



**ORGANISATION DE
L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**



**ORGANISATION
MÉTÉOROLOGIQUE
MONDIALE**

MET/14-WP/64
CAeM-15/Doc. 64
18/7/14

Réunion météorologie (MET) à l'échelon division
(2014)

Commission de météorologie aéronautique
Quinzième session

Montréal, 7 – 18 juillet 2014

RAPPORT SUR LE POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR

*(Tous les points de l'ordre du jour ont été examinés conjointement avec la
quinzième session de la Commission de météorologie aéronautique
de l'Organisation météorologique mondiale)*

Le présent rapport sera soumis pour examen à la Commission de navigation aérienne et au Conseil de l'OACI ainsi qu'au Conseil exécutif de l'OMM. Les décisions de ces organes sur les recommandations de la réunion seront exposées dans un supplément au rapport de la réunion, qui sera publié en temps utile.

Point 4 : Questions institutionnelles

4.1 : Examen des arrangements de travail entre l'OACI et l'OMM (Doc 7475)

4.1.1 La réunion rappelle que les *Arrangements de travail entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation météorologique mondiale* (Doc 7475 de l'OACI/ Publication n° 60 de l'OMM, chapitre II.3), appelés ci-après les « arrangements de travail », constituent le fondement nécessaire sur lequel les domaines d'activité respectifs des deux organisations en matière de météorologie aéronautique sont délimités et le mécanisme de collaboration est défini. Ils constituent en particulier un cadre fondamental pour la collaboration et le partenariat entre l'OACI et l'OMM dans les questions de météorologie aéronautique, s'agissant tant d'identifier et de valider les besoins aéronautiques en matière d'assistance météorologique que de spécifier les possibilités de répondre à ces besoins.

4.1.2 Il s'est produit au cours des dernières décennies une accélération appréciable des avancées scientifiques et technologiques qui n'aurait pu être prévue dans les années 1950 et 1960, où les arrangements de travail ont été institués et actualisés pour la dernière fois. La réunion convient donc qu'une révision approfondie de ces arrangements de travail est nécessaire pour s'assurer qu'ils tiennent dûment compte des mandats, structures de gouvernance et modes de fonctionnement respectifs des deux organisations. Cette révision devrait inclure l'examen des politiques des deux organisations en matière de gestion des données, lesquelles seraient d'importance capitale dans le futur environnement de gestion globale de l'information.

4.1.3 La réunion examine une proposition d'établir un groupe « inter-institutions » pour gérer les futurs arrangements de travail, ce qui permettrait que les travaux des groupes d'experts respectifs soient officiellement coordonnés. Elle convient cependant qu'étant donné l'engagement de revoir les arrangements de travail, qui concernent les responsabilités des Secrétariats correspondants, il ne serait pas réalisable d'opérer sous la supervision d'un tel groupe inter-institutions. Il est noté en outre qu'il serait difficile d'établir l'autorité sous laquelle un tel groupe fonctionnerait et à laquelle il rendrait compte. À cet égard, la relation avec la Commission de navigation aérienne (ANC) dans le cadre de l'OACI et son intervention comme organe responsable de la supervision des effectifs volontaires des États est mise en évidence. La réunion convient qu'une coordination stratégique est importante mais qu'elle ne justifie pas la création d'un nouveau groupe à un niveau similaire à celui de l'ANC, ou même de la Commission de météorologie aéronautique de l'OMM.

4.1.4 La réunion indique qu'aussi bien l'OACI que l'OMM devraient veiller à ce que des ressources soient attribuées pour entreprendre les travaux associés à la révision des arrangements de travail et aux activités connexes. Prenant note des travaux en cours visant à actualiser les politiques de normalisation de l'OACI et les arrangements entre l'OACI et d'autres organes internationaux d'établissement de normes, la réunion convient qu'il serait utile d'examiner les résultats de ces travaux lors de la révision des arrangements de travail. Elle reconnaît l'importance de la participation de toutes les parties prenantes à ce processus, mais exprime des inquiétudes pour ce qui est de donner un tel rôle à une tierce partie dans une entente bilatérale. La réunion propose donc que l'examen des arrangements de travail soit en principe effectué par les Secrétariats des deux organisations, qui pourraient faire appel à une assistance en fonction des besoins.

