

GUIDE
D'HYGIÈNE ET DE SALUBRITÉ
DANS LES TRANSPORTS AÉRIENS

GUIDE D'HYGIÈNE ET DE SALUBRITÉ DANS LES TRANSPORTS AÉRIENS

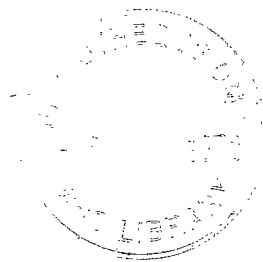
par

James BAILEY

Directeur des Services de Salubrité de l'Environnement

Ministère de la Santé, Nassau, Bahamas

(auparavant Hygiéniste des Services médicaux de British Airways)



ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ

GENÈVE

1978

Première édition 1960
Deuxième édition 1978 (revue par J. Bailey)

ISBN 92 4 254123 0

© Organisation mondiale de la Santé, 1978

Les publications de l'Organisation mondiale de la Santé bénéficient de la protection prévue par les dispositions du Protocole N° 2 de la Convention universelle pour la Protection du Droit d'Auteur. Pour toute reproduction ou traduction partielle ou intégrale, une autorisation doit être demandée au Bureau des Publications, Organisation mondiale de la Santé, Genève, Suisse. L'Organisation mondiale de la Santé sera toujours très heureuse de recevoir des demandes à cet effet.

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation mondiale de la Santé aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

La mention de firmes et de produits commerciaux n'implique pas que ces firmes et produits commerciaux sont agréés ou recommandés par l'Organisation mondiale de la Santé de préférence à d'autres. Sauf erreur ou omission, une majuscule initiale indique qu'il s'agit d'un nom déposé.

Les vues exprimées dans cette publication n'engagent que leur auteur.

IMPRIMÉ EN BELGIQUE



TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
1. Introduction	9
2. Objet du Guide	13
3. Généralités	15
4. Aliments	21
4.1 Généralités	21
4.2 Contrôle de la qualité	26
4.3 Restauration : principes généraux	27
4.4 Bâtiments et locaux	31
4.5 Manipulateurs de denrées alimentaires	38
4.6 Préparation des aliments	41
4.7 Prévention de la contamination	45
4.8 Nettoyage et désinfection de la vaisselle et des ustensi- les	48
4.9 Nettoyement des locaux	53
4.10 Stockage et transport des denrées alimentaires	56
4.11 Aliments à bord des aéronefs	60
4.12 Nouveaux procédés de restauration en vol	65
4.13 Restes d'aliments	66
4.14 Inspection	69
4.15 Répartition des responsabilités et domaines de compé- tence	70
5. Eau	73
5.1 Généralités	73
5.2 Approvisionnement en eau des aéroports	74
5.3 Bâtiments à l'usage des passagers	76
5.4 Installation d'eau à bord des aéronefs : principes géné- raux	78
5.5 Véhicules assurant le service de l'eau	79
5.6 Traitement de l'eau	80
5.7 Installations d'eau à bord	83
5.8 Echantillonnage de l'eau transportée à bord	85
5.9 Répartition des responsabilités et domaines de compé- tence	85

6. Hygiène des toilettes et évacuation des déchets liquides . . .	87
6.1 Dans les aéroports	87
6.2 A bord des aéronefs	91
6.3 Produit chimique utilisé dans les toilettes de bord . . .	93
6.4 Personnel et manutention du matériel	98
6.5 Répartition des responsabilités et domaines de compétence	99
7. Déchets solides	101
7.1 Entreposage	101
7.2 Enlèvement et transport	102
7.3 Evacuation	102
7.4 Déchets spéciaux	104
7.5 Répartition des responsabilités et domaines de compétence	105
8. Nettoyage de l'intérieur de l'aéronef	106
8.1 Schémas de nettoyage	107
8.2 Récipients utilisés en cas de mal de l'air	109
8.3 Désinfection de l'aéronef	110
8.4 Mesures spéciales	111
8.5 Répartition des responsabilités et domaines de compétence	112
9. Fret	113
9.1 Généralités	113
9.2 Animaux	114
9.3 Produits alimentaires	117
9.4 Marchandises dangereuses	117
9.5 Répartition des responsabilités et domaines de compétence	118
10. Lutte antivectorielle	119
10.1 Généralités	119
10.2 Lutte antivectorielle dans les aéroports	120
10.3 Lutte antivectorielle à bord des aéronefs	125
10.4 Répartition des responsabilités	133
Annexe 1. Principales caractéristiques de certaines maladies d'origine alimentaire	137
Annexe 2. Renseignements détaillés sur les personnes paraissant présenter des symptômes de toxi-infection alimentaire	147

