

2022


**TEXTES REGLEMENTAIRES INTERNATIONAUX
EN MATIERE DE GESTION DE SITUATION DE CRISE**

ANAC-BF






POM01-TXT 01-A

26/04/2022

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 2 sur 17

MAITRISE DU DOCUMENT

Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date	
Rédacteur	IPGQSS	Adama ZONGO		26/04/2022	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Version électronique - Tout inspecteur - IGQSS - DANAS - DEA - DTA - DAFC ▪ Version papier (Voir Liste de diffusion contrôlée)
Approbateur	Directeur Général	Azakaria TRAORE			
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS					
Version	Date	Justification			
A	26/04/2022	Création			

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 4 sur 17

LISTE DE DIFFUSION

N° de copie	Sigle	Destinataires	Format
01	DG	Directeur Général	P/E
02	IGQSS	Inspection Gestion Qualité Sécurité Sureté	P/E
03	DANAS	Direction des Aéroports, de la Navigation Aérienne et de la sureté	P/E
04	DEA	Direction de l'Exploitation des Aéronefs	P/E
05	DTA	Direction du Transport Aérien	P/E
06	DAFC	Direction de l'Administration, des Finances et de la Comptabilité	P/E
00	CID	Cellule Informatique et documentation	P/E


Observations:

P = Version Papier

E = Version Electronique


00 = Version originale de référence



	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 5 sur 17

SOMMAIRE

MAITRISE DU DOCUMENT	2
AMENDEMENTS	3
LISTE DE DIFFUSION	4
TEXTES REGLEMENTAIRES INTERNATIONAUX	6
EN MATIERE DE GESTION DE SITUATION DE CRISE.....	6
INTRODUCTION	6
1. DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE.....	6
1.1. DANS LE DOMAINE DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE (ANS)	6
1.2. DANS LE DOMAINE LICENCE DU PERSONNEL.....	9
1.3. DANS LE DOMAINE DES OPERATIONS AERIENNES	11
1.4. DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS	12
1.5. DANS LE DOMAINE AGA	14
2. DANS LE DOMAINE AVSEC	15
3. DANS LE DOMAINE DE LA SANTE.....	16

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 6 sur 17

TEXTES REGLEMENTAIRES INTERNATIONAUX EN MATIERE DE GESTION DE SITUATION DE CRISE

INTRODUCTION

Le Burkina Faso, comme l'ensemble des États contractants de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), a ratifié la convention de Chicago et ses annexes. Ces textes réglementaires et d'autres documents OACI, évoquent éventuellement dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la facilitation du transport aérien, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, du développement économique du transport aérien et de la protection de l'environnement, la gestion des situations de crise.

A cet effet, un point est fait concernant les textes réglementaires en matière de gestion de situation de crise pour les domaines ci-après :

1. DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE

1.1. DANS LE DOMAINE DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE (ANS)


1.1.1 Dans la Convention de l'OACI, l'Article 9 traite des zones interdites.

1.1.2 Dans l'Annexe 2 : Règles de l'Air :

Les règles générales qui sont applicables en cas d'interruption des communications y figurent :

- le point 2.5 traite de l'usage de substances psycho actives,
- le point 3.7, traite de l'intervention illicite et
- le point 3.8 traite de l'interception des aéronefs civils.
- L'appendice 1 de l'annexe 2 traite des signaux de détresse et d'urgence.
- Le supplément B de l'annexe 2 traite des procédures constituant les éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite.

1.1.3 Dans l'annexe 10, Télécommunications aéronautiques volume 2, Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne :


	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 7 sur 17

- Le Chapitre 2 traite au point 2.5, des transmissions superflues et au point 2.6, du Brouillage.
- Le Chapitre 5 traite au point 5.2 de l'interruption des communications vocales, au point 5.3, des Procédures de communications radiotéléphoniques de détresse et d'urgence et au point 5.4, des Communications relatives à des actes d'intervention illicite.
- Le Chapitre 7 traite au paragraphe 7.1.3 de l'interruption de service.
- Le Chapitre 8 traite au point 8.2 des Procédures en cas d'urgence, de danger et de panne de l'équipement.

1.1.4 Dans l'Annexe 11 relative aux Services de la circulation aérienne :

- le CHAPITRE 2 traite :
 - o de la coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol
 - o du Service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence ;
 - o des situations fortuites en vol ;
 - o de la Gestion de la fatigue
 - o Gestion de la sécurité ;
 - o Des Mesures d'exception ;
- Le SUPPLÉMENT C. concernant les éléments relatifs à la planification des mesures d'exception :
 - o Du Statut des plans de mesures d'exception ;
 - o De la Responsabilité de l'élaboration, de la promulgation et de la mise en œuvre des plans de mesures d'exception ;
 - o Des Mesures préparatoires ;
 - o De la Coordination ;
 - o De l'élaboration, de la promulgation et de l'application des plans de mesures d'exception.

