



مونتريال، ٧ - ١٨/٧/٢٠١٤

تقرير بشأن البند ٤ من جدول الأعمال

(جميع بنود الأعمال يُنظر فيها
بصورة مشتركة مع الدورة الخامسة عشرة للجنة الأرصاد
الجوية للطيران التابعة للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية)

هذا التقرير سيخضع للمراجعة من قبل كل من لجنة الملاحة الجوية ومجلس الايكاو، والمجلس التنفيذي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية. وستدرج قرارات هذه الهيئات بشأن توصيات الاجتماع في إضافة على تقرير الاجتماع، والتي ستصدر في الوقت المطلوب.

البند رقم ٤ : المسائل المؤسسية

٤-١ : مراجعة ترتيبات العمل المشتركة بين الايكاو والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية (Doc 7475)

٤-١-١ أشار الاجتماع إلى أن ترتيبات العمل المشترك بين منظمة الطيران والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية (ICAO Doc 7475/WMO Publication No. 60, Chapter II.3)، والمشار إليها هنا فيما بعد "ترتيبات العمل"، توفر الأساس الضروري الذي يمكن من وصف مجالات الأنشطة التي تغطيها المنظمتان بمجال الأرصاد الجوية للطيران وتحديد آلية التعاون. وهي تشكل وعلى وجه الخصوص إطارا أساسيا للتعاون والشراكة بين الايكاو والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية فيما يتعلق بالمسائل الخاصة بالأرصاد الجوية لأغراض الطيران، وتحديد وتصديق كل من احتياجات الطيران لخدمة الأرصاد الجوية ومواصفات القدرة من أجل تلبية هذه الاحتياجات.

٤-١-٢ وعلى امتداد العقود العديدة الماضية حدث تسارع ملحوظ في التقدم العلمي والتكنولوجي الذي كان يصعب تصوره في سنوات الخمسينات والستينات عندما وُضعت ترتيبات العمل وتم تحديثها في آخر مرة. ونتيجة لذلك فقد وافق الاجتماع على أنه ينبغي إجراء مراجعة شاملة لترتيبات العمل للتأكد من أنها تراعي على نحو ملائم رسالة كل من المنظمتين وهيكلها الإداري وأسلوب عملها. ومن المتوقع أن تؤدي هذه المراجعة إلى إدراج النظر في سياسات إدارة البيانات بالمنظمتين مما قد يحظى بأهمية قصوى في البيئة المقبلة لإدارة المعلومات على صعيد المنظومة.

٤-١-٣ ونظر الاجتماع في اقتراح بإنشاء مجموعة "مشتركة بين الوكالات" لإدارة ترتيبات العمل المقبلة، يتم فيها تنسيق أعمال فرق الخبراء على أساس رسمي. ومع ذلك فقد وافق الاجتماع إلى أنه نظرا للالتزام بمراجعة ترتيبات العمل، والتي تتعلق بمسؤوليات الأمانة العامة بكل منظمة منهما، فمن غير المجدي العمل في ظل إشراف من جانب مجموعة مشتركة بين الوكالات. وعلاوة على ذلك، فقد لوحظ أنه قد يكون من الصعب إنشاء سلطة تعمل بموجبها مثل هذه المجموعة والتي تخضع للمساءلة أمامها. وفي هذا المضمار، فقد جرى التركيز على علاقة ومشاركة لجنة الملاحة الجوية (ANC) في إطار الايكاو كهيئة مسؤولة عن الإشراف على فرقة العمل التطوعي التابعة للدول. ووافق الاجتماع على أنه في حين أن التنسيق الاستراتيجي يحظى بالأهمية إلى أنه لا يسوغ إنشاء مجموعة جديدة على مستوى مماثل للجنة الملاحة الجوية، أو بالفعل على مستوى لجنة الأرصاد الجوية لأغراض الطيران التابعة للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية.

٤-١-٤ وأشار الاجتماع إلى أن كل من الايكاو والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية ينبغي أن تكفل الموارد المناسبة المخصصة للاضطلاع بالأعمال المرتبطة بمراجعة ترتيبات العمل والأنشطة ذات الصلة بها.