Annexe 3. Cas suspect de toxi-infection alimentaire : questionnaire	148
Annexe 4. Liste de pointage pour inspection de détail	150
Annexe 5. Canevas proposé pour l'établissement des rapports sur la qualité de l'eau de boisson dans les aéroports internationaux	163
Annexe 6. Quantités de produits chimiques nécessaires pour préparer une solution fortement chlorée servant à désinfecter les citernes mobiles avant leur mise en service	167
Annexe 7. Suggestions concernant les dispositions administratives propres à assurer la bonne application des mesures de salubrité et d'hygiène dans les aéroports	169
Annexe 8. Spécialistes consultés	170
Références bibliographiques	172
Remerciements	174
Index	177

Liste des illustrations

Fig. 1. Schéma d'acheminement des aliments et des repas	25
Fig. 2. Distributeur automatique nettoyé correctement	30
Fig. 3. Lavabos en acier inoxydable, à robinets actionnés par une pédale, avec distributeurs d'essuie-mains et de savon	37
Fig. 4. Laitues lavées mécaniquement	40
Fig. 5. Prolifération bactérienne dans ses rapports avec la manipulation et le traitement des aliments et avec la température	41
Fig. 6. Batterie de fours électriques préchauffés contenant des repas pour des vols à courte distance	42
Fig. 7. Repas introduits dans la chambre froide (température maximale 4°C (40°F))	43
Fig. 8. Employés utilisant des pincettes, cuillères, etc. pour la préparation de repas devant être servis à bord	44
Fig. 9. Employés portant des gants à jeter après usage pour la préparation de repas devant être servis à bord	44
Fig. 10. Evier mobile dans une cuisine où sont préparés les repas servis à bord	46

Fig. 11. Billot de boucher en caoutchouc synthétique (ne se fendillant pas)	47
Fig. 12. Tables de cuisine accessibles de tous côtés pour faciliter le nettoyage	47
Fig. 13. Lave-vaisselle moderne se terminant par une chambre de séchage à air chaud	50
Fig. 14. Machine automatique à laver les conteneurs	51
Fig. 15. Véhicules à caisses élévatrices assurant le ravitaillement d'un aéronef	59
Fig. 16. Intérieur d'une caisse élévatrice montrant la construction 100 % métallique	60
Fig. 17. Office de bord d'aéronef court-courrier	61
Fig. 18. Sacs en polyéthylène contenant des restes d'aliments provenant d'aéronefs et placés dans des bacs métalliques pour leur enlèvement du commissariat	67
Fig. 19. Système automatique de réduction des déchets en pulpe	68
Fig. 20. Confection de cubes de glace avec de l'eau du réseau	76
Fig. 21. Prise d'eau de boisson, couverte et située au-dessus du niveau du sol	77
Fig. 22. Approvisionnement en eau d'un aéronef par un camion-citerne	78
Fig. 23. Instructions concernant le nettoyage et la stérilisation à l'arrière d'un camion-citerne	80
Fig. 24. Chlorateur portatif	81
Fig. 25. Chlorateur fixe fonctionnant au chlore gazeux	82
Fig. 26. Toilettes d'aéronef avec ses principaux éléments et leur raccordement au panneau de service	92
Fig. 27. Modèle de toilettes de bord	92
Fig. 28. Vidange de toilettes de bord et rechargement en produit chimique	94
Fig. 29. Panneau de service de toilettes de bord	95
Fig. 30. Evacuation du contenu de toilettes de bord	96
Fig. 31. Nuées d'oiseaux s'élevant d'un dépôt d'ordures proche d'une piste d'envol	103
Fig. 32. Cabine d'aéronef nettoyée et prête à accueillir les passagers	106
Fig. 33. Dispositifs de chargements de fret sur aéronefs	113
Fig. 34. Conteneur palettisé de dimensions normales	114
Fig. 35. Système de désinsectisation par vapeurs	129
Fig. 36. Encastrement des modules dans un office de bord	130

