



**МЕЖДУНАРОДНАЯ
ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ**



**ВСЕМИРНАЯ
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ
ОРГАНИЗАЦИЯ**

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

Специализированное совещание
по метеорологии (MET) (2014)

Комиссия по авиационной метеорологии
Пятнадцатая сессия

Монреаль, 7–18 июля 2014 года

ДОКЛАД ПО ПУНКТУ 4 ПОВЕСТКИ ДНЯ

*(Все пункты повестки дня рассмотрены совместно
с пятнадцатой сессией Комиссии по авиационной метеорологии
Всемирной метеорологической организации)*

Данный доклад подлежит рассмотрению Аэронавигационной комиссией и Советом ИКАО и Исполнительным советом ВМО. Решения этих органов, касающиеся рекомендаций совещания, будут изложены в дополнении к докладу совещания, которое будет выпущено в установленном порядке.

Пункт 4 повестки дня. Организационные вопросы

Пункт 4.1 повестки дня. Рассмотрение рабочего соглашения между ИКАО и ВМО (Doc 7475)

4.1.1 Совещанию напомнили о том, что *Рабочее соглашение между Международной организацией гражданской авиации и Всемирной метеорологической организацией* (Doc 7475 ИКАО/Публикация № 60 ВМО, глава II.3), далее именуемое "Рабочее соглашение", обеспечивает необходимую основу, исходя из которой установлены соответствующие сферы деятельности двух организаций в области авиационной метеорологии и определен механизм сотрудничества. Оно, в частности, служит принципиальной основой для сотрудничества и совместной деятельности ИКАО и ВМО в сфере авиационной метеорологии и определяет и подтверждает авиационные требования к метеорологическому обслуживанию и необходимые для выполнения этих требований технические возможности.

4.1.2 В последние десятилетия произошло значительное ускорение научно-технического прогресса, которое нельзя было предусмотреть в 1950-е и 1960-е годы, когда указанное Рабочее соглашение было заключено и в последний раз обновлялось. Учитывая это, совещание согласилось с тем, что Рабочее соглашение необходимо тщательно проанализировать с целью убедиться в том, что оно надлежащим образом отражает соответствующие мандаты, структуру управления и порядок работы двух организаций. Предполагается, что в ходе такого анализа будут рассмотрены используемые обеими организациями основные принципы управления данными, что будет иметь огромное значение в будущей среде общесистемного управления информацией.

4.1.3 Совещание рассмотрело предложение о создании "межучрежденческой" группы, в ведении которой находилось бы будущее Рабочее соглашение и которая будет в официальном порядке координировать работу соответствующих групп экспертов. Однако совещание согласилось с тем, что, учитывая обязательство по пересмотру Рабочего соглашения, которое затрагивает обязанности соответствующих секретариатов, осуществлять работу под руководством такой межучрежденческой группы было бы практически нецелесообразно. Кроме того, было отмечено, что возникнут трудности с определением органа, в подчинении которого будет находиться такая группа и перед которым она будет отчитываться. В этой связи упоминалось о месте и роли Аэронавигационной комиссии (АНК) в структуре ИКАО как органа, отвечающего за курирование добровольных трудовых ресурсов государств. Совещание согласилось с тем, что, несмотря на то что стратегическая координация имеет большое значение, это не оправдывает создание новой группы уровня АНК или же комиссии по авиационной метеорологии ВМО.

4.1.4 Совещание отметило, что ИКАО и ВМО должны обеспечить выделение необходимых ресурсов для выполнения работы, связанной с анализом Рабочего соглашения и осуществлением смежных мероприятий.

