relativas al impacto sobre la protección de la privacidad y la salud.

2.2 En la realización de los ensayos de los equipos mencionados, decidimos centrarnos en los tipos de AIT que utilizan ondas milimétricas/teraherzios y examinar sus capacidades de detección, protegiendo al mismo tiempo la privacidad de las personas. Con respecto a la protección de la privacidad, se aplicó el siguiente protocolo para la inspección con los tipos de AIT que utilizan ondas milimétricas y que presentan imágenes nítidas del cuerpo entero de las personas que son objeto de inspección (este protocolo sólo se aplica al detector activo “eqo” de Smiths Hemann GmbH):

- a) sólo se permite el ingreso a la sala de control a los inspectores que están a cargo de analizar las imágenes escaneadas debajo de la ropa de los pasajeros. El equipo presenta imágenes de cuerpo entero pero el rostro de las personas aparece en forma borrosa;
- b) Las imágenes escaneadas en los monitores serán verificadas por un inspector del mismo género que el de la persona que es objeto de la inspección;
- c) Los inspectores que están en la sala de control no deberán ver jamás a los pasajeros objetos de inspección;
- d) La máquina no almacena ninguna de las imágenes que presenta en pantalla. Está prohibido transmitir las imágenes fuera de la sala de control. Las imágenes se eliminan tan pronto se concluye la inspección; y
- e) está prohibido ingresar a la sala de control con dispositivos para tomar fotos, tal como teléfonos móviles con cámaras.

2.3 Para otros tipos de AIT que no presentan imágenes nítidas de cuerpo entero, se aplica el siguiente protocolo de inspección:

- a) la máquina no almacena ninguna de las imágenes que se presentan en pantalla. Las imágenes se eliminan tan pronto se finaliza la inspección; y
- b) sólo los inspectores y el pasajero mismo pueden verificar la imagen escaneada.

2.4 Con respecto al impacto sobre la salud, consideramos que no existe preocupación por los efectos sobre la salud en relación con ninguno de los equipos que han sido objeto de ensayo ya que la intensidad eléctrica generada por los mismos está muy por debajo del valor estándar estipulado en las directrices nacionales relativas a la protección a la exposición de ondas de radio.

3. **PLAN FUTURO**

3.1 Basándose en los resultados de los cuestionarios llenados por los participantes voluntarios y la evaluación de las capacidades de la AIT, el Comité exploratorio procederá a examinar cuidadosamente la pertinencia y la necesidad de introducir la AIT en los aeropuertos del Japón.

4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota de los ensayos AIT que se han llevado a cabo en el Japón.

— FIN —