

## **ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION**

### **COMITÉ EXÉCUTIF**

#### **Point 19 : Santé et bien-être des passagers et des équipages**

#### **MESURES DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LE SRAS**

(Note présentée par la République populaire de Chine)

#### **SOMMAIRE**

La présente note brosse un tableau général des mesures prises par l'industrie de l'aviation civile en Chine pour la prévention et la lutte contre le syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS). L'application de ces mesures a permis d'enrayer la propagation du SRAS par le transport aérien, d'assurer la sécurité des passagers et des équipages et d'accumuler une expérience utile pour l'industrie du transport aérien dans son traitement des problèmes de santé publique, tels que ceux que posent les maladies contagieuses. D'autres questions appellent cependant un complément d'étude.

L'Assemblée est invitée à approuver les recommandations présentées au paragraphe 4.

### **1. INTRODUCTION**

1.1 L'apparition du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) au printemps de 2003 a frappé 8 098 personnes dans 29 pays du monde, entraînant la mort de 774 d'entre elles. En Chine, la pandémie a atteint 266 villes et comtés dans 24 provinces, touchant au total 5 327 personnes, dont 349 sont décédées. Sous la direction du Gouvernement chinois et avec la coopération active d'organismes internationaux tels que l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Association du transport aérien international (IATA), l'industrie de l'aviation civile en Chine a réussi, en établissant et en appliquant strictement diverses mesures de lutte et de prévention, à enrayer la propagation du SRAS par le transport aérien, à assurer la sécurité des passagers et des équipages et à accumuler une précieuse expérience pour l'industrie du transport aérien dans le monde dans son traitement des questions de santé publique telles que les maladies contagieuses. En juillet 2003, trois grands aéroports internationaux de la Chine (Aéroport international de la capitale Beijing, Aéroport Pudong de Shanghai et Aéroport Baiyun de Guangzhou) ont subi avec succès une évaluation de l'OACI sur les mesures de lutte contre le SRAS, et une « Déclaration d'évaluation » a été délivrée en conséquence.

(5 pages)

G:\A.35\A.35.wp.264.fr\A.35.wp.264.fr.doc

## **2. MESURES DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LE SRAS PRISES PAR L'INDUSTRIE DE L'AVIATION CIVILE EN CHINE**

### **2.1 Établissement d'un plan d'urgence préliminaire pour la prévention et la lutte contre le SRAS**

2.1.1 Se fondant sur la *Loi de la République populaire de Chine (RPC) sur la prévention et la lutte contre les maladies contagieuses*, la *Loi de la RPC sur les mesures de santé et de quarantaine aux frontières*, les *Règlements sur les mesures de santé et de quarantaine dans le transport intérieur* et les *Mesures de gestion pour la prévention et la lutte contre le SRAS*, le Gouvernement chinois a formulé le *Programme de travail préliminaire du système de l'aviation civile pour la prévention et la lutte contre le SRAS* (Plan d'urgence), le *Programme préliminaire pour la surveillance et la lutte contre le SRAS aux points d'entrée* et les *Règlements sur les renseignements préalables concernant les passagers des vols internationaux et des vols intérieurs*. Les aéroports et les compagnies aériennes de Chine ont tous établi leurs propres plans d'urgence préliminaires et leurs méthodes d'acheminement en conformité avec les lois et règlements susmentionnés.

### **2.2 Établissement d'organismes spéciaux avec du personnel détaché pour traiter les cas de SRAS**

2.2.1 L'Administration générale de l'aviation civile de Chine (CAAC) et ses administrations régionales ont toutes mis sur pied des groupes directeurs de prévention et de lutte contre le SRAS. Tous les transporteurs, aéroports et centres de contrôle de la circulation aérienne ont établi leurs postes de commandement respectifs. Ces organismes ont organisé et effectué diverses activités de prévention et de lutte contre le SRAS, sous la direction unifiée du Poste de commandement national de la Chine pour la prévention et la lutte contre le SRAS et en étroite collaboration avec les autorités et les institutions de santé et de quarantaine, de contrôle des maladies, d'intervention médicale d'urgence et de contrôle frontalier.

### **2.3 Fourniture d'installations, de matériel et de personnel pour la prévention et la lutte contre le SRAS**

2.3.1 Les compagnies aériennes, les vols et les aéroports disposent tous d'un certain nombre de dispositifs de désinfection, d'instruments de mesure de température et de masques. Des salles temporaires ont été aménagées à tous les aéroports pour la surveillance des patients fiévreux, avec des ambulances en attente et des systèmes de communication ainsi qu'un personnel spécialisé.