4.1.5 Отметив проводимую работу по обновлению политики ИКАО в области стандартизации и соглашений между ИКАО и другими международными органами, занимающимися выработкой стандартов, совещание согласилось с тем, что было бы полезным при анализе Рабочего соглашения учитывать результаты этой работы. Совещание признало важность участия в процессе всех заинтересованных сторон, но выразил опасения в связи с тем, что в двустороннем соглашении такая роль будет отводиться третьей стороне. Исходя из этого, совещание предложило, чтобы анализ Рабочего соглашения, в принципе, осуществлялся секретариатами обеих организаций, которые при необходимости могли бы обращаться за помощью. С учетом вышеизложенного совещание, соответственно, сформулировало следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/1. Анализ Рабочего соглашения между ИКАО и ВМО

ИКАО и ВМО рекомендуется:

- a) провести и завершить не позднее ноября 2016 года анализ *Рабочего соглашения между Международной организацией гражданской авиации и Всемирной метеорологической организацией* (Doc 7475 ИКАО/ВМО – № 60, глава II.3) с целью убедиться в том, что соответствующие функции и обязанности, а также обязательства обеих организаций надлежащим образом отвечают мандатам обеих организаций, принимая во внимание эволюцию технических возможностей и аэронавигационных требований;
- b) после выполнения подпункта a) и при наличии необходимости в этом подготовить предложение о поправке к Doc 7475/ВМО – № 60 глава II.3 для рассмотрения и утверждения руководящими органами ИКАО и ВМО.

Примечание. В ходе анализа следует, как минимум, рассмотреть средства определения авиационных требований к метеорологическому обеспечению международной аэронавигации и технические методы, практику и структуры управления, рекомендуемые для использования при предоставлении требуемого обслуживания. Необходимо также не допустить дублирования усилий и документации двух организаций.

Пункт 4 повестки дня. Организационные вопросы
Пункт 4.2 повестки дня. Прочие организационные вопросы

Назначенный метеорологический полномочный орган

4.2.1 Совещанию известно о том, что п.2.1.4 главы 2 Приложения 3 "Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации"/Технический регламент ВМО [С.3.1] требует от государств/членов назначать метеорологический полномочный орган для предоставления или организации предоставления от его имени метеорологического обслуживания в интересах международной аэронавигации. В этой связи, несмотря на то что оперативная ответственность за предоставление аэронавигационного метеорологического обслуживания возложена на назначенный полномочный метеорологический орган, конечная ответственность за выполнение требований ИКАО по Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 7300) возлагается на государство.

4.2.2 В этой связи совещание приняло к сведению, что на практике некоторые государства/члены делегируют коммерческим организациям полномочия по предоставлению метеорологического обслуживания международной аэронавигации. Совещание отметило, что такая передача прав, хотя и полностью соответствует положениям Приложения 3/Технического регламента [С.3.1], не освобождает назначенный полномочный метеорологический орган от ответственности за обеспечение контроля над безопасностью предоставляемого метеорологического обслуживания путем соблюдения и поддержания стандартов деятельности, включая обеспечение и контроль качества, и что государства/члены продолжают нести полную ответственность за предоставление ими метеорологического обслуживания международной аэронавигации.

4.2.3 В связи с этим совещание отметило, что по-прежнему существует некоторое недопонимание терминов "Договаривающееся государство" и "метеорологический полномочный орган", используемых в отдельных положениях Приложения 3/Технического регламента [С.3.1] и в инструктивном материале. Поэтому было решено провести анализ в целях внесения соответствующих уточнений, где это возможно. Такой анализ не должен изменять намерения таких положений, особенно в части определения метеорологического полномочного органа или прерогативы государства назначать метеорологический полномочный орган. Соответственно, совещание сформулировало следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/2. Определение термина "метеорологический полномочный орган"

Рекомендуется, чтобы ИКАО во взаимодействии с ВМО уточнила понятие "метеорологический полномочный орган" путем внесения необходимых изменений в положения и вспомогательный инструктивный материал ИКАО.

Контроль за предоставлением аэронавигационного метеорологического обслуживания

4.2.4 Совещанию известно о том, что в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) ИКАО проводит обязательные проверки всех государств с целью повысить уровень безопасности полетов в мире путем исправления недостатков, выявленных в результате

проверок. Более того, новое Приложение 19 *"Управление безопасностью полетов"*, начавшее применяться с 14 ноября 2013 года, требует от государств создавать и внедрять систему контроля за обеспечением безопасности полетов. Совещание информировало о том, что Приложение 19 рекомендует государствам использовать методологию определения требований к найму персонала для выполнения функций по контролю за обеспечением безопасности полетов с учетом масштаба и сложности авиационной деятельности данного государства. Кроме того, Приложение 19 требует от каждого государства установить минимальные квалификационные требования к техническому персоналу, выполняющему функции по контролю за обеспечением безопасности полетов, и предусмотреть соответствующую начальную подготовку и повышение квалификации для поддержания и повышения их желательного уровня компетенции.