4.1.5 Vu ce qui précède, la réunion formule la recommandation suivante :

**Recommandation 4/1 — Révision des arrangements de travail
entre l'OACI et l'OMM**

Il est recommandé que l'OACI et l'OMM :

- a) entreprennent et achèvent au plus tard en novembre 2016 une révision des *Arrangements de travail entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation météorologique mondiale* (Doc 7475 de l'OACI/Publication n° 60 de l'OMM, Chapitre II.3) pour s'assurer que les rôles, les responsabilités et les engagements de chaque Organisation soient dûment alignés sur leur mandat, compte tenu de l'évolution des moyens technologiques et des besoins aéronautiques ;
- b) à l'issue de la révision visée au paragraphe a), et en fonction des besoins, élaborent une proposition d'amendement du document Doc 7475 de l'OACI/Publication n° 60 de l'OMM, Chapitre II.3, pour examen et approbation par les instances dirigeantes de l'OACI et de l'OMM.

Note.— La révision portera, au minimum, sur les moyens d'établir les besoins aéronautiques en matière d'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale, ainsi que sur les méthodes et pratiques techniques et les structures de gouvernance dont l'utilisation est recommandée pour procurer l'assistance nécessaire. Elle devrait aussi garantir qu'il n'y aura ni chevauchement des efforts ni redondance de la documentation entre les deux organisations.

Point 4 : Questions institutionnelles
4.2 : Autres questions institutionnelles

Administration météorologique désignée

4.2.1 La réunion sait sans doute que l'Annexe 3 de l'OACI — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*/Règlement technique de l'OMM [C.3.1], Chapitre 2, § 2.1.4, exige que les États/Membres désignent une administration météorologique chargée d'assurer, ou de faire assurer en son nom la prestation de l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale. À ce sujet, tandis que la responsabilité opérationnelle de l'assistance météorologique aéronautique incombe à l'administration météorologique désignée, c'est à l'État qu'incombe en définitive la responsabilité de respecter les exigences de l'OACI liées à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300).

4.2.2 À ce propos, la réunion prend note de la pratique de certains États/Membres qui consiste à déléguer à une entité commerciale la fourniture de l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale. Elle note que cette délégation, tout en étant pleinement compatible avec l'Annexe 3/Règlement technique [C.3.1], ne dispense pas l'administration météorologique désignée de la responsabilité de superviser la sécurité de l'assistance météorologique, en tenant à jour et faisant respecter les normes de performance, y compris l'assurance qualité et le contrôle de la qualité, et que l'État/le Membre continue d'assumer l'entière responsabilité de l'assistance météorologique fournie à la navigation aérienne internationale.

4.2.3 À cet égard, la réunion note que l'emploi des expressions « État contractant » et « administration météorologique » dans certaines dispositions de l'Annexe 3/Règlement technique [C.3.1] et les orientations connexes cause encore un peu de confusion. Il est donc convenu qu'un examen devrait être effectué en vue de fournir des clarifications sur cette question, lorsque c'est possible. Cet examen ne viserait pas à changer l'intention des dispositions touchées, notamment en ce qui concerne la définition de l'administration météorologique ou la prérogative de l'État de désigner l'administration météorologique. La réunion formule donc la recommandation suivante :

Recommandation 4/2 — Définition de l'administration météorologique

Il est recommandé que l'OACI, en coordination avec l'OMM, clarifie la notion d'« administration météorologique », en modifiant selon qu'il convient les dispositions et orientations pertinentes de l'OACI.

Supervision de l'assistance météorologique aéronautique

4.2.4 La réunion sait sans doute que, dans le cadre de la méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), l'OACI a effectué des audits obligatoires de tous les États afin d'améliorer la sécurité de l'aviation mondiale en corrigeant les carences constatées par les audits. De plus, la nouvelle Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, applicable depuis le 14 novembre 2013, exige que les États établissent et mettent en œuvre un système de supervision de la sécurité. La réunion est informée que l'Annexe 19 recommande que l'État utilise une méthode pour déterminer ses besoins en effectifs pour ce qui est du personnel assurant des fonctions de

supervision de la sécurité, en tenant compte de l'ampleur et de la complexité de ses activités aéronautiques. De plus, l'Annexe 19 exige que chaque État impose des qualifications minimales pour le personnel technique qui exerce des fonctions de supervision de la sécurité et qu'il assure une formation initiale et périodique appropriée pour maintenir ou porter au niveau souhaité les compétences de ce personnel.