1. INTRODUCTION

Les questions de santé et de salubrité dans les transports internationaux préoccupent l'Organisation mondiale de la Santé depuis 1951, date à laquelle la Quatrième Assemblée mondiale de la Santé a recommandé à tous les gouvernements « d'améliorer les conditions sanitaires et de perfectionner les mesures d'assainissement, notamment dans les ports et aéroports et dans leur voisinage » (résolution WHA4.80)^a et indiqué la nécessité d'assurer « la protection sanitaire des populations qui se déplacent en masse » (résolution WHA4.81). Diverses résolutions ultérieures de l'Assemblée mondiale de la Santé et du Conseil exécutif soulignent l'importance de normes d'hygiène et de salubrité élevées dans les transports internationaux (notamment en ce qui concerne l'approvisionnement en eau pure et en aliments sains et l'utilisation de méthodes appropriées pour la collecte et l'élimination des déchets). Les rapports du Comité de la Surveillance internationale des Maladies transmissibles, adoptés par l'Assemblée mondiale de la Santé, mettent également l'accent sur la prévention des maladies par l'amélioration des conditions sanitaires. Les articles pertinents du Règlement sanitaire international^b (1) énoncent les règles d'hygiène applicables dans les aéroports. Elaborer des critères et directives générales que les administrations puissent utiliser pour satisfaire aux exigences du Règlement sanitaire international est une fonction essentielle de l'OMS.

L'annexe au premier rapport du Comité OMS d'experts de l'Hygiène et de la Salubrité dans les Transports aériens (2) a été publiée par l'Organisation en 1960 sous le titre suivant : *Guide d'Hygiène et de Salubrité dans les Transports aériens* (3). La Douzième Assemblée mondiale de la Santé a recommandé que les administrations sanitaires s'en inspirent « pour s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du Règlement sanitaire international, notamment de l'article 14 de cet instrument, pour garantir la salubrité de l'alimentation dans le trafic aérien international et pour assurer l'application de mesures efficaces de lutte et de protection contre les vecteurs du paludisme dans les aéroports » (résolution WHA12.18).

^a Pour les résolutions de la Première à la Vingt-Cinquième Assemblée mondiale de la Santé (WHA) et de la première à la cinquantième session du Conseil exécutif (EB), voir le *Recueil des Résolutions et Décisions...*, Vol. I, publié par l'Organisation mondiale de la Santé en 1973; pour les résolutions des Vingt-Sixième et Vingt-Septième Assemblées mondiales de la Santé et de la cinquante-et-unième à la cinquante-quatrième sessions du Conseil exécutif, voir *ibid.*, Vol. II, publié en 1975.

^b Le Règlement sanitaire international (1969) est le résultat d'une révision et d'une refonte du précédent Règlement sanitaire international.

Les principes fondamentaux de l'hygiène n'ont pas changé depuis 1960. Toutefois, la progression spectaculaire, en volume et en vitesse, des transports aériens en général, notamment dans des domaines particuliers tels que les vols d'affrètement et les voyages organisés, rend encore plus nécessaire une application suivie de ces principes. En outre, depuis la publication de la première édition du *Guide d'Hygiène et de Salubrité dans les Transports aériens*, de nouvelles pratiques ont été instaurées, en particulier dans le domaine de la restauration à bord des aéronefs. On tend aujourd'hui à mettre en service, pour les transports civils internationaux, des aéronefs ayant une capacité en passagers, une vitesse et un rayon d'action toujours plus grands. L'ouverture de nouvelles lignes desservant des zones, où l'assainissement laisse à désirer, peut soumettre à rude épreuve des services essentiels tels que la restauration, l'approvisionnement en eau et l'évacuation des déchets (4). Il faut donc bien voir que les prestations de services et les commodités doivent être associées à des conditions d'hygiène élevées pour que l'exploitation d'un aéroport ou d'une entreprise de transports aériens soit véritablement efficace.