٤-١-٥ وإذ قد لاحظ الاجتماع الأعمال المستمرة لتحديث الترتيبات بين الايكاو وغيرها من الهيئات التي تضع المعايير الدولية، فقد وافق الاجتماع على أنه قد يكون من المفيد النظر في نتائج ذلك العمل عند مراجعة ترتيبات العمل. وأقر الاجتماع بأهمية مشاركة جميع الجهات المعنية في هذه الإجراءات غير أنها أعربت عن شواغل بشأن إسناد دور في اتفاق ثنائي لطرف ثالث. ولذا فقد اقترح الاجتماع أن مراجعة ترتيبات العمل ينبغي تنفيذها من حيث المبدأ بواسطة الأمانتين العامتين للمنظمتين ويمكن لهاتين الأمانتين أن تطلبوا المساعدة عند الاقتضاء.

وفي ضوء ما سبق ذكره فقد صاغ الاجتماع وفقا لذلك التوصية التالية:

التوصية ١/٤ - مراجعة ترتيبات العمل المشتركة بين الايكاو والمنظمة العالمية
للأرصاد الجوية

أن تقوم الايكاو والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية بما يلي:

(أ) إجراء استعراض يستكمل في موعد لا يتجاوز نوفمبر ٢٠١٦ ترتيبات العمل المشتركة بين الايكاو والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية (ICAO Doc 7475/ WMO No. 60 Chapter II.3) للتأكد من مواعمة دور ومسؤولية كل واحدة منهما بالإضافة إلى التزامات كل من المنظمتين مع رسالتي المنظمتين بما يتماشى مع مراعاة تطور القدرات التكنولوجية ومتطلبات الطيران؛

(ب) وعند الانتهاء من الفقرة (أ) وعند الضرورة، وضع تعديل مقترح على (Doc 7475/WMO-No. 60, Chapter II.3) للنظر فيه وإقراره من جانب الهيئات الإدارية بالايكاو وبالمنظمة العالمية للأرصاد الجوية.

ملاحظة - تهدف المراجعة إلى معالجة كحد أدنى سبل تحديد متطلبات الطيران من خدمات الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية والأساليب والممارسات الفنية والهيكل الإدارية الموصى باستخدامها لتوفير الخدمات المطلوبة. وينبغي لهذا الاستعراض أيضا التأكد من عدم وجود ازدواجية في الجهود أو الوثائق بين المنظمتين

البند رقم ٤ : المسائل المؤسسية
٤-٢ : المسائل المؤسسية الأخرى

سلطة الأرصاد الجوية المعينة

٤-٢-١ بات الاجتماع يدرك أن الفقرة ٢-١-٤ في الفصل ٢ من الملحق الثالث - خدمات الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية واللائحة الفنية لمنظمة الأرصاد [C.3.1] اقتضت من الدول والأعضاء تعيين سلطة الأرصاد الجوية لتقديم خدمات الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية أو ترتب لتقديم الخدمات باسمها. وفي هذا الصدد، بينما تقع المسؤولية التنفيذية لخدمات الأرصاد الجوية للطيران على عاتق سلطة الأرصاد الجوية المعينة، فإن المسؤولية النهائية عن الوفاء بمتطلبات الايكاو فيما يتعلق باتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300) تقع على عاتق الدولة.

٤-٢-٢ وفي هذا الصدد، أحاط الاجتماع علماً بممارسة بعض الدول والأعضاء لتفويض تقديم خدمات الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية لهيئة تجارية. ولاحظ الاجتماع أن مثل هذا التفويض، بينما يتماشى تماماً مع الملحق الثالث واللائحة الفنية [C.3.1]، فهو لم يعف سلطة الأرصاد الجوية المعينة من مسؤولية مراقبة سلامة تقديم خدمات الأرصاد الجوية من خلال تعهد معايير الأداء والالتزام بها، بما في ذلك ضمان الجودة ومراقبة الجودة، وأن تواصل الدولة ويواصل العضو تحمل المسؤولية الكاملة عن خدمات الأرصاد الجوية المقدمة للملاحة الجوية الدولية من قبل تلك الدولة وذلك العضو.