### **2.4 Établissement de liaisons et de systèmes de traitement d'épidémie et de compte rendu**

2.4.1 Des liaisons ont été établies entre les compagnies aériennes/aéroports et les services de santé publique locaux, les organismes de prévention et de lutte contre les maladies, les services de nettoyage et les hôpitaux désignés spécifiquement par le gouvernement pour le traitement du SRAS, afin de préciser leurs responsabilités respectives, ainsi que les méthodes de fonctionnement, les moyens de communication pour les comptes rendus sur les situations d'épidémie, le traitement médical sur place, la réorientation des passagers présentant des signes de fièvre, de toux et d'essoufflement, les enquêtes épidémiologiques, le diagnostic et le traitement.

2.4.2 Les compagnies aériennes et les aéroports ont tous établi un système de permanence de 24 heures sur 24 pour la prévention et la lutte contre le SRAS et pour la communication de comptes rendus sur la situation de l'épidémie du SRAS. Toute information sur l'épidémie doit être communiquée aux administrations locales de l'aviation civile et de la santé publique aussitôt qu'un cas suspect est détecté dans les fiches de déclaration de santé des passagers, les résultats des prises de température ou les patrouilles médicales. En outre, les compagnies aériennes et les aéroports ont tous adopté un système de compte rendu sans exception concernant le SRAS, fondé sur des critères uniformes de l'État.

## 2.5 Mesures particulières pour la prévention et la lutte contre le SRAS

2.5.1 Des campagnes de sensibilisation du public ont été lancées afin d'informer et de conseiller la population sur la prévention et la lutte contre le SRAS. La CAAC a créé une page spéciale sur le SRAS sur son site web (<http://www.caac.gov.cn/sars>) dans laquelle elle affiche les règlements nationaux pertinents et les mesures qu'elle a prises pour combattre le SRAS, ainsi que les informations reçues de l'OMS. Les aéroports ont communiqué des renseignements et des avis sur le SRAS et sur les mesures de prévention et de lutte contre le SRAS par divers moyens, tels que les affichages sur écran électronique et les bulletins, les affiches et les brochures distribuées dans les aéroports, notamment dans les aires de départ et d'arrivée.

2.5.2 Un système de déclaration de santé a été mis en place pour les passagers au départ et à l'arrivée. Les aéroports exigent tous que les passagers des vols intérieurs remplissent de bonne foi une fiche de santé normalisée à l'arrivée et avant le départ. Les passagers arrivant en Chine ou quittant le pays doivent remplir une déclaration de santé/quarantaine, indiquant leurs nom, nationalité, numéro de passeport, modes de voyage, température corporelle, symptômes éventuels, endroits visités durant les deux semaines précédentes, adresse et numéro de téléphone où ils peuvent être rejoints au cours des deux semaines suivantes.

2.5.3 Les passagers et le personnel (y compris les membres d'équipage) sont soumis à des prises de température. Des dispositifs de mesure instantanée de la température ont été installés à cette fin dans les passages à l'arrivée et au départ de tous les aéroports. Les personnes dont la température dépasse 37,5 °C ne sont pas autorisées à embarquer (sauf dans les cas où les autorités compétentes ont déterminé que le SRAS n'est pas en cause) et doivent porter des masques. Celles dont la température est supérieure à 38 °C sont dirigées vers des salles de contrôle temporaires aménagées à l'intention de patients fiévreux, pour examen complémentaire et isolement, en attendant d'être transférées vers des institutions médicales. Les membres du personnel qui présentent des symptômes tels que la fièvre ne sont pas autorisés à effectuer leur travail courant.

2.5.4 Des inspections médicales sont effectuées sur les passagers au départ et à l'arrivée par des agents de quarantaine et par un personnel médical spécialement formé. Ceux qui sont soupçonnés d'avoir le SRAS doivent porter des masques et sont envoyés vers la salle de contrôle temporaire, aux fins d'examen complémentaire et d'isolement, avant d'être transportés par ambulances spéciales vers des hôpitaux spécialement désignés par le gouvernement, pour diagnostic et traitement.

2.5.5 Les bâtiments d'aérogare et les aéronefs sont désinfectés et aérés, et font l'objet d'une inspection sanitaire. Les déchets provenant des aéronefs sont désinfectés ou incinérés.