Si les conditions d'hygiène se sont améliorées au cours de la dernière décennie, il est encore nécessaire de protéger d'urgence la santé des équipages et des passagers contre les maladies qui se propagent d'un pays à l'autre. Les affections transmises par l'eau et les aliments qui se déclarent de temps à autre à l'occasion de voyages internationaux (5, 6) témoignent du bien-fondé des préoccupations exprimées dans de récentes résolutions de l'OMS (WHA26.54 et EB53.R27) au sujet de la qualité des aliments et de l'eau de boisson dans les transports internationaux.

C'est pourquoi en 1974 la Vingt-Septième Assemblée mondiale de la Santé « estimant qu'en raison du développement du trafic international il convient de prêter continûment attention à la salubrité des aliments et de l'eau et au traitement des déchets dans ce trafic », a souligné « la nécessité pour chaque Etat Membre de déterminer à qui incombe en dernier ressort la responsabilité de la salubrité des aliments et de l'eau ainsi que de la bonne gestion des déchets dans le trafic international » et recommandé « que les Etats Membres coordonnent et assurent la participation étroite et active à l'exercice de cette responsabilité des autorités sanitaires, des administrations portuaires et aéroportuaires, des exploitants de lignes aériennes, des compagnies maritimes, des associations de tourisme et de tous autres services ou organismes s'occupant du trafic international » (résolution WHA27.46). Dans cette même résolution, le Directeur général est prié, d'abord de maintenir un contact étroit avec les représentants des organisations internationales qui s'occupent du trafic international, en vue de promouvoir l'exécution et la coordination des activités visant à améliorer la salubrité des aliments et de l'eau ainsi que la gestion des déchets, ensuite, d'établir une documentation appropriée pour la gouverner des organismes sanitaires et autres dans le domaine considéré et de la tenir à jour.

Le texte original de cette publication a été communiqué à des experts de différentes parties du monde ainsi qu'à certains fonctionnaires du

Siège et des bureaux régionaux de l'OMS (voir à l'annexe 8 la liste des spécialistes consultés). Une version ultérieure de ce texte a servi de base aux discussions qui ont eu lieu à Torremolinos en novembre-décembre 1976 lors d'une réunion organisée de concert avec le Gouvernement espagnol par le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe. Les participants, qui représentaient diverses disciplines se rapportant à l'hygiène alimentaire et aux transports aériens, ont souscrit aux principes et pratiques énoncés dans le Guide et ont recommandé qu'il en soit largement tenu compte.

2. OBJET DU GUIDE

Les opérations de transport aérien prennent chaque année davantage d'ampleur. C'est ainsi que le nombre de passagers des services réguliers internationaux et intérieurs est passé de 177 millions en 1965 à 438 millions en 1975 (7), et ces chiffres ne tiennent pas compte des millions de personnes transportées sur des vols d'affrètement, lesquelles sont également toujours plus nombreuses.

Le tourisme représente pour de nombreux pays une importante source de revenus. L'Organisation mondiale du Tourisme (anciennement, Union internationale des Organismes officiels de Tourisme) a estimé les recettes totales du tourisme international en 1975 à US \$ 34 000 millions dont une grande partie provenait des voyages aériens. Les pays qui tirent un revenu du tourisme ont donc intérêt à fournir les installations et services nécessaires pour protéger la santé et le bien-être des usagers des transports aériens. Des organismes tels que l'Association du Transport aérien international (IATA), l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) et le Comité de Coordination des Associations d'Aéroports ont un rôle important à jouer en organisant, entre leurs membres, de fréquents échanges d'informations pour assurer cette protection.