4.2.5 La réunion note que, dans le contexte de l'Annexe 3, les dispositions traitent largement des responsabilités de l'administration météorologique désignée par l'État, mais sans aller jusqu'à décrire les responsabilités d'un inspectorat météorologique, où des inspecteurs de l'assistance météorologique pourraient être un sous-ensemble du personnel exerçant des fonctions de supervision de la sécurité.

4.2.6 Compte tenu de ce qui précède, la réunion convient de la nécessité pour les États de veiller à ce que le personnel exerçant des fonctions de supervision de la sécurité de l'assistance météorologique aéronautique soit dûment qualifié comme l'exige l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*. Elle formule donc la recommandation suivante :

Recommandation 4/3 — Supervision de l'assistance météorologique aéronautique

Il est recommandé que l'OACI :

- a) prie instamment les États de veiller à ce que le personnel qui exerce des fonctions de supervision de la sécurité de l'assistance météorologique aéronautique soit dûment qualifié et compétent conformément aux exigences de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* ;
- b) élabore des orientations appropriées pour aider les États à mettre en place une supervision de l'assistance météorologique aéronautique.

Fourniture multirégionale, régionale et sous-régionale d'assistance et recouvrement des coûts connexes

4.2.7 La réunion sait sans doute que, conformément à l'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300), les États/Membres sont en droit de recouvrer auprès de l'aviation civile internationale les coûts de l'assistance météorologique nécessaire à la navigation aérienne internationale. Elle note que la base juridique du recouvrement des coûts prévu par l'article 15 est développée dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) et que, de plus, le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) de l'OACI contient des lignes directrices convenues à l'échelon international, qui ont été élaborées par le Groupe d'experts de l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP), pour l'application pratique du recouvrement des coûts de l'assistance météorologique aéronautique. Elle note également que l'OMM a une publication connexe intitulée *Guide du recouvrement des coûts de l'assistance météorologique à la navigation aérienne — Principes et directives* (Publication n° 904).

4.2.8 La réunion note que les orientations/lignes directrices existantes de l'OACI et de l'OMM se concentrent principalement sur la fourniture de l'assistance météorologique aéronautique et le recouvrement des coûts connexes, y compris la fourniture de données météorologiques, à l'échelon de chaque État. Elle reconnaît qu'un mécanisme de recouvrement des coûts peut être justifié dans le cas

d'États qui souhaitent confier la fourniture de l'assistance à une entité gérée en commun en vertu d'une entente sous-régionale, régionale ou multirégionale. Elle note qu'il est nécessaire d'envisager un renforcement des orientations sur le recouvrement des coûts à l'échelon national, en particulier dans les États avec des arrangements d'espace aérien complexes. La réunion formule donc la recommandation suivante :

Recommandation 4/4 — Orientations/lignes directrices relatives au recouvrement des coûts de l'assistance météorologique aéronautique

Il est recommandé que l'OACI et l'OMM examinent et, s'il y a lieu, mettent à jour le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) de l'OACI et le *Guide du recouvrement des coûts de l'assistance météorologique à la navigation aérienne* (Publication n° 904) de l'OMM afin de s'assurer qu'ils tiennent dûment compte des pratiques de recouvrement des coûts convenues et équitables dans les cas où l'assistance météorologique aéronautique est assurée sur une base multirégionale, régionale ou sous-régionale (multi-États).

Gestion de la qualité

4.2.9 La réunion rappelle que l'Amendement n° 72 de l'Annexe 3/Règlement technique [C.3.1], applicable depuis le 1^{er} novembre 2001, a introduit des dispositions concernant la gestion de la qualité de l'assistance météorologique procurée aux usagers, y compris l'assurance qualité et le contrôle de la qualité. Elle rappelle en outre que, dans le cadre de l'Amendement n° 75, devenu applicable le 15 novembre 2012, la recommandation préconisant que les États établissent et mettent en œuvre un système qualité bien organisé, incluant procédures, processus et ressources, a été portée au rang de norme.