٤-٢-٣ ولهذا الغاية، لاحظ الاجتماع أنه لا يزال هناك بعض الغموض بشأن استخدام مصطلح "الدولة المتعاقدة" و"سلطة الأرصاد الجوية" في بعض أحكام الملحق الثالث واللائحة الفنية [C.3.1] وفي الإرشادات ذات الصلة. وتم الاتفاق بالتالي على أنه ينبغي إجراء استعراض لتقديم توضيحات حيثما أمكن في هذا الصدد. والغرض من الاستعراض ليس تغيير محتوى هذه الأحكام، سيما فيما يتعلق بتعريف سلطة الأرصاد الجوية أو حق الدولة في تعيين سلطة الأرصاد الجوية. وقدم الاجتماع التوصية التالية بناء على ذلك:

التوصية ٤/٢ - تعريف سلطة الأرصاد الجوية

أن تقوم الايكاو، بالتنسيق مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، بزيادة توضيح مفهوم سلطة الأرصاد الجوية، من خلال إدخال التعديلات المناسبة على أحكام الايكاو والمواد الإرشادية الداعمة لها.

مراقبة تقديم خدمات الأرصاد الجوية للطيران

٤-٢-٤ بات الاجتماع يدرك أنه كجزء من نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، قامت الايكاو بإجراء عمليات تدقيق إلزامية لجميع الدول بهدف تحسين سلامة الطيران العالمية من خلال تصحيح أوجه القصور التي حددتها عمليات التدقيق. وعلاوة على ذلك، اقتضى الملحق الجديد ١٩ - إدارة السلامة، الذي دخل حيز النفاذ في ٢٠١٣/١١/١٤، من الدول إنشاء وتنفيذ نظام لمراقبة السلامة. وأبلغ الاجتماع أن الملحق ١٩ يوصي بأنه ينبغي للدولة أن تستخدم منهجية لتحديد احتياجاتها من الموظفين الذين يؤدون مهام مراقبة السلامة الجوية، مع مراعاة حجم أنشطة الطيران ومدى تعقيدها في تلك الدولة. وعلاوة على ذلك، يقتضي الملحق ١٩ من كل دولة تحديد الحد الأدنى من متطلبات التأهيل للموظفين الفنيين الذين يؤدون مهام مراقبة السلامة الجوية وتوفير التدريب الأولي والمتكرر المناسبين للحفاظ على قدراتهم على المستوى المطلوب وتعزيزها.

٥-٢-٤ وفي سياق الملحق الثالث، لاحظ الاجتماع أنه في حين أن الأحكام تشير على نطاق واسع إلى مسؤوليات سلطة الأرصاد الجوية المعينة من الدولة، لا تمتد الأحكام لتشمل وصف مسؤوليات هيئة الرقابة في مجال الأرصاد الجوية، حيث يكون مفتشو الأرصاد الجوية مجموعة فرعية من الموظفين الذين يؤدون مهام مراقبة السلامة الجوية.

٦-٢-٤ وفي ضوء ما سبق، اتفق الاجتماع على أن الدولة بحاجة إلى التأكد من أن الموظفين الذين يؤدون مهام مراقبة السلامة الجوية لخدمات الأرصاد الجوية للطيران مؤهلون تأهيلاً مناسباً حسبما يقتضيه الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة. وقدم الاجتماع التوصية التالية بناء على ذلك:

التوصية ٣/٤ - مراقبة تقديم خدمات الأرصاد الجوية للطيران

أن تقوم الايكاو بما يلي:

أ) حث الدول على ضمان التأهيل المناسب للموظفين الذين يؤدون مهام مراقبة السلامة لخدمات الأرصاد الجوية للطيران فيما يتعلق بالأرصاد الجوية للطيران؛ والاجتماع المختص بمتطلبات الملحق ١٩ - إدارة السلامة؛

ب) إعداد إرشادات مناسبة لمساعدة الدول على مراقبة توفير خدمات الأرصاد الجوية للطيران.