Reconnaissant qu'il importe d'améliorer les conditions sanitaires dans les transports aériens internationaux, l'OACI a ajouté les deux pratiques recommandées ci-après dans la 7^e édition de l'annexe 9 (Facilitation) de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944) (8) :

«6.45 PRATIQUE RECOMMANDÉE.

Il est recommandé que les Etats contractants, en coopération avec les administrations aéroportuaires et les exploitants d'aéronefs, prennent toutes mesures pour assurer que les aliments et l'eau destinés à la consommation, tant dans les aéroports qu'à bord des aéronefs, soient préparés, manipulés, conservés et servis selon les règles de l'hygiène conformément aux recommandations et aux normes de l'Organisation mondiale de la Santé.

6.46 PRATIQUE RECOMMANDÉE.

Il est recommandé que les Etats contractants, en coopération avec les administrations aéroportuaires et les exploitants d'aéronefs, fassent en sorte que soit institué un système efficace pour évacuer et rendre inoffensives les matières fécales, les ordures, les eaux usées, ainsi que les denrées alimentaires impropres à la consommation et autres matières reconnues dangereuses pour la santé, conformément à la recommandation de l'Organisation mondiale de la Santé.»

De même, le Comité consultatif médical de l'IATA recommande aux compagnies membres certaines procédures pour la surveillance des normes sanitaires appliquées par les entreprises de restauration des aéroports qui fournissent, préparent, manipulent et entreposent des vivres et de l'eau destinés aux aéronefs, et il a publié un code d'hygiène alimentaire dans les transports aériens (9) qui complète les dispositions du présent Guide et constitue un manuel d'usage courant pour tous ceux qui participent à des activités de restauration dans le monde des transports aériens.

Partant du principe que les mesures de santé publique propres à assurer la protection des usagers des transports aériens sont bien connues et que dans de nombreux pays il existe une législation nationale ou locale qui impose les garanties nécessaires, le présent Guide vise à faciliter l'application pratique des directives générales et la mise en œuvre des lois; à cet effet, il donne les informations détaillées nécessaires pour l'instauration de conditions d'hygiène et de salubrité satisfaisantes dans les transports aériens internationaux.

La présente publication s'adresse à tous ceux qui, à un titre quelconque, exécutent ou dirigent la préparation et la mise en œuvre de mesures concernant la fourniture, l'exploitation, l'entretien et la surveillance, tant dans les aéroports qu'à bord des aéronefs, des matériels, services et installations servant directement ou indirectement à protéger contre les infections les équipages, passagers et personnels au sol ainsi que les visiteurs des aéroports. Il est aussi destiné au organismes et personnes ci-après :

- 1) administrations et autorités de santé publique, administrations aéronautiques et administrations des aéroports;
- 2) entreprises de transport aérien;
- 3) personnel des aéroports et des entreprises de transport aérien;
- 4) fournisseurs et concessionnaires des aéroports et des entreprises de transport aérien;
- 5) ingénieurs chargés de la conception des aéroports et constructeurs d'aéronefs.

Son objet est d'indiquer comment on peut assurer, dans le monde entier, la protection susmentionnée par l'application d'instructions détaillées en matière de contrôle sanitaire, tant dans les aéroports qu'à bord des aéronefs.

Pour les cas où des renseignements plus détaillés seraient nécessaires, on a indiqué les sources auxquelles ils peuvent être obtenus. Etant donné que le présent Guide a presque uniquement trait à la protection contre les infections, il ne comporte pas d'observations relatives au confort des voyageurs, en ce qui concerne des facteurs tels que l'aération, la température, l'humidité, les odeurs, les variations barométriques, les bruits et les vibrations.