4.2.10 La réunion note avec satisfaction que, depuis la réunion Météorologie à l'échelon division de 2002, l'OACI et l'OMM ont toutes deux déployé des efforts concertés et souvent conjoints pour apporter une assistance technique aux États/Membres dans la mise en œuvre d'un système de gestion de la qualité pour les services météorologiques aéronautiques. Ces efforts ont inclus l'élaboration d'orientations [notamment le *Manuel sur le système de gestion de la qualité dans le domaine de l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale* (Doc 9873 de l'OACI, Publication n° 1001) de l'OMM, et amendements de ces documents], la tenue de séminaires et d'ateliers régionaux et l'exécution de missions d'assistance technique auprès de différents États. Ces efforts ont été complétés par de nombreuses initiatives collaboratives d'États/Membres, telles qu'une assistance bilatérale/ou de jumelage entre États/Membres ayant déjà mis en œuvre un système de gestion de la qualité et États/Membres ayant encore à réaliser la pleine mise en œuvre d'un tel système. La réunion note qu'il faudra réexaminer en temps utile les orientations actuelles de l'OACI et de l'OMM sur la gestion de la qualité, étant donné la publication prochaine de la nouvelle version de la norme ISO 9001, prévue pour 2015.

Compétence du personnel météorologique aéronautique

4.2.11 Comme le sait la réunion, l'Annexe 3/Règlement technique [C.3.1] exige que les États/Membres veillent à ce que l'administration météorologique désignée se conforme aux exigences de l'OMM en ce qui concerne les qualifications et la formation du personnel météorologique chargé de la

prestation de l'assistance à la navigation aérienne internationale. De plus, les exigences relatives aux qualifications et à la formation en météorologie aéronautique du personnel météorologique figurent dans la Publication n° 49 de l'OMM, *Règlement technique*, Volume I — *Pratiques météorologiques générales normalisées et recommandées*. La réunion est informée que le 1^{er} décembre 2013, l'OMM a introduit des normes de compétence pour les observateurs météorologistes de l'aviation et les prévisionnistes aéronautiques et que le 1^{er} décembre 2016, l'OMM exigera en outre que les prévisionnistes aéronautiques passent avec succès les éléments du *Programme d'enseignement de base pour les météorologistes (BIP-M)* qui sont nécessaires pour répondre aux exigences de compétence pour les responsabilités qui leur sont confiées, à terre et dans l'espace aérien. En correspondance avec ces normes de compétence, nouvelles ou à venir, la réunion note que l'OMM a entrepris une révision de ses règlements techniques, tels que les normes de haut niveau figurant dans sa Publication n° 49 ; des éléments d'orientation supplémentaires figurent sur le site web de formation CMAé de l'OMM¹.

4.2.12 La réunion reconnaît que la réalisation du concept de « Ciel unique » pour la navigation aérienne internationale (examinée au titre du point 4 de l'ordre du jour) aboutira inévitablement à des changements des modalités de la préparation et de la communication aux usagers des renseignements météorologiques aéronautiques, produits et autres services connexes. On comptera vraisemblablement de plus en plus sur des processus automatisés de production et de livraison, en fonction des avancées de la technologie, et le personnel météorologique aéronautique aura sans doute un plus grand rôle à jouer dans le processus de prise de décisions en collaboration (CDM) des parties prenantes de l'aviation (fournisseurs et usagers des services), ce qui garantira l'intervention humaine dans la boucle. La réunion note donc que les fonctions spécifiques du personnel météorologique aéronautique vont probablement évoluer, et qu'il faudra veiller à ce que la compétence du personnel et la formation y afférente soient suffisantes pour s'adapter à de nouvelles pratiques de travail. Elle formule en conséquence la recommandation suivante :

**Recommandation 4/5 — Compétence en constante évolution
du personnel météorologique
aéronautique**

Il est recommandé que l'OMM, en coordination avec l'OACI, prenne des dispositions pour assurer que le personnel météorologique aéronautique puisse, au moyen de la mise en œuvre d'un cadre de compétence basé sur les principes du système de gestion de la qualité et appuyé par du matériel didactique pertinent, s'adapter aux nouvelles pratiques de travail issues de la réalisation du concept de « Ciel unique » pour la navigation aérienne internationale.

Note.— De telles pratiques de travail nouvelles peuvent inclure une transition à des processus automatisés de production et de livraison, en fonction des avancées de la technologie (y compris les échanges d'informations numériques) et un rôle plus important dans la prise de décisions en collaboration entre parties prenantes de l'aviation (fournisseurs et usagers des services).