توفير الخدمات على المستوى المتعدد الأقاليم والإقليمي ودون الإقليمي واسترداد التكاليف المرتبطة بذلك

٧-٢-٤ بات الاجتماع يدرك أنه وفقاً للمادة ١٥ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)، يحق للدول والأعضاء استرداد تكاليف تقديم خدمات الأرصاد الجوية المطلوبة للملاحة الجوية الدولية من الطيران المدني الدولي. ولاحظ الاجتماع أن الأساس القانوني لاسترداد التكاليف المنصوص عليه في المادة ١٥ مضمّن في سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082)، وأنه بالإضافة إلى ذلك قد نص دليل الايكاو بشأن اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161) على المبادئ التوجيهية المتفق عليها دولياً، التي وضعها فريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP)، للتطبيق العملي لاسترداد تكاليف تقديم خدمات الأرصاد الجوية للطيران. ولاحظ الاجتماع أنه لدى المنظمة العالمية للأرصاد الجوية منشورات ذات الصلة بعنوان دليل استرداد تكاليف خدمات الأرصاد الجوية للطيران - المبادئ والتوجيهات (مطبوع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية رقم ٩٠٤).

٨-٢-٤ وأحاط الاجتماع علماً بأن الإرشادات والمبادئ التوجيهية القائمة التابعة للايكاو ومنظمة الأرصاد الجوية ركزت في الغالب على توفير واسترداد تكاليف خدمات الأرصاد الجوية للطيران، بما يشمل توفير بيانات الأرصاد الجوية، على المستوى الحكومي أو الوطني الفردي. ورحب الاجتماع بأنه هناك ما يبشر آلية معادلة لاسترداد التكاليف في حالة الدول التي ترغب في أن تعهد تقديم الخدمات إلى كيان يعمل عادة في إطار اتفاق شبه إقليمي أو إقليمي أو متعدد الأقاليم. وأحاط الاجتماع علماً بالحاجة إلى النظر في تعزيز التوجيهات بشأن استرداد التكاليف الوطنية، سيما في تلك الدول التي لديها ترتيبات الفضاء الجوي المعقدة. وقدم الاجتماع التوصية التالية بناء على ذلك:

التوصية ٤/٤ — الإرشادات والمبادئ التوجيهية بشأن استرداد تكاليف تقديم خدمات الأرصاد الجوية للطيران

أن تقوم الايكاو ومنظمة الأرصاد باستعراض، وعند الاقتضاء، استكمال دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية التابع للايكاو (Doc 9161) ودليل استرداد تكاليف خدمات الأرصاد الجوية للطيران التابع لمنظمة الأرصاد (مطبوع المنظمة رقم ٩٠٤) وذلك للتأكد من أنهما يعكسان على نحو ملائم ممارسات استرداد التكاليف المتفق عليها والعادلة في الحالات التي يتم فيها الوفاء بتقديم خدمات الأرصاد الجوية للطيران على أساس متعدد الأقاليم أو إقليمي أو دون إقليمي (دول متعددة).

إدارة الجودة

٩-٢-٤ أشار الاجتماع إلى أن التعديل رقم (٧٢) على الملحق الثالث واللائحة الفنية [C.3.1]، الذي دخل حيز النفاذ في ٢٠٠١/١١/١، قد أدخل الأحكام المتعلقة بإدارة جودة خدمات الأرصاد الجوية المقدمة للمستخدمين، بما في ذلك جوانب ضمان الجودة ومراقبة الجودة. وأشار الاجتماع كذلك إلى أنه كجزء من التعديل رقم (٧٥)، الذي دخل حيز النفاذ في ٢٠١٢/١١/١٥، فإن الطلب من الدولة بأن تضع وتنفذ نظام جودة يتسم بتنظيم لائق يتألف من إجراءات وعمليات وموارد قد تمت ترقبته من ممارسة موصى بها إلى قاعدة.