3. GÉNÉRALITÉS

Les principes énoncés ci-après doivent être considérés comme des critères minimaux. Pour assurer une protection optimale de la santé des équipages et passagers, les organismes responsables peuvent prendre des mesures plus rigoureuses que celles qui sont indiquées dans le présent Guide et les exploitants peuvent prévoir et utiliser un matériel et des méthodes considérés comme supérieurs à ceux qui sont recommandés ici. Si les modalités d'application peuvent varier d'une région à l'autre, il ne faut en aucun cas déroger aux principes de base suivants :

- 1) les vivres et l'eau ainsi que le matériel et les ustensiles doivent être exempts de micro-organismes pathogènes et de substances toxiques;
- 2) les personnes ne doivent pas être en contact avec des déchets infectés, en particulier s'ils sont d'origine humaine; et
- 3) les personnes ne doivent pas être en contact avec des insectes, rongeurs et autres vecteurs de maladies infectés.

Lors de la conception et de la construction des aéroports, il faut tenir compte de facteurs sanitaires dans le choix du site. Il doit y avoir assez de place et des installations suffisantes pour satisfaire les besoins actuels et permettre éventuellement un développement ultérieur de tous les services. Faute de quoi risquent de se poser par la suite de nombreux problèmes qui seront parfois liés à des questions d'hygiène et de salubrité. Lors du choix du site d'un nouvel aéroport, des consultations poussées doivent avoir lieu avec les administrations et autorités sanitaires dès la phase de planification.

Pour réduire au minimum le risque de maladies pouvant se propager rapidement dans le monde entier, il faut analyser à fond les problèmes de santé existants et potentiels avant de se prononcer définitivement sur l'emplacement et la construction des aéroports. Parmi les facteurs à prendre en considération figurent :

- 1) l'origine, la pureté et la suffisance de l'approvisionnement en eau;
- 2) l'éloignement des gîtes larvaires de moustiques et la direction des vents dominants (10);
- 3) les moyens naturels et artificiels de drainage.

Les aéroports non classés comme «sanitaires» et ne disposant pas d'un service médical organisé et doté d'un personnel adéquat peuvent généralement compter sur le concours des autorités sanitaires locales; celles-ci disposent souvent d'un personnel spécialisé qui est chargé de résoudre les problèmes de santé et de salubrité des aéroports.

Certains aéroports sont situés très à l'écart des agglomérations, loin des réseaux de distribution d'eau et d'évacuation des eaux usées. Ils se

trouvent aussi parfois en dehors du ressort d'administrations sanitaires bien établies et bien organisées. En pareil cas, les autorités des aéroports doivent faire face à de plus lourdes responsabilités et peuvent être obligées d'organiser la mise en place et l'entretien des installations et services nécessaires pour assurer un approvisionnement en vivres et en eau sains, la lutte contre les vecteurs et les rongeurs et, enfin, le ramassage et l'évacuation des déchets solides et liquides.

L'expansion régulière des voyages aériens à laquelle on a fait allusion plus haut oblige à construire de nouveaux aéroports et à agrandir ceux qui existent déjà. Ces aéroports entrent souvent en service avant que toutes les installations requises aient été mises en place ou que le réaménagement soit terminé. Dans ce cas, il faut veiller tout particulièrement au respect des normes d'hygiène et de salubrité.

Toutes les opérations de service au sol effectuées dans les aéroports (chargement des vivres et de l'eau, évacuation des matières fécales et des déchets solides, nettoyage des cabines, etc.) doivent être exécutées avec efficacité et rapidité. Il est essentiel que les départs ne soient pas retardés par une mauvaise conduite de ces opérations si l'on veut éviter de priver le transport aérien d'un des principaux avantages : la rapidité. En outre, il peut arriver que les horaires de vol ne soient pas respectés si des membres de l'équipage sont victimes d'une indisposition soudaine, par exemple une toxi-infection alimentaire qui les met hors d'état d'assurer leur service. Il se peut alors qu'il n'y ait pas de personnel de remplacement, notamment aux aéroports de transit, car la vitesse accrue des aéronefs a permis de réduire le nombre des escales où il est nécessaire de loger les équipages. L'OACI a énoncé les principes de base à observer pour accélérer le trafic aérien (8).