¹ <http://www.caem.wmo.int/moodle/> (sous « Regulatory and reference material », s'inscrire à titre d'invité « guest »).

Compétence en langue anglaise

4.2.13 Comme le sait la réunion, l'Annexe 3/Règlement technique [C.3.1], Chapitre 9, spécifie que des renseignements météorologiques seront fournis aux exploitants et aux membres d'équipage de conduite, principalement aux fins de la planification pré-vol et de la replanification en vol. De plus, un exposé verbal et/ou une consultation seront fournis, sur demande, aux membres d'équipage de conduite et/ou à d'autres membres du personnel technique d'exploitation. Ces exposés verbaux/consultations ont pour objet de fournir les renseignements les plus récents disponibles sur les conditions météorologiques existantes et prévues le long de la route à suivre, à l'aérodrome d'atterrissage prévu, aux aérodromes de décollage et aux autres aérodromes appropriés. De plus, des activités de coordination sont nécessaires entre personnels météorologiques aéronautiques à travers les frontières nationales, par exemple entre centres de veille météorologique, centres d'avis de cendres volcaniques et de cyclones tropicaux et centres mondiaux de prévisions de zone voisins.

4.2.14 Comme le sait aussi la réunion, l'Annexe 3/Règlement technique [C.3.1] n'établit pas d'exigences en ce qui concerne la langue à employer par le personnel météorologique aéronautique ou la compétence linguistique de ce personnel lorsqu'une telle coordination intervient.

4.2.15 La réunion note que l'Annexe 1 — *Licences du personnel* spécifie clairement que les prescriptions relatives à la formation et aux qualifications de tout le personnel de météorologie aéronautique relèvent de la responsabilité de l'OMM (voir le Chapitre 4, § 4.8) et que cela est conforme aux dispositions de l'Annexe 3 (Chapitre 2, § 2.1.5) ainsi qu'aux arrangements de travail. La réunion note cependant que l'OMM a la responsabilité de la formation du personnel dans les domaines de la météorologie, de l'hydrologie et de la climatologie, mais que la formation dans les matières de base, telles que les langues, les mathématiques et la physique, n'entre pas dans le domaine de responsabilité de l'OMM, car les exigences relatives à ces matières relèvent de la responsabilité des systèmes d'enseignement secondaire et supérieur des États/Membres. La réunion est informée que les compétences de haut niveau requises pour les prévisionnistes aéronautiques incluent l'aptitude à « communiquer efficacement » avec les usagers dans leur domaine de responsabilité. Pour le personnel qui fait l'exposé verbal requis à l'intention des membres d'équipage de conduite et assure la coordination entre centres météorologiques de différents États, on estime que la connaissance de l'anglais est indispensable pour atténuer le risque de malentendus graves d'origine linguistique qui pourraient, en aval, avoir des incidences sur la sécurité des vols.

4.2.16 Compte tenu des exigences et des évaluations en matière de compétences linguistiques applicables aux membres du personnel des services de communications radiotéléphoniques (Annexe 1 — *Licences du personnel*) et des compétences actuellement requises par l'OMM pour le personnel météorologique aéronautique (OMM n° 49 Vol. 1, Partie 2), et vu que la prise de décisions en collaboration (CDM) entre parties prenantes de l'aviation joue un rôle plus important dans l'interaction entre les prestataires de services de navigation aérienne, notamment MET, et les usagers, la réunion convient qu'il est nécessaire d'envisager l'élaboration de dispositions relatives à la compétence en langue anglaise du personnel météorologique aéronautique qui procure les exposés verbaux et/ou consultations aux membres d'équipage de conduite et assure la coordination entre centres météorologiques de différents États. De l'avis de la réunion, étant donné que cela ne touchera qu'un nombre relativement faible de membres du personnel et que, dans de nombreux États, l'exposé face-à-face tendra à être remplacé par une méthode automatisée, les exigences en matière de compétence linguistique devraient être laissées à la discrétion des États concernés. Elle formule en conséquence la recommandation suivante :

Recommandation 4/6 — Compétence en langue anglaise du personnel météorologique aéronautique

Il est recommandé que l'OACI, en étroite coordination avec l'OMM, envisage l'élaboration de dispositions concernant le niveau requis de compétence linguistique en anglais pour le personnel météorologique aéronautique, à appliquer à la discrétion de l'État.