١٠-٢-٤ وكان من دواعي سرور الاجتماع أن يحيط علماً بأنه منذ اجتماع شعبة الأرصاد الجوية في عام ٢٠٠٢، قد اضطلعت الايكاو ومنظمة الأرصاد بجهود متضافرة ومشاركة في كثير من الأحيان لتقديم المساعدة الفنية إلى الدول والأعضاء فيما يتعلق بتنفيذ نظام إدارة الجودة لخدمات الأرصاد الجوية للطيران. وقد شملت هذه الجهود إعداد مواد إرشادية (على وجه الخصوص دليل بشأن نظام إدارة الجودة لتقديم خدمات الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية (وثيقة الايكاو Doc 9873، ومطبوع المنظمة رقم ١٠٠١) وتعديلاتهما)، وإجراء حلقات دراسية إقليمية وحلقات عمل، وإجراء بعثات للدعم الفني لفردى الدول. وقد استكملت هذه الجهود العديد من المبادرات التعاونية للدول والأعضاء، مثل المساعدة الثنائية ومساعدة التوأمة بين تلك الدول والأعضاء التي قد نفذت بالكامل نظام إدارة الجودة والدول والأعضاء التي لم تنفذه بالكامل. وقد تبين للاجتماع أنه ستكون ثمة حاجة لإعادة النظر في المواد الإرشادية القائمة التابعة للايكاو ومنظمة الأرصاد بشأن إدارة الجودة في الوقت المناسب بسبب النشر المنتظر للنسخة المقبلة من قاعدة أيزو ISO9001 والذي يتوقع نشرها خلال عام ٢٠١٥.

كفاءة موظفي الأرصاد الجوية للطيران

١١-٢-٤ بات الاجتماع يدرك أن الملحق الثالث واللائحة الفنية [C.3.1] يقتضيان من الدول والأعضاء ضمان أن تمتلك سلطة الأرصاد الجوية المعنية لمتطلبات منظمة الأرصاد فيما يتعلق بتأهيل وتدريب موظفي الأرصاد الجوية الذين يقدمون الخدمات للملاحة الجوية الدولية. وعلاوة على ذلك، وردت المتطلبات المتعلقة بتأهيل وتدريب موظفي الأرصاد الجوية في مجال الأرصاد الجوية للطيران في مطبوع المنظمة رقم ٤٩، اللائحة الفنية، المجلد الأول — المعايير العامة والممارسات الموصى بها للأرصاد الجوية. وأبلغ الاجتماع بأنه في ٢٠١٣/١٢/١ قد أدخلت منظمة الأرصاد معايير الكفاءة فيما يتعلق بمراقبي الأرصاد الجوية للطيران ومنتبئي الأرصاد الجوية للطيران، وأنه في ٢٠١٦/١٢/١ ستطلب منظمة الأرصاد أيضاً من منتبئي الأرصاد الجوية للطيران أن يكملوا بنجاح عناصر من مجموعة برامج التعليم الأساسي للمهنيين في مجال الأرصاد الجوية (BIP-M) اللازمة لدعم متطلبات الكفاءة في المجال المحدد لهم والمجال الجوي المسؤولين عنه. وتتاسبا مع معايير

الكفاءة الجديدة والمقبلة، أحاط الاجتماع علما بأن منظمة الأرصاد قد قامت بمراجعة لوائحها الفنية، مثل المعايير رفيعة المستوى التي وردت في مطبوع المنظمة رقم ٤٩ والمواد الإرشادية التكميلية التي كانت متاحة في موقع التدريب للجنة أرصاد الطيران التابعة لمنظمة الأرصاد^١.

٤-٢-١٢ واعترف الاجتماع بأن إعمال مفهوم "المجال الجوي الواحد" للملاحة الجوية الدولية (الذي نوقش في إطار البند ٤ من جدول الأعمال) سيؤدي حتما إلى تغييرات في الطريقة التي تُعد بها معلومات الأرصاد الجوية للطيران والمنتجات والخدمات الأخرى ذات الصلة والمقدمة إلى المستخدمين. ومن المرجح أن يزيد الاعتماد على عمليات الإصدار والتسليم بشكل آلي بما يتماشى مع التقدم التكنولوجي وأن يكون هناك دور أكثر بروزا يتعين أن يضطلع به موظفو الأرصاد الجوية للطيران في عملية صنع القرار التعاونية للجهات المعنية بالطيران (مقدمي الخدمات ومستخدميها)، وضمان التفاعلات البشرية في المستقبل المنظور. ووفقا لذلك، لاحظ الاجتماع أنه من المرجح أن تتطور المهام المحددة لموظفي الأرصاد الجوية للطيران، وستكون هناك حاجة إلى التأكد من أن الكفاءة والتدريب الداعم للموظفين كافيان للتكيف مع ممارسات العمل الجديدة. وقدم الاجتماع التوصية التالية بناء على ذلك:

التوصية ٤/٥ — تطوير كفاءات موظفي الأرصاد الجوية للطيران

أن تقوم منظمة الأرصاد بالتنسيق مع الايكاو باتخاذ خطوات لضمان أن يتمكن موظفو الأرصاد الجوية للطيران، من خلال تنفيذ إطار عام للكفاءات بالاستناد إلى مبادئ نظام إدارة الجودة وتدعمه المواد التدريبية ذات الصلة، من التكيف مع ممارسات العمل الجديدة الناشئة عن تحقيق مفهوم "المجال الجوي الواحد" للملاحة الجوية الدولية.

ملاحظة — يمكن أن تشمل ممارسات العمل الجديدة هذه الانتقال إلى عمليات الإصدار والتسليم بشكل آلي بما يتماشى مع التقدم التكنولوجي (بما في ذلك تبادل المعلومات الرقمية) ودور أكثر بروزا في عملية صنع القرار التعاونية بين الجهات المعنية بالطيران (مقدمي الخدمات ومستخدميها).

الكفاءة في اللغة الإنجليزية

٤-٢-١٣ بات الاجتماع يدرك أن الملحق الثالث والفصل التاسع من اللائحة الفنية [C.3.1] يقضيان بتوفير معلومات الأرصاد الجوية للمشغلين وأعضاء طاقم الطائرة لأغراض مبدأ التخطيط قبل الرحلة وإعادة التخطيط في أثناء الرحلة. وعلاوة على ذلك، يلزم توفير الإحاطة و/أو المشاورة، بناء على الطلب، لأعضاء طاقم الطائرة و/أو غيرهم من موظفي عمليات الطيران. وكان الغرض من هذه الإحاطات والمشاورات هو ضمان تزويد المستفيدين بأحدث المعلومات المتاحة عن الظروف الجوية الحالية والمتوقعة طوال الرحلة الجوية، وفي المطار المقصود، وفي المطارات البديلة وغيرها من المطارات المعنية. وعلاوة على ذلك، طُلبت أنشطة التنسيق بين موظفي الأرصاد الجوية للطيران عبر الحدود الوطنية على سبيل المثال، وبين مكاتب مراقبة الأرصاد الجوية المجاورة، ومراكز إخطارات الرماد البركاني والأعاصير المدارية، والمراكز العالمية للتنبؤات المنطقة.

٤-٢-١٤ وبات الاجتماع يدرك أيضا أن الملحق الثالث واللائحة الفنية [C.3.1] ليس بهما شروط فيما يخص اللغة التي يجب أن يستخدمها موظفو الأرصاد الجوية للطيران أو كفاءتهم اللغوية عندما يتعلق الأمر بمثل هذا التنسيق.

^١ (<http://www.caem.wmo.int/moodle/>, log-in as a 'guest') (under 'Regulatory and reference material')