La plupart des entreprises de transport aérien ont leur propre service médical qui a pour fonction essentielle d'assurer la protection sanitaire du personnel et des passagers. Si l'inspection des aéroports et des installations des compagnies relève au premier chef des autorités sanitaires, ce travail est souvent complété par le personnel sanitaire spécialisé qu'emploient certaines entreprises de transport aérien. Les activités de ce personnel, qui s'exercent dans tous les pays où l'entreprise exploite un service, consistent généralement à donner des avis sur toutes questions d'hygiène et de salubrité pouvant intéresser les équipages, le personnel au sol et les passagers. Ce personnel sanitaire s'occupe des questions suivantes : hygiène alimentaire sous tous ses aspects, approvisionnement en eau, désinfection, désinfection, désinsectisation, collecte et évacuation des déchets solides et liquides, participation à l'éducation sanitaire, etc. et il est recommandé à toutes les entreprises de transport aérien de s'assurer sa collaboration. Certaines ont une tendance louable à se grouper pour agir conjointement lorsque des problèmes d'hygiène particuliers se posent aux aéroports autres que la « base principale » (aéroport où se trouvent les principaux services de maintenance de l'entreprise).

En raison de la rapidité des transports aériens, les équipages et les voyageurs qui, dans de nombreux cas, sont habitués dans leur propre

pays à une eau et des aliments sains n'ont pas le temps d'acquérir une immunité ou une résistance aux maladies locales, transmises par les aliments ou l'eau, auxquelles ils sont de plus en plus fréquemment exposés. D'ailleurs, ils n'ont guère d'autre possibilité que d'accepter les boissons et les aliments qui leur sont offerts. Ils importe donc au plus haut point que les mesures les plus rigoureuses soient prises par tous les responsables pour protéger la santé des passagers pendant toute la durée de leur voyage.

Passagers et équipages doivent recevoir préalablement des renseignements sur les précautions à prendre, notamment lorsqu'ils se rendent dans des pays où l'assainissement laisse à désirer (11). Il faut notamment leur donner des conseils sur les moyens pratiques d'éviter les maladies transmises par les aliments et l'eau, par exemple :

- 1) faire bouillir toute eau de boisson de provenance douteuse;
- 2) éviter les fruits non pelés;
- 3) désinfecter correctement tous les légumes crus tels que les salades;
- 4) bien faire cuire toutes les viandes et poissons;
- 5) éviter les crèmes glacées qui n'ont pas été confectionnées par une entreprise de bonne réputation;
- 6) éviter les fruits de mer dont on ignore la provenance;
- 7) veiller à maintenir une très bonne hygiène personnelle.

(Des renseignements sur le risque de paludisme auquel sont exposés les voyageurs internationaux ont été publiés ailleurs) (12).

Pour s'acquitter de ses obligations, le personnel des administrations et autorités sanitaires employé dans les aéroports — en particulier celui qui s'occupe à un titre quelconque des normes d'hygiène et de salubrité dans les transports aériens internationaux — doit connaître parfaitement les dispositions pertinentes du Règlement sanitaire international, notamment l'article 14 qui est ainsi conçu :

«1. Les administrations sanitaires font en sorte que les ports et les aéroports de leur territoire soient pourvus d'une organisation et d'un outillage adéquats pour permettre l'application des mesures prévues au présent Règlement.

2. Tout port ou aéroport doit disposer d'eau potable et de denrées alimentaires saines, de provenances approuvées par l'administration sanitaire, à l'usage et pour la consommation du public, soit à terre, soit à bord des navires ou des aéronefs. L'eau potable et les denrées alimentaires sont conservées et manipulées dans des conditions propres à les protéger de toute contamination. L'autorité sanitaire inspecte périodiquement le matériel, les installations et les locaux, et prélève des échantillons d'eau et de denrées alimentaires, qui sont soumis à des examens de laboratoire afin de vérifier que les dispositions du présent article sont respectées. A cette fin, comme pour toute autre mesure sanitaire, les principes et recommandations énoncés dans les guides publiés à ce sujet par l'Organisation sont appliqués dans toute la mesure du possible en respectant les exigences du présent Règlement.