## 2.6 **Prévention et lutte contre le SRAS à bord des aéronefs**

2.6.1 Le personnel de cabine est tenu d'observer soigneusement l'état de santé des passagers. Si une personne atteinte du SRAS, un cas suspect ou un passager ayant une température supérieure à 38 °C est détecté, les équipages et les services responsables doivent prendre les mesures suivantes :

- 1) Le pilote commandant de bord doit signaler immédiatement au centre de commandement local de l'aéroport concerné, par l'intermédiaire des services de contrôle de la circulation aérienne, le nom de l'exploitant, le type et le numéro d'immatriculation de l'aéronef, le numéro de vol, les aéroports de départ, d'escale et de destination, le nombre de membres d'équipage et de passagers, le nombre de passagers atteints et les principaux symptômes observés.
- 2) Tout en prenant les mesures de protection personnelle nécessaires, les membres de l'équipage de cabine sont tenus de diriger les passagers atteints vers des endroits relativement isolés et désigner des toilettes destinées à leur usage exclusif. Ils doivent aussi faire porter des masques aux passagers atteints et à ceux qui ont été directement exposés ou prendre d'autres mesures de précaution. En outre, l'accès entre les différents compartiments des cabines est restreint. Les déchets des personnes atteintes sont recueillis, isolés et mis sous scellés.
- 3) Sur réception du rapport, le centre de commandement de l'aéroport doit en rendre compte rapidement à l'agence locale de santé publique, à l'administration régionale de la CAAC et au centre de commandement de l'aéroport où les patients devaient débarquer, et traiter le cas conformément aux procédures de l'aéroport.
- 4) Une fois l'avion au sol, l'aéroport doit transférer les passagers atteints à l'agence de santé locale aux fins de quarantaine et d'examen complémentaire en application des dispositions pertinentes. L'aéroport est également tenu d'obtenir les résultats des examens médicaux des passagers fiévreux de manière à pouvoir en rendre compte en temps utile aux autorités compétentes. Les équipages et les autres passagers du même vol sont évalués et traités en conséquence, conformément aux critères et principes nationaux établissant la différence entre une exposition proche et une exposition générale.
- 5) L'aéronef ne sera autorisé à poursuivre son vol que lorsque les sièges occupés par les passagers atteints et les sièges avoisinants, ainsi que les articles et les toilettes qu'ils ont utilisés, auront été désinfectés à fond et aérés par des spécialistes de la santé ou du personnel formé à cette fin.

## 3. **EXPÉRIENCE ACQUISE PAR L'INDUSTRIE DE L'AVIATION CIVILE EN CHINE DANS LA PRÉVENTION ET LA LUTTE CONTRE LE SRAS**

3.1 Notre expérience pratique de la prévention et de la lutte contre le SRAS nous a permis de tirer les leçons suivantes :

- 1) Des règlements et des procédures nouveaux ou améliorés pour les cas d'urgence aérienne touchant à la santé, ainsi qu'une meilleure supervision, inspection et

coordination par les administrations de l'aviation civile, garantissent une amélioration de la prévention et de la lutte contre les urgences médicales dans ce domaine.

- 2) Les éléments clés de toute démarche préventive efficace sont des plans d'urgence adaptés aux conditions propres à l'aviation civile et couvrant les problèmes de santé publique tels que les maladies contagieuses, les risques biologiques et chimiques, ainsi que des mécanismes nouveaux ou améliorés de prévention et de lutte mis en œuvre à l'échelle de l'industrie et appuyés des ressources financières nécessaires, de stocks de matériels, de la formation de personnel et d'exercices publics.
- 3) Une étroite coopération et des échanges fréquents sont nécessaires avec des organisations internationales telles que l'OMS, l'OACI et l'IATA afin d'obtenir des directives techniques qui permettront d'apporter en temps utile les améliorations nécessaires aux mesures de prévention et de lutte en cas d'urgences de santé publique dans le domaine du transport aérien, et de réduire les pertes et les risques de ce secteur.

#### 4. **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

##### 4.1 L'Assemblée est invitée :

- 1) à prendre note des mesures prises et de l'expérience acquise par le secteur de l'aviation civile de la Chine en matière de prévention et de lutte contre le SRAS ;
- 2) à renforcer l'étude par l'OACI de la question de la santé et du bien-être des passagers et des équipages ainsi que de l'application pratique de ses résultats ;
- 3) à revoir ou à amender les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale qui concernent ce domaine de façon à y prévoir des normes et des pratiques recommandées pour les compagnies aériennes et les aéroports sur la façon de faire face aux maladies contagieuses, aux risques biologiques ou chimiques et aux autres problèmes d'urgence de santé publique susceptibles de nuire à la santé et au bien-être des passagers et des membres d'équipage, pour que les États contractants les appliquent dans leur action face à ces problèmes de l'aviation civile.