٤-٢-١٥ — ولاحظ الاجتماع أن الملحق ١ — *إجازة العاملين* يوضح أن منظمة الأرصاد هي المسؤولة عن متطلبات التدريب والتأهيل لجميع العاملين في الأرصاد الجوية للطيران (انظر الفقرة ٤-٨ من الفصل الرابع)، وأن هذا يتمشى مع أحكام الملحق الثالث (الفقرة ٢-١-٥ من الفصل الثاني) وكذلك ترتيبات العمل. ومع ذلك، لاحظ الاجتماع أنه في حين أن منظمة الأرصاد تضطلع بمسؤولية تدريب الموظفين على مجالات الأرصاد الجوية والهيدرولوجيا والمناخ، فإن مهمة التدريب في المواضيع التعليمية الأساسية مثل اللغات لا تقع في نطاق مسؤوليات منظمة الأرصاد، بما أن هذه المتطلبات التعليمية هي من مسؤولية أنظمة التعليم الثانوية والجامعية للدول والأعضاء. وأبلغ الاجتماع بأن متطلبات الكفاءة رفيعة المستوى للقائمين على إعداد تنبؤات الأرصاد الجوية للطيران شملت الحاجة إلى أن يكون هؤلاء الموظفون قادرين على "التواصل بشكل فعال" مع المستخدمين في مجال مسؤوليتهم. وبالنسبة للموظفين الذين يقدمون الإحاطة الشفوية اللازمة لأعضاء طاقم الطائرة وللتنسيق بين مكاتب الأرصاد الجوية في مختلف الدول، أُعتبر أن الإلمام باللغة الإنجليزية أمر ضروري وذلك لتقليل مخاطر سوء الفهم الحرج بسبب مشاكل اللغة التي قد تؤثر على سلامة الطيران.

٤-٢-١٦ — ومع مراعاة شروط وتصنيفات الكفاءة اللغوية القائمة بالنسبة للعاملين في مجال الاتصالات الهاتفية اللاسلكية (في الملحق ١)، وشروط الكفاءة القائمة التي وضعتها منظمة الأرصاد لموظفي الأرصاد الجوية للطيران (مطبوع المنظمة رقم ٤٩ المجلد ١ الجزء ٢)، ومع تقدير أن صنع القرار بشكل تعاوني بين الجهات المعنية بالطيران يضطلع بدور أبرز في كيفية تفاعل مقدمي خدمات الملاحة الجوية (بما يشمل الأرصاد الجوية) ومستخدميها، اتفق الاجتماع على أن هناك حاجة إلى النظر في وضع أحكام فيما يخص الكفاءة في اللغة الإنجليزية لموظفي الأرصاد الجوية للطيران الذين يقدمون إحاطات أو مشاورات لأعضاء طاقم الطائرة بالإضافة إلى التنسيق بين مكاتب الأرصاد الجوية في مختلف الدول. ولاحظ الاجتماع أيضاً أنه نتيجة كون ذلك سينطوي على عدد صغير نسبياً من الأفراد وأنه يبدو أن الأساليب الآلية ستحل محل الإحاطات وجها لوجه في الكثير من الدول، يجب أن تُترك مسألة تحديد شروط الكفاءة اللغوية للدولة المعنية. وقدم الاجتماع التوصية التالية بناء على ذلك:

التوصية ٤/٦ - الكفاءة في اللغة الإنجليزية لموظفي الأرصاد الجوية للطيران

أن تنتظر الايكاو، بالتنسيق الوثيق مع منظمة الأرصاد، في وضع أحكام بشأن المستوى المطلوب من الكفاءة في اللغة الإنجليزية لموظفي الأرصاد الجوية للطيران ليتم تطبيقها وفقاً لتقدير الدولة.

ملاحظة — القصد من وضع هذه الأحكام هو تقليل مخاطر سوء الفهم بين مقدم خدمات الأرصاد الجوية للطيران ومستخدميها والتي قد تؤثر على مستوى الوعي بالظروف القائمة فيما يتصل بالأحوال الجوية وسلامة الطيران، فضلاً عن تعزيز التنسيق بين الدول، حسب الحاجة.

توفير معلومات الأرصاد الجوية للطيران وعدم استخدامها سوى لأغراض الطيران

٤-٢-١٧ — بات الاجتماع يدرك أن المرفق (١٠) بوثيقة الايكاو دليل ممارسات الأرصاد الجوية للطيران (Doc 8896) يوفر مبادئ توجيهية للحصول على معلومات الأرصاد الجوية للطيران^٢ وأنه، في هذا الصدد، ينبغي لمرافق الاتصالات السلكية واللاسلكية التي تستخدم في التبادل الدولي لمعلومات الأرصاد الجوية التشغيلية أن تكون خدمة اتصالات الطيران الثابتة للايكاو (AFS)، وفقاً للملحق ٣ واللائحة الفنية [C.3.1] وللجزئين الرابع والسادس من خطط الايكاو الإقليمية