Note.— L'élaboration de telles dispositions viserait à atténuer le risque de malentendus entre le fournisseur d'assistance météorologique aéronautique et l'usager, qui pourraient avoir des incidences sur la conscience des conditions météorologiques et sur la sécurité des vols, ainsi qu'à promouvoir la coordination inter-États, selon les besoins.

Fourniture et utilisation de renseignements météorologiques aéronautiques à des fins aéronautiques seulement

4.2.17 Comme le sait la réunion, le *Manuel des pratiques de météorologie aéronautique* (Doc 8896) de l'OACI, Appendice 10, contient des lignes directrices relatives à l'accès aux renseignements météorologiques aéronautiques² et, à cet égard, les installations de télécommunications à utiliser pour l'échange international de renseignements OPMET devraient être celles du service fixe aéronautique (SFA) de l'OACI, conformément à l'Annexe 3/Règlement technique [C.3.1] et aux Parties IV et VI des plans de navigation aérienne régionaux de l'OACI. La réunion note que, par le biais de l'utilisation du SFA pour échanger les renseignements OPMET, les États/Membres respectent l'obligation qui leur incombe au titre de l'Article 28 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) concernant la communication aux usagers de renseignements météorologiques aéronautiques pour la prestation de l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale. De plus, le recouvrement des coûts connexes par les États/Membres au moyen de redevances imposées à l'aviation civile internationale devrait se fonder sur les principes énoncés à l'article 15 du Doc 7300 et dans le document de l'OACI *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082).

4.2.18 La réunion sait aussi que le Douzième Congrès météorologique mondial (Cg-XII) de l'OMM a formulé la Résolution 40 — *Politique et pratique de l'OMM pour l'échange de données et produits météorologiques et connexes, y compris les lignes directrices sur les relations dans les activités météorologiques commerciales*³ et que, à cet égard, l'Annexe IV à la Résolution 40 établit clairement, dans le contexte des données et produits météorologiques et connexes, que « les renseignements aéronautiques générés expressément pour répondre aux besoins de l'aviation et relevant de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944) ne sont pas inclus dans l'application de la pratique ». La réunion affirme donc que les renseignements aéronautiques, dont font partie les renseignements météorologiques aéronautiques prescrits par l'Annexe 3/Règlement technique [C.3.1]⁴, ne peuvent ni être considérés comme données météorologiques de base, ni être utilisés à des fins extra-aéronautiques.

² Dans ce contexte, les renseignements météorologiques consistent en renseignements OPMET (comprenant les avis de cyclones tropicaux, avis de cendres volcaniques, METAR, SPECI, comptes rendus aériens spéciaux, TAF, prévisions aériennes GAMET, et renseignements SIGMET et AIRMET) et prévisions SMPZ.

³ http://www.wmo.int/pages/about/Resolution40_en.html

⁴ Hormis les comptes rendus en vol reçus aux centres mondiaux de prévisions de zone (WAFC) qui continueront d'être diffusés comme données météorologiques de base en conformité avec l'Annexe 3/Règlement technique [C.3.1], Appendice 4, § 3.2.

4.2.19 Compte tenu des dispositions de l'OACI et de la résolution de l'OMM mentionnées, et sachant que les coûts de fourniture de l'assistance météorologique aéronautique sont entièrement recouvrables auprès de l'aviation (par le biais de redevances de navigation aérienne), la réunion convient qu'il est nécessaire de rappeler aux États/Membres leurs obligations en ce qui concerne la fourniture et l'utilisation des renseignements météorologiques aéronautiques. Elle formule en conséquence la recommandation suivante :

Recommandation 4/7 — Fourniture et utilisation de renseignements météorologiques aéronautiques à des fins aéronautiques seulement

Il est recommandé que l'OACI et l'OMM rappellent aux États et aux Membres, respectivement, leurs obligations en ce qui concerne la fourniture et l'utilisation de renseignements météorologiques aéronautiques à des fins aéronautiques seulement.

Note.— Les renseignements météorologiques aéronautiques, dans ce contexte, sont les renseignements OPMET et les prévisions du SMPZ.