1.1.5 Dans le Doc 9432 (PANS — Manuel de Procédures de radiotéléphonie), le CHAPITRE 9 traite des Procédures en cas de détresse, d'urgence ou d'interruption des communications.

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 8 sur 17

1.1.6 Dans le Doc 4444 (PANS- ATM) sur les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) :

Le CHAPITRE 2 : Gestion de la sécurité des services ATS traite aux :

- Point 2.3 des activités de gestion de la sécurité des services ATS ;
- Point 2.4 de la surveillance des niveaux de sécurité ;
- Point 2.5 des examens de la sécurité. ;
- Point 2.6 des évaluations des risques de sécurité ;
- Point 2.7 des mesures de renforcement de la sécurité.

1.1.7 Le Doc 9718 relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique, Volume I Stratégie en matière de spectre et énoncés de politique de l'OACI, et renseignements connexes, dans son Chapitre 9, les considérations sur la protection contre le brouillage traite aux:

- point 9.3, de la Gestion et du contrôle du brouillage ;
- point 9.4 de l'évaluation de la protection des services radio-aéronautiques ;
- point 9.6 des limites générales pour la protection des services radio-aéronautiques.

1.1.8 Dans l'Annexe 12, Recherches et sauvetage,


- Le chapitre 4 traite des mesures préparatoires,
- Le chapitre 5 traite des procédures de mise en œuvre des cas critiques ;

1.1.9 Dans l'Annexe 13, Enquête sur les accidents et incidents d'aviation :

- Le chapitre 4 traite de la notification des accidents ou incidents graves survenus ;
- Le chapitre 5 traite de l'enquête ;
- Le chapitre 8 traite des mesures de prévention des accidents.

1.1.10 Dans l'Annexe 15, Gestion de l'information aéronautique, le CHAPITRE 3 traite aux :

- Point 3.1, des Exigences en matière de gestion de l'information
- Point 3.2 Spécifications de qualité des données
- Point 3.3 Vérification et validation des données aéronautiques et des informations aéronautiques
- Point 3.4 Détection des erreurs de données

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 9 sur 17

- Point 3.5 Emploi de l'automatisation
- Point 3.6 Système de gestion de la qualité
- Point 3.7 Considérations relatives aux facteurs humains

1.1.11 L'Annexe 18 traite au chapitre 4, des restrictions frappant le transport aérien de marchandises dangereuses.

Les dispositions générales de l'Annexe 18 sont développées par les spécifications détaillées des Instructions techniques du Doc 9284 relatif à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

1.1.12 L'Annexe 19 traite dans ses :

- chapitre 3, des responsabilités de l'état en matière de gestion de la sécurité,
- chapitre 4, du système de gestion de la sécurité (SGS)
- chapitre 5, de la collecte, de l'analyse, de la protection, du partage et de l'échange des données de sécurité et des informations de sécurité.

1.2. DANS LE DOMAINE LICENCE DU PERSONNEL


1.2.1 Dans l'Annexe 1, paragraphe 1.2.7, figurent les dispositions relatives à l'usage de substances psycho actives.

1.2.2 Le chapitre 6 de l'annexe 1 définit trois catégories d'évaluation médicale pour les titulaires d'une licence d'aviation et énonce les exigences physiques et mentales pour les évaluations médicales, y compris les exigences en matière d'essais et de performance pour la vision, la perception des couleurs et l'ouïe.

1.2.3 Le Manuel sur la prévention de l'utilisation problématique de substances sur le lieu de travail de l'aviation (Doc 9654), traite dans ses :

- chapitre 3 : Identification, traitement et réadaptation,
- Chapitre 4 : Conséquences sur l'emploi de la consommation problématique de substances;
- Chapitre 5 : Programmes de dépistages biochimiques, suivis de plusieurs pièces jointes fournissant des exemples de programmes de prévention



	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 10 sur 17

complets et de procédures détaillées, ainsi que des informations et des conseils généraux.