^٢ تتكون معلومات الأرصاد الجوية للطيران في هذا السياق من معلومات الأرصاد الجوية التشغيلية (OPMET) (بما في ذلك اضطرابات الأعاصير المدارية، واطارات الرماد البركاني، والتقرير الروتيني للأرصاد الجوية في المطار (METAR)، والتقرير الخاص للأرصاد الجوية في المطار (SPECI)، التقارير الجوية الخاصة، وتنبؤات المطار (TAF)، ومعلومات الأرصاد الجوية للطيران العام (GAMET)، ونشرة الظواهر الجوية الخطيرة (SIGMET) ومعلومات الأرصاد الجوية التشغيلية (AIRMET) وتنبؤات النظام العالمي لتنبؤات المنطقة (WAFS).

للملاحة الجوية. ولاحظ الاجتماع أنه، من خلال استخدام خدمة اتصالات الطيران الثابتة لتبادل معلومات الأرصاد الجوية التشغيلية، تفي الدول والأعضاء بالتزاماتها بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300) بشأن تزويد المستخدمين بمعلومات الأرصاد الجوية للطيران لتقديم خدمات الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي أن يستند استرداد الدول والأعضاء للتكاليف ذات الصلة من خلال الرسوم المفروضة على الطيران المدني الدولي إلى المبادئ الواردة في المادة ١٥ من الوثيقة Doc 7300 وسياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082).

٤-٢-١٨ ويات الاجتماع يدرك أيضا أن المؤتمر العالمي الثاني عشر للأرصاد الجوية (Cg-XII) قد أصدر القرار ٤٠ - سياسة منظمة الأرصاد وممارستها فيما يتعلق بتبادل بيانات ومنتجات الأرصاد الجوية والبيانات والمنتجات المتصلة بها، بما في ذلك المبادئ التوجيهية بشأن العلاقات في أنشطة الأرصاد الجوية التجارية^٣ وأنه، في هذا الصدد، يوضح المرفق الرابع للقرار ٤٠ في سياق بيانات ومنتجات الأرصاد الجوية وما يتصل بها بأنه "لا تدرج معلومات الطيران التي توفر خصيصاً لتلبية احتياجات الطيران والتي تحكمها اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤) في تطبيق هذه الممارسة". وبالتالي أكد الاجتماع أن معلومات الطيران، التي تشتمل على معلومات الأرصاد الجوية للطيران التي ينص عليها الملحق الثالث واللائحة الفنية [C.3.1]، لا يمكن اعتبارها بيانات أساسية للأرصاد الجوية ولا يمكن استخدامها لأغراض غير متعلقة بالطيران.

٤-٢-١٩ ومع مراعاة أحكام الايكاو المشار إليها وقرار منظمة الأرصاد، وتقدير أن تكاليف تقديم خدمات الأرصاد الجوية للطيران يمكن استردادها بالكامل من الطيران (من خلال رسوم الملاحة الجوية)، اتفق الاجتماع على أن هناك حاجة إلى تذكير الدول والأعضاء بالتزاماتها فيما يتعلق بتوفير معلومات الأرصاد الجوية للطيران واستخدامها. وقدم الاجتماع التوصية التالية بناء على ذلك:

التوصية ٤/٧- توفير معلومات الأرصاد الجوية للطيران فقط

أن تذكّر الايكاو ومنظمة الأرصاد الدول والأعضاء بالتزاماتها فيما يتعلق بتوفير معلومات الأرصاد الجوية للطيران وعدم استخدامها سوى لأغراض الطيران.

ملاحظة — تتكون معلومات الأرصاد الجوية للطيران في هذا السياق من معلومات الأرصاد الجوية التشغيلية وتنبؤات النظام العالمي لتنبؤات المنطقة.

- انتهى -

^٣ http://www.wmo.int/pages/about/Resolution40_ar.html

^٤ باستثناء التقارير الجوية التي تتلقاها المراكز العالمية لتنبؤات المنطقة والتي يجب أن توزع باعتبارها بيانات أساسية للأرصاد الجوية وفقا للملحق الثالث واللائحة الفنية [C.3.1]، المرفق ٤، الفقرة ٣-٢.