4.2.5 Совещание отметило, что, хотя положения Приложения 3 в значительной степени касаются ответственности назначенного государством полномочного метеорологического органа, в них не предусматривается описание ответственности органа метеорологической инспекции, в котором метеорологические инспекторы будут представлять собой подгруппу персонала, выполняющего функции по контролю за обеспечением безопасности полетов.

4.2.6 В свете вышеизложенного совещание согласилось с тем, что государствам необходимо обеспечивать, чтобы персонал, выполняющий функции по контролю за обеспечением безопасности аэронавигационного метеорологического обслуживания, обладал надлежащей квалификацией в соответствии с требованиями Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"*. Соответственно, совещание сформулировало следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/3. Контроль за предоставлением аэронавигационного метеорологического обслуживания

Рекомендуется, чтобы ИКАО:

- a) призвала государства принять меры к тому, чтобы персонал, выполняющий функции по контролю за обеспечением безопасности аэронавигационного метеорологического обслуживания, обладал надлежащей квалификацией и компетентностью в соответствии с требованиями Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"*;
- b) разработала соответствующий инструктивный материал для оказания государствам помощи в организации контроля за обеспечением безопасности аэронавигационного метеорологического обслуживания.

Предоставление обслуживания на мультирегиональном, региональном и субрегиональном уровнях и сопутствующее возмещение расходов

4.2.7 Совещанию известно о том, что в соответствии со статьей 15 Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 7300) государства/члены имеют право получать от международной гражданской авиации возмещение расходов на предоставление необходимого метеорологического обслуживания международной аэронавигации. Совещание отметило, что правовая основа предусмотренной статьей 15 возмещения расходов подробно описана в

документе ИКАО *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082), и что, кроме этого, в документе ИКАО *"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"* (Дос 9161) содержатся разработанные Группой экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP) и согласованные на международном уровне руководящие принципы для практического применения механизма возмещения расходов на предоставление аэронавигационного метеорологического обслуживания. Совещание отметило, что в ВМО имеется соответствующая публикация под названием *"Руководство по возмещению расходов на авиационное метеорологическое обслуживание: принципы и руководящие указания"* (публикация № 904 ВМО).

4.2.8 Совещание отметило, что существующие руководящие указания и инструктивный материал ИКАО и ВМО в основном направлены на предоставление аэронавигационного метеорологического обслуживания, включая предоставление метеорологических данных, и возмещение соответствующих расходов на уровне отдельного государства/национальном уровне. Совещание с пониманием восприняло замечания о том, что механизм возмещения расходов может быть обоснован в том случае, если государства в рамках субрегионального, регионального или мультирегионального соглашения желают поручить предоставление обслуживания совместно управляемой организации. Совещание отметило необходимость рассмотрения возможности усилить положения инструктивного материала о возмещении расходов на национальном уровне, особенно в государствах со сложной организацией воздушного пространства. Соответственно, совещание сформулировало следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/4. Руководящие принципы/указания, касающиеся возмещения расходов на предоставление аэронавигационного метеорологического обслуживания

Рекомендуется, чтобы ИКАО и ВМО проанализировали и, при необходимости, обновили *"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"* (Дос 9161 ИКАО) и *"Руководство по возмещению расходов на авиационное метеорологическое обслуживание: принципы и руководящие указания"* (публикация № 904 ВМО), с тем чтобы соответствующим образом отразить в них согласованную и соразмерную практику возмещения расходов в тех случаях, когда аэронавигационное метеорологическое обслуживание предоставляется на мультирегиональной, региональной или субрегиональной (несколько государств) основе.