3. Tout port ou aéroport doit disposer d'un système efficace pour évacuer et rendre inoffensives les matières fécales, les ordures ménagères, les eaux usées, ainsi que les denrées alimentaires impropres à la consommation et autres matières reconnues dangereuses pour la santé publique.»

Parmi les autres articles du Règlement qu'il convient de noter au sujet du présent Guide, figurent les articles 19 et 63 dont voici le texte :

«Article 19

1. Selon l'importance du trafic international de leur territoire, les administrations sanitaires désignent comme aéroports sanitaires un certain nombre d'aéroports de ce territoire, étant entendu que les aéroports ainsi désignés doivent satisfaire aux conditions énoncées au paragraphe 2 du présent article, ainsi qu'aux dispositions de l'article 14.
2. Tout aéroport sanitaire doit disposer :
 - a) d'une organisation médicale comportant le personnel, le matériel et les locaux nécessaires;
 - b) des moyens voulus pour transporter, isoler et traiter les personnes infectées ou les suspects;
 - c) des moyens nécessaires pour une désinfection et une désinsectisation efficaces, pour la destruction des vecteurs et des rongeurs, ainsi que pour l'application de toute autre mesure appropriée prévue au présent Règlement;
 - d) d'un laboratoire bactériologique ou des moyens voulus pour l'envoi des matériels suspects à un tel laboratoire;
 - e) des moyens nécessaires pour la vaccination contre la variole à l'intérieur de l'aéroport et, soit à l'intérieur soit à l'extérieur de l'aéroport, des moyens nécessaires pour la vaccination contre le choléra et contre la fièvre jaune.»

«Article 63

1. Si, à l'arrivée d'un navire, aéronef, train, véhicule routier ou autre moyen de transport, un cas de choléra est constaté, ou si un cas s'est produit à bord, l'autorité sanitaire a) peut soumettre les passagers ou les membres de l'équipage jugés suspects à une surveillance ou à un isolement pendant une période qui ne doit pas dépasser cinq jours à compter de la date de débarquement; b) est responsable du contrôle de l'enlèvement et de l'élimination, dans des conditions hygiéniques, des réserves d'eau, des aliments (à l'exclusion de la cargaison), des déjections humaines, des eaux usées, y compris les eaux de cale, des matières résiduelles et de toutes autres matières considérées comme contaminées, ainsi que de la désinfection des réservoirs d'eau et du matériel servant à la manipulation des aliments.
2. Une fois appliquées les mesures prescrites sous b), le navire, aéronef, train, véhicule routier ou autre moyen de transport est admis à la libre pratique.»

Des observations qui précèdent, il s'ensuit naturellement que la coopération la plus étroite s'impose entre les diverses autorités si l'on veut mettre en place des installations de qualité et instaurer des normes d'hygiène élevées. Le personnel des autorités sanitaires, des entreprises de transport aérien et de la direction des aéroports, notamment celui dont les activités sont en rapport avec l'approvisionnement en vivres et en eau, ainsi qu'avec la collecte et l'évacuation des déchets solides et liquides, y compris les déchets alimentaires, devraient mettre leurs connaissances et leurs ressources en commun et coordonner leurs activités afin de mieux servir les intérêts de tous. On trouvera à l'annexe 7 un exposé des mesures administratives qu'exige, à l'échelon national, l'application des dispositions du présent Guide.

Sur le plan international, l'OMS s'attache, en coopération avec les administrations de l'aviation civile représentées par l'OACI et l'industrie

des transports aériens représentée par l'IATA, à améliorer la surveillance de l'approvisionnement en eau des aéroports et des aéronefs, le ramassage et l'évacuation des déchets, et la manipulation, la préparation, la conservation et le transport des aliments servis dans les aéroports et sur les vols internationaux.