1.2.4 Le Manuel sur les émetteurs laser et la sécurité des vols (Doc 9815) traite dans ses :

- Chapitre 2 : Évaluation de danger de laser,
- Chapitre 3 : Effets biologiques des faisceaux laser et leurs dangers dans la navigation aérienne,
- Chapitre 5 : Sécurité dans l'espace aérien,
- Chapitre 6 : Documentation d'incidents après exposition suspectée à un faisceau laser,
- Chapitre 7 : Examen médical après exposition suspectée à un faisceau laser

Notons que la technique laser produit un faisceau de lumière d'une intensité pouvant endommager en permanence les tissus humains, en particulier la rétine de l'œil, même à une distance de plus de 10 km. À des intensités plus faibles, les faisceaux laser peuvent sérieusement affecter les performances visuelles sans causer de dommages physiques aux yeux. Compte tenu du risque croissant pour la sécurité des vols posé par l'utilisation plus répandue d'émetteurs laser dans les aéroports, l'OACI a mis au point des SARP liés au laser qui sont maintenant inclus dans les annexes 11 et 14 de la Convention.

1.2.5 Le Manuel « FITNESS TO FLY », est un guide médical pour les pilotes, Première édition, 2018, est élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en collaboration avec la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et l'Association du transport aérien international (IATA). Ce guide est axé sur les risques pour la santé auxquels les pilotes sont confrontés au cours de leur carrière et les recommandations médicales qui les aident à atténuer ces risques.

Ce manuel traite des problèmes de santé les plus courants auxquels sont confrontés les pilotes aujourd'hui, la réduction des risques majeurs pour la santé mentale et physique, la gestion de la nutrition, du sommeil et des médicaments pour une performance de vol optimale.

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 11 sur 17

Les recommandations contenues dans ce guide s'appliquent également au personnel de cabine, aux contrôleurs de la circulation aérienne et à toute personne travaillant dans l'industrie de l'aviation.


1.3. DANS LE DOMAINE DES OPERATIONS AERIENNES

1.3.1 La Partie 1 de l'Annexe 6, est relative aux les éléments indicatifs contenus dans la méthode acceptable de conformité sur les limites d'emploi relatives aux performances des avions.

1.3.2 Protection de l'équipage de cabine et des passagers à bord des avions pressurisés en cas de chute de pression Recommandation.— Il est recommandé de prévoir pour les membres de l'équipage de cabine des dispositions telles qu'au cas d'une descente d'urgence nécessitée par une chute de pression, ils aient de bonnes chances de ne pas perdre connaissance, et de prévoir en outre des moyens de protection leur permettant d'être aptes à donner les premiers secours aux passagers quand la situation est stabilisée après la descente d'urgence. Il est recommandé également de prévoir des dispositifs ou des procédures d'exploitation telles que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une chute de pression. Note.— Il n'est pas envisagé que l'équipage de cabine puisse être dans tous les cas en mesure de prêter assistance aux passagers pendant les descentes d'urgence nécessitées par une chute de pression.

1.3.3 La norme 4.10.1 GESTION DE LA FATIGUE : L'État de l'exploitant établira des règlements aux fins de la gestion de la fatigue. Ces règlements seront fondés sur des principes scientifiques, des connaissances et l'expérience opérationnelle, le but étant de garantir que les membres des équipages de conduite et de cabine s'acquittent de leurs fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

Des orientations sur l'élaboration et l'application de règlements en matière de gestion de la fatigue figurent dans le Manuel pour la supervision des approches de gestion de la fatigue (Doc 9966).

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 12 sur 17

1.3.4 L'Annexe 19 contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien.

1.3.5 Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient de plus amples orientations

1.3.6 Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses (Doc 9481)

1.3.7 Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284)

1.3.8 Manuel pour la supervision des approches de gestion de la fatigue (Doc 9966)

1.3.9 Manuel sur un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus (Doc 9574)

1.4. DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS


1.4.1 Dans l'Annexe 6, Partie 1, le Chapitre 5 traite des limites d'emploi relatives aux performances des avions et contient des normes qui complètent les normes de navigabilité de l'Annexe 8.

1.4.2 Dans l'Annexe 8 Navigabilité des aéronefs, la Partie II, procédures relatives à la certification et au maintien de la navigabilité :

- le Chapitre 1. Certification de type traite aux :
 - o Point 1.5, la suspension d'un certificat de type ;
 - o Point 1.6, la Révocation d'un certificat de type ;
- Le Chapitre 3, Structures, traite aux :
 - o Point 3.6, les Vibrations aéroélastiques, divergence et vibrations en général ;
 - o Point 3.7, la Résistance à la fatigue ;
- Le Chapitre 5, traite de la Gestion de la sécurité.