Менеджмент качества

4.2.9 Совещание напомнило, что поправка 72 к Приложению 3/Техническому регламенту [С.3.1], применяемая с 1 ноября 2001 года, ввела положения, касающиеся менеджмента качества метеорологического обслуживания, предоставляемого пользователям, включая обеспечение и контроль качества. Совещание далее напомнило о том, что в рамках поправки 75, применяемой с 15 ноября 2012 года, статус требования о том, чтобы государство устанавливало и внедряло надлежащим образом организованную систему качества, включая процедуры, порядок и ресурсы, был повышен от Рекомендуемой практики до Стандарта.

4.2.10 Совещание с удовлетворением отметило, что после Специализированного совещания по метеорологии 2002 года ИКАО и ВМО продолжали прилагать целенаправленные и зачастую совместные усилия по оказанию технического содействия государствам/членам в деле внедрения системы менеджмента качества аэронавигационного метеорологического обслуживания. Такие усилия включали в себя разработку инструктивного материала (в частности, *"Руководства по системе управления качеством для предоставления метеорологического обслуживания международной аэронавигации"* (Doc 9873 ИКАО, публикация ВМО № 1001) и поправок к нему, проведение региональных семинаров и практикумов и проведение командировок технической помощи в отдельные государства. Эти усилия дополнялись совместными инициативами многих государств/членов, такими как двустороннее/партнерское содействие, оказываемое государствами/членами, которые уже полностью внедрили систему менеджмента качества, тем государствам/членам, которые еще не сделали этого. Совещание отметило, что необходимо будет пересмотреть в установленном порядке существующий инструктивный материал ИКАО и ВМО по вопросам менеджмента качества в связи с предстоящей публикацией очередной редакции стандарта ИСО 9001, которая ожидается в 2015 году.

Компетентность аэронавигационного метеорологического персонала

4.2.11 Совещанию известно, что Приложение 3/Технический регламент [С.3.1] требуют от государств/членов обеспечить соблюдение назначенным полномочным метеорологическим органом требований ВМО в отношении квалификации и подготовки метеорологического персонала, предоставляющего обслуживание для международной аэронавигации. Кроме того, требования, касающиеся квалификации и подготовки метеорологического персонала в области авиационной метеорологии, изложены в томе I *"Общие метеорологические стандарты и рекомендуемая практика"* публикации № 49 ВМО *"Технический регламент"*. Совещание информировало о том, что 1 декабря 2013 года ВМО ввела стандарты компетенции для авиационных метеонаблюдателей и авиационных синоптиков и что с 1 декабря 2016 года ВМО также потребует от авиационных синоптиков успешно выполнять те элементы "Основного учебного комплекса. Метеорология (VIP-M)", которые необходимы в поддержку требований к компетенции в их конкретной области и в воздушном пространстве ответственности. Совещание отметило, что соразмерно с этими новыми и будущими стандартами компетенции ВМО проводит пересмотр своего Технического регламента, с тем чтобы включить стандарты высшего уровня в публикацию № 49 ВМО, а дополнительный инструктивный материал представить на учебном сайте САеМ ВМО¹.

4.2.12 Совещание признало, что реализация концепции "единого неба" для международной аэронавигации (обсуждаемой в рамках пункта 4 повестки дня) неизбежно изменит порядок подготовки и предоставления пользователям аэронавигационной метеорологической информации, данных и соответствующего обслуживания. Вероятно, более активно будут использоваться автоматизированные процессы подготовки и предоставления информации в свете последних технических достижений, причем более важную роль будет играть аэронавигационный метеорологический персонал, участвующий в процессе совместного принятия решений (CDM) заинтересованными авиационными сторонами (поставщиками и пользователями обслуживания), обеспечивая в обозримом будущем интерактивный режим взаимодействия с оператором в контуре управления. В связи с этим совещание отметило, что могут возникнуть особые функции, выполняемые аэронавигационным метеорологическим персоналом, и возникнет необходимость

¹ <http://www.caem.wmo.int/moodle/> (под рубрикой "Нормативный и справочный материал", зарегистрироваться в качестве "гостя").

