

INFORMATION SANITAIRE

Convention Générale Contre la Dengue

Dans le but de prévenir et combattre la propagation de la fièvre dengue, le Gouvernement de la République de Grèce a soumis à des autres Gouvernements un projet de convention contenant les dispositions suivantes:

ARTICLE 1.—Lorsque la dengue apparaîtra sous la forme épidémique dans l'un des territoires auxquels la présente convention est applicable, l'Autorité supérieure d'Hygiène de ce territoire en fera la notification aux autorités sanitaires de tous les autres territoires auxquels la convention est applicable.

Elle tiendra l'Office International d'Hygiène publique au courant de la marche de l'épidémie.

ART. 2.—Lorsque dans l'un des territoires auxquels la présente convention est applicable une épidémie de dengue aura été constatée dans un port ou dans la région avoisinant un port, l'Autorité sanitaire dudit port recommandera aux capitaines et, éventuellement aux médecins des navires, de faire procéder, aussitôt après le départ du port, à la recherche et à la destruction des moustiques et de leur larves dans toutes les parties accessibles du navire, notamment dans les cabines, les postes d'équipage, les cambuses, les cuisines, les chaufferies, les réservoirs d'eau et tous locaux spécialement susceptibles de donner asile aux moustiques.

Elle invitera le médecin, et à défaut le capitaine, à prendre les dispositions nécessaires pour que, si des cas de dengue venaient à se produire à bord, les malades puissent être isolés dans des conditions telles qu'ils ne puissent pas être piqués par des moustiques.

ART. 3.—Dans l'un des territoires auxquels la présente convention est applicable, tout navire provenant d'un port où règne une épidémie de dengue et arrivant dans un port dont l'autorité sanitaire a lieu de craindre que la maladie ne s'y propage, en raison de la présence en nombre élevé de moustiques susceptibles de la transmettre, pourra être soumis aux mesures suivantes:

(a) Arraînement, comportant la réponse, par le médecin, et à défaut par le capitaine, à la question: "Y a-t-il, ou y a-t-il eu à bord des personnes atteintes de dengue?"

(b) Visite médicale. Les malades, atteints de dengue depuis moins de 5 jours, qui désireraient quitter le navire seront débarqués de jour, et pourront être isolés à terre, suivant les instructions des autorités sanitaires compétentes, dans des conditions qui les mettent à l'abri des piqûres de moustiques, jusqu'à l'expiration d'un délai de 5 jours à partir du début de la maladie.

(c) Inspection du navire en vue de s'assurer qu'il n'y existe pas de *Stégomyia*, sous la réserve qu'il serait tenu compte des mesures déjà prises en cours de route. Au cas où la présence à bord de *Stégomyia* serait constatée, l'autorité sanitaire du port pourra faire procéder à la destruction des moustiques.

(d) Exceptionnellement, l'autorité sanitaire du port pourra, si elle le juge nécessaire en raison des circonstances, mettre les passagers débarqués sous

surveillance et consigner les équipages à bord, sauf si la sortie est demandée pour des raisons de service, jusqu'à l'expiration d'un délai de 8 jours à partir de l'exposition au risque.

ART. 4.—Lorsque l'existence de l'épidémie de dengue est établie dans un des territoires auxquels la présente convention est applicable, ayant une frontière de terre avec un autre territoire sur lequel la convention est aussi applicable, les autorités sanitaires de ce dernier territoire peuvent s'ils le jugent nécessaire prendre à ces frontières les mesures suivantes:

(a) Les passagers peuvent être mis sous surveillance pour une période ne dépassant pas 8 jours à partir du dernier jour de l'exposition à l'infection.

(b) Les passagers suspects d'être atteints de la fièvre de dengue depuis moins de 5 jours peuvent être isolés, suivant les instructions des autorités sanitaires, dans des conditions qui les mettent à l'abri des piqûres de moustiques jusqu'à l'expiration d'un délai de 5 jours à partir du début de la maladie.

ART. 5.—Les mesures exposées dans les articles 3 et 4 seront considérées comme constituant un maximum des limites dans lesquelles les Gouvernements détermineront la procédure qui sera appliquée respectivement dans les ports et frontières de terre. (Copanaris, Ph.: Communication faite au Comité permanent de l'Office International d'Hygiène Publique, dans sa session de mai 1933.)

L'Anhydride Sulfureux dans la Fumigation des Navires

Comparé à HCN, l'anhydride sulfureux ne comporte que peu de risques. Les cas de décès ou d'accidents par la fumigation sont bien trop rares pour douter de cette vérité. Même en attribuant aux effets du gaz tous les décès par pneumonie consécutifs à l'exposition à SO_2 , leur total n'approcherait pas le nombre des cas connus d'accidents causés par les fumigations à l'acide cyanhydrique. D'autre part, par rapport au nombre de fumigations de toute espèce, le total des accidents ayant cette source est relativement faible. Comparés aux décès par peste survenant à la suite de l'introduction de cette maladie dans un territoire infestable, les décès causés par la fumigation ne sont qu'une goutte dans un baquet, une toute petite goutte dans un très grand baquet.

Ceci nous amène à considérer le point de vue selon lequel les dangers de la fumigation sont réellement évalués dans la plupart des pays. Généralement les risques relatifs du procédé se trouvent balancés par son efficacité relative pour empêcher l'introduction de la maladie. Un 3^{ème} facteur apparaît en ce qui concerne la peste: le dommage relatif qui peut s'ensuivre si la maladie est introduite. Dans un certain nombre de ports apparaît un quatrième facteur: la forme de la réaction locale aux décès par fumigation. Du point de vue de ces facteurs la tendance actuelle est en faveur du procédé le plus efficace, même si celui-ci doit être adopté au prix d'un plus grand nombre d'accidents.

Il serait futile de discuter plus longuement les risques à ce point de vue. Dans chaque pays, les autorités détermineront sans doute les procédés en tenant compte de la façon dont ces facteurs les atteignent directement. On doit toutefois faire remarquer qu'avec la pratique actuellement en vigueur, de l'acceptation presque universelle des certificats de fumigation, tout procédé, quel qu'il soit, appliqué dans un port influe nécessairement, jusqu'à un certain point, sur la sécurité des autres ports visités par les mêmes navires.

Pour l'instant, on ne paraît pas disposer de données suffisamment précises pour se prononcer sur la valeur de la fumigation des navires par SO_2 . Il y aurait lieu en particulier: 1^o de déterminer les concentrations réellement obtenues dans divers compartiments fumigés au moyen de SO_2 , notamment à l'intérieur d'endroits clos ou partiellement clos, des refuges à rats, etc., 2^o de pratiquer des fumigations d'essai avec ce fumigant, suivies de nouvelles fumigations soigneusement conduites