1.4.3 L'Annexe 19 contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs et les organismes de maintenance agréés.

1.4.4 D'autres orientations figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 13 sur 17


1.4.5 Dans l'Annexe 18 :

- La partie III A relative aux avions de plus de 5 700 kg pour lesquels la demande de certification a été soumise le ou après le 13 juin 1960 mais avant le 2 mars 2004, le Chapitre 5 : Moteurs, traite au point 5.3, de la déclaration des puissances homologuées, des conditions d'utilisation et des limites d'emploi.
La partie III B relative aux avions de plus de 5 700 kg pour lesquels la demande de certification a été soumise le ou après le 2 mars 2004, l'Annexe 18, le Chapitre 6 Systèmes et équipement traite au point 6.5, Protection contre le brouillage électromagnétique et au point 6.6 de la Protection givrage
- Le Chapitre 7 : Installation motrice, traite au point 7.2.5 de la Protection contre l'incendie concernant les zones exposées au risque d'incendie en raison de la présence de matières combustibles au voisinage d'éléments susceptibles d'enflammer ces matières, les normes ci-après compléteront la norme générale du paragraphe 4.1.6, alinéa e) ;
- Le Chapitre 8, Résistance à l'écrasement et sécurité dans la cabine traite au point 8.2 les Charges calculées pour l'atterrissage d'urgence ;
- Le Chapitre 9, limites d'emploi et renseignements à fournir aux utilisateurs, traite aux :
 - o point 9.2.1 les limites relatives au chargement ;
 - o point 9.2.2 les limites relatives aux vitesses ;
 - o point 9.2.3 les limites relatives à l'installation motrice ;
 - o point 9.2.4 les limites relatives à l'équipement et aux systèmes ;
 - o point 9.2.5 les limites d'emploi diverses ;
 - o point 9.2.6 les limites relatives à l'équipage ;
 - o point 9.2.7 les limites relatives au temps de vol après une panne de système ou de moteur ;

1.4.6 La partie III B relative aux avions de plus de 5 700 kg pour lesquels la demande de certification a été soumise le ou après le 2 mars 2004,

1.4.7 Dans l'Annexe 18 :

- le Chapitre 6, Systèmes et équipement, traite aux :
 - o point 6.5, Protection contre le brouillage électromagnétique ;

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 14 sur 17

- point 6.6 de la Protection givrage.
- Le Chapitre 10, Sûreté traite aux :
 - point 10.2 Emplacement de moindre risque pour une bombe ;
 - point 10.3 Protection du poste de pilotage ;
 - point 10.4 Conception de l'intérieur.

1.4.8 Dans la PARTIE IVA. Hélicoptères pour lesquels la demande de certification a été soumise le ou après le 22 mars 1991 mais avant le 13 décembre 2007, le Chapitre 11. Sûreté, traite aux :


- point 11.1 Avions utilisés pour des vols commerciaux intérieurs ;
- point 11.2 Emplacement de moindre risque pour une bombe ;
- point 11.3 Protection du poste de pilotage.

1.5. DANS LE DOMAINE AGA

1.5.1 Conformément aux dispositions du Volume I de l'Annexe 14, les Etats doivent établir, pour chaque aéroport, un plan de mesures d'urgence qui soit en rapport avec l'importance des mouvements d'aéronefs et autres activités de cet aéroport.

1.5.2 Le Doc 9981 sur les procédures de navigation aérienne pour les aérodromes (PANS Aérodromes) constitue la base réglementaire de l'OACI en matière d'aérodromes.

1.5.3 La Partie I relative à la Certification des aérodromes, évaluations de la sécurité et compatibilité des aérodromes, décrit les procédures de certification d'un aéroport, comment réaliser les évaluations de la sécurité et les méthodes à suivre pour évaluer la compatibilité d'un aéroport en fonction d'une modification proposée de ses activités. Elle contient les lignes directrices de base à l'intention des États et des exploitants et organismes chargés de la certification et de la gestion des aérodromes. La Partie II qui a trait à la Gestion opérationnelle des aérodromes contient des procédures pour l'exploitation et la gestion des aérodromes et autres activités liées aux aérodromes. Les prescriptions de cette partie peuvent s'appliquer à l'exploitant de l'aéroport et/ou aux autres entités compétentes exploitant l'aéroport. Les procédures

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 15 sur 17

décrites dans cette partie, forment un cadre d'ensemble qui assure une approche normalisée des opérations d'aérodrome.