обеспечить надлежащую компетентность и базовую подготовку персонала, достаточную для того, чтобы адаптироваться к новым условиям работы. Соответственно, совещание сформулировало следующую рекомендацию:

**Рекомендация 4/5. Повышение уровня компетентности
аэронавигационного метеорологического персонала**

Рекомендуется, чтобы ВМО во взаимодействии с ИКАО приняли меры для обеспечения того, чтобы аэронавигационный метеорологический персонал мог в результате внедрения модели компетентности, основанной на принципах системы менеджмента качества и подкрепленной соответствующим учебным материалом, адаптироваться к новым условиям работы, возникающим в связи с реализацией концепции "единого неба" в международной аэронавигации.

Примечание. Такая новая практика работы может включать в себя переход на автоматизированные процессы подготовки и предоставления информации в свете последних технических достижений (включая обмен цифровой информацией) и более важную роль в процессе принятия совместных решений заинтересованными авиационными сторонами (поставщиками и пользователями обслуживания).

Уровень владения языком

4.2.13 Совещание информировало о том, что глава 9 Приложения 3/Технического регламента [С.3.1] требует предоставлять метеорологическую информацию эксплуатантам и членам летного экипажа в основном для целей предполетного планирования и перепланирования в полете. Кроме того, требуется по запросу проводить брифинг и/или консультации для членов летного экипажа и/или другого летно-эксплуатационного персонала. Цель таких брифингов/консультаций заключается в том, чтобы обеспечить предоставление указанным лицам самой последней имеющейся информации о текущих и ожидаемых метеорологических условиях по маршруту предстоящего полета, на аэродроме предполагаемой посадки, запасных аэродромах и других соответствующих аэродромах. Кроме того, необходимо проводить координационные мероприятия для аэронавигационного метеорологического персонала разных стран, например, между соседними органами метеорологического слежения, консультативными центрами по вулканическому пеплу и тропическим циклонам и всемирными центрами зональных прогнозов.

4.2.14 Совещание также было информировано о том, что Приложение 3/Технический регламент [С.3.1] не устанавливает требований к авиационному метеорологическому персоналу в отношении используемого языка или уровня владения языком при проведении таких координационных мероприятий.

4.2.15 Совещание отметило, что Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" четко определяет, что требование к подготовке и квалификации всего авиационного метеорологического персонала относится к компетенции ВМО (см. п. 4.8 главы 4), и что это соответствует положениям Приложения 3 (п. 2.1.5 главы 2), а также Рабочего соглашения. Вместе

с тем совещание отметило, что хотя ВМО и несет ответственность за подготовку персонала в области метеорологии, гидрологии и климатологии, обязательства по подготовке по основным образовательным предметам, к которым относятся иностранные языки, не входит в сферу ответственности ВМО, поскольку такие образовательные требования относятся к компетенции систем среднего и высшего образования государств/членов. Совещание информировало о том, что требования к высокому уровню компетентности аэронавигационных синоптиков включают в себя необходимость "эффективного общения" такого персонала с пользователями в своей сфере ответственности. Для персонала, проводящего требуемый устный брифинг для членов летного экипажа и осуществляющего координацию между метеорологическими бюро в разных государствах, знание английского языка необходимо для того, чтобы снизить риск принципиального недопонимания, возникающего вследствие языковых проблем, которые в конечном итоге могут иметь последствия для безопасности полетов.

4.2.16 Принимая во внимание существующие в Приложении 1 требования/квалификационные отметки, касающиеся уровня владения языком персоналом, участвующим в радиотелефонной связи, действующие требования к компетенции, установленные ВМО для аэронавигационного метеорологического персонала (ВМО № 49, том 1, часть 2), и понимая возрастающую роль процесса совместного принятия решений (CDM) заинтересованными авиационными сторонами в условиях взаимодействия поставщиков аэронавигационного обслуживания (включая MET) и пользователей, совещание согласилось с необходимостью рассмотреть вопрос о разработке положений, касающихся уровня знания английского языка для авиационного метеорологического персонала, проводящего брифинги и/или консультации для членов летного экипажа, а также обеспечивающего координацию действий метеорологических органов в разных государствах. Совещание также отметило, что, поскольку речь идет о сравнительно немногочисленной группе сотрудников и что во многих государствах на смену "очным" брифингам все чаще приходят автоматизированные процедуры, любые требования в отношении уровня владения языком следует оставить на усмотрение соответствующих государств. Соответственно, совещание сформулировало следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/6. Уровень владения английским языком аэронавигационным метеорологическим персоналом

Рекомендуется, чтобы ИКАО в тесном взаимодействии с ВМО рассмотрела вопрос о разработке положений, касающихся требуемого уровня владения английским языком авиационным метеорологическим персоналом, для применения по усмотрению государства.