1.5.4 Le Doc 9157 « Manuel de conception des aérodromes » qui traite des pistes, voies de circulation, aires de trafic et plates-formes d'attente de circulation, des chaussées, des aides visuelles, des installations électriques et de la frangibilité ;

1.5.5 Le Doc 9774 « Manuel de certification des aérodromes » ;

1.5.6 Le Doc 9137 « Manuel des services d'aéroport ». Il traite de la sécurité incendie, de l'état de surface des chaussées, de la prévention du péril animalier, de l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, de la réglementation des obstacles, **de la planification des mesures d'urgence**, de l'exploitation aéroportuaire et de la maintenance.


1.5.7 Le Manuel des services d'aéroport de l'OACI (Doc 9137), 7ème partie, traitant de la planification des mesures d'urgence aux aéroports, l'exploitant de l'aéroport est défini comme l'autorité aéroportuaire.

1.5.8 Dans ce manuel, au point 1.2 relatif à la responsabilité de l'établissement du plan d'urgence, le paragraphe 2.1.1 stipule que « **Chaque administration aéroportuaire devrait être responsable de l'établissement de plans et de procédures d'urgence destinés à faire face à toutes les situations inhabituelles sur l'aéroport, ainsi que de la coordination des éléments du plan avec les autorités des agglomérations voisines. L'administration aéroportuaire devrait également avoir la responsabilité de désigner le personnel et le matériel qui doivent être fournis, en cas d'urgence, par tous les services et organismes intéressés, et aussi de fournir le plus possible de services d'urgence sur l'aéroport, ainsi qu'une assistance mutuelle** ».

2. DANS LE DOMAINE AVSEC

2.1 L'Annexe 17 de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation civile, traite en son chapitre 5, la gestion de la riposte aux actes d'intervention illicite

2.2 Le Manuel de sûreté (Doc 8973) qui traite de la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, contient des éléments indicatifs

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 16 sur 17

complémentaires sur les situations critiques associées à des actes d'intervention illicite.


2.3 La préservation de l'outil économique et de l'image de l'aéroport n'est pas toujours traitée formellement, même si elle fait partie des préoccupations des dirigeants. Le processus de gestion de crise ne répond à aucune législation ni norme spécifique, d'où le fait que ce dernier ne soit pas toujours aussi bien traité que le plan d'urgence. Pour le certificateur, le processus à analyser relève du plan d'urgence, qui définit son périmètre d'application, ses procédures d'intervention et les responsables de leurs mises en œuvre. Le processus de conduite de crise n'est pas en tant que tel soumis à la certification mais s'il est abouti, il peut être un outil du plan d'urgence soumis à la vérification. Le développement du processus de conduite de crise apporte une plus-value au plan d'urgence de l'aéroport.

2.4 Conformément au manuel des services d'aéroport de l'OACI, 7ème partie, traitant de la planification des mesures d'urgence aux aéroports, l'exploitant de l'aéroport est défini comme l'autorité aéroportuaire. L'autorité normative est chargée d'établir, de promulguer et de mettre en œuvre le plan d'urgence et de désigner la personne qui occupe le poste de commandement des opérations lors d'une situation d'urgence. Les principaux buts de l'autorité aéroportuaire, en matière de gestion de crise, sont :

3. DANS LE DOMAINE DE LA SANTE

3.1. La mondialisation croissante des échanges implique une augmentation des flux internationaux de voyageurs et de marchandises qui peut favoriser la propagation des maladies infectieuses. Dorénavant, une crise sanitaire dans un pays peut avoir des répercussions très rapides sur l'activité et l'économie dans de nombreuses parties du monde, comme en ont témoigné les crises liées au syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) en 2003, la pandémie grippale associée au virus A(H1N1) en 2009, l'épidémie du virus Ebola en 2014 et la pandémie du Coronavirus en 2019 (COVID – 19).

3.2. Dans ce contexte, il est nécessaire de bénéficier au niveau mondial d'un réseau d'alerte et de réponse performant.

	Textes réglementaires	Code : POM01-TXT 01-A
	Gestion de situation de crise	Date : 26/04/2022
		Page 17 sur 17

3.3. La révision de 2005 du Règlement sanitaire international (RSI), vise à mettre en place ce réseau en couvrant les maladies infectieuses mais également tout événement pouvant potentiellement avoir des conséquences sanitaires internationales (connu ou inconnu).

3.4. Adopté par 196 états, l'objectif du RSI est d'assurer le maximum de protection contre la propagation internationale des menaces sanitaires, tout en limitant les entraves au trafic international. Le RSI est ainsi le seul instrument international juridiquement contraignant en matière de sécurité sanitaire.