Примечание. Разработка таких положений предназначена для снижения риска недопонимания между поставщиками аэронавигационного метеорологического обслуживания и пользователями, которое может сказаться на уровне информированности о погодных условиях и безопасности полетов, а также для обеспечения необходимой координации между государствами.

Предоставление и использование аэронавигационной метеорологической информацией только для целей аэронавигации

4.2.17 Совещание информировали о том, что в добавлении 10 к *Руководству ИКАО по авиационной метеорологии* (Doc 8896) предлагаются руководящие принципы доступа к аэронавигационной метеорологической информации² и, что в этой связи средствами электросвязи, используемыми для международного обмена информацией ОРМЕТ, следует считать авиационную фиксированную службу (AFS) ИКАО, согласно Приложению 3/Техническому регламенту [С.3.1] и частям IV и VI региональных аэронавигационных планов ИКАО. Совещание отметило, что путем использования средств AFS для обмена информацией ОРМЕТ государства/члены выполняют свои обязательства по статье 28 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300), касающиеся предоставления пользователям аэронавигационной метеорологической информации для целей предоставления метеорологического обслуживания международной аэронавигации. Кроме того, возмещение соответствующих расходов государствами/членами путем сборов, взимаемых с международной гражданской авиации, следует основывать на принципах, изложенных в статье 15 документа Doc 7300 и в документе ИКАО *Политика в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Doc 9082).

4.2.18 Совещание также было информировано о том, что 12-й Всемирный метеорологический конгресс (Сg XII) ВМО подготовил резолюцию 40 *"Политика и практика ВМО для обмена метеорологическими и связанными с ними данными и продукцией, включая руководящие принципы по отношениям в коммерческой метеорологической деятельности"*³ и что в этой связи дополнение IV к резолюции 40 четко постановляет в контексте метеорологических и связанных с ними данных и продукции, что "авиационная информация, подготавливаемая конкретно для обслуживания потребностей авиации и управляемая в рамках Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.), не включена для применения в рамках настоящей практики". В этой связи совещание подтвердило, что аэронавигационная информация, компонентом которой является аэронавигационная метеорологическая информация, предусмотренная Приложением 3/Техническим регламентом [С.3.1]⁴, не может рассматриваться в качестве основных метеорологических данных или использоваться в неавиационных целях.

4.2.19 Принимая во внимание упомянутые положения ИКАО и резолюцию ВМО, а также понимая, что расходы на предоставление авиационного метеорологического обслуживания подлежат полному возмещению авиацией (за счет аэронавигационных сборов), совещание согласилось с необходимостью напомнить государствам/членам об их обязательствах в отношении предоставления и использования аэронавигационной метеорологической информации. Соответственно, совещание сформулировало следующую рекомендацию:

² В данном контексте аэронавигационная метеорологическая информация включает в себя информацию ОРМЕТ (включая консультативные сообщения о тропических циклонах, консультативные сообщения о вулканическом пепле, METAR, SPECI, специальные донесения с борта, TAF, зональные прогнозы GAMET и информацию SIGMET и AIRMET), а также прогнозы ВСЗП).

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

⁴ Исключая донесения с борта, полученные всемирными центрами зональных прогнозов (ВЦЗП), которые должны в дальнейшем распространяться в качестве базовой метеорологической информации в соответствии с п. 3.2 добавления 4 Приложения 3/Технического регламента [С.3.1].

Рекомендация 4/7. Предоставление и использование аэронавигационной метеорологической информацией только для целей аэронавигации

Рекомендуется, чтобы ИКАО и ВМО напомнили государствам и членам, соответственно, об их обязательствах в отношении предоставления и использования аэронавигационной метеорологической информации только для целей аэронавигации.

Примечание. В данном контексте аэронавигационная метеорологическая информация включает информацию ОРМЕТ и прогнозы ВСЗП.

— КОНЕЦ —