庁が同意した国の領域においては超えることができること。

以下をITUの無線通信部門に要請する。

留意事項a)で定められている条件及び取決めの研究を継続すること。

決議第418（WRC-15、改）の第１附属書

1　AMTを行うに当たって、主管庁は以下の基準を用いること。

－　送信は、航空機局に限ること（第1.83号参照）。

－　5091-5150MHzの周波数帯における航空遠隔測定システムを運用する場合は、AMT飛行試験地域から距離Dの範囲内の位置でMLSを運用する主管庁と協議を行うものとする。ここで距離Dは以下の等式で決定される。

$D=43+10^{(127.55-20\log(f)+E)/20}$

この場合、

D:　調整を開始する要件となる間隔の距離（km）

f:　AMTシステムによって使われる最小周波数（MHz）

E:　航空機局の送信機の最大e.i.r.p.（150kHzにつきdBW）

2　FSSを保護するために、5091-5250MHzの周波数帯における遠隔測定用航空機局は、地球をカバーする受信アンテナを使用する宇宙船のためのFSS衛星軌道における航空機局の送信機一台当たりのpfdが−198.9dB（W/(m²･Hz)）に制限されるように運用する。こうした航空機の送信機のpfd制限値は、FSS衛星の軌道が1414kmの高度にあり、FSS衛星からの視野の範囲で21個の同一周波数のAMT送信機が同時に運用されることを想定して導き出された衛星の可視範囲で、同時に運用される同一周波数のAMTが21個よりも少ない場合には、pfdの総和が衛星において、$\Delta T_{satellite}/T_{satellite}$の1%に相当する−185.7dB（W/(m²･Hz)）を超えない範囲で、送信電力を調整することができる。

3　5150-5250MHzの周波数帯における移動業務を保護するために、飛行試験のための遠隔測定用送信に限定されたAMSシステムの航空機局からの発射によって地表で生じる最大pfdは、以下の値を超えないものとする。

−79.4dB(W/(m²･20MHz))-Gr(θ)

Gr(θ)は、MSの受信アンテナの仰角θに対する利得を表し、以下の表により得られる。

無線接続システムの仰角アンテナパターン

仰角θ(度)	利得Gr(θ)(dBi)
45 ＜ θ ≦ 90	−4
35 ＜ θ ≦ 45	−3
0 ＜ θ ≦ 35	0
−15 ＜ θ ≦ 0	−1
−30 ＜ θ ≦ −15	−4
−60 ＜ θ ≦ −30	−6
−90 ＜ θ ≦ −60	−5

4　5091-5150MHzの周波数帯におけるAM(R)Sを保護するために、AM(R)Sを第5.444B号に従って配備することのできる所では、飛行試験のための遠隔測定用送信に限定された航空移動業務システムの航空機局からの発射によって地表で生じる最大pfdは次の値を超えてはならない。

−89.4dB(W/(m²・20MHz))- $G_r(\theta)$

$G_r(\theta)$は、MSの受信アンテナの仰角θに対する利得を表し、以下の式によって計算できる。

$$G_r(\theta)=\max\left[G_1(\theta),G_2(\theta)\right]$$

$$G_1(\theta)=6-12\left(\frac{\theta}{27}\right)^2$$

$$G_2(\theta)=-6+10\log\left[\left(\max\left\{\frac{|\theta|}{27},1\right\}\right)^{-1.5}+0.7\right]$$

ここで

$G(\theta)$ ：　等方向アンテナに対する利得（dBi）

(θ) ：　最大利得に対する仰角の絶対値（度）

追　　決議第424（WRC-15）　4200-4400 MHzの周波数帯における航空電子機器内無線通信の使用

世界無線通信会議（2015年ジュネーブ）は、

以下を考慮し、

a)　航空機は、その効率性、信頼性及び安全性を高めるとともに、より環境に優しくなるよう設計されていること。

b)　航空電子機器内無線通信（WAIC）システムは、単一の航空機に組み込まれた、又は搭載された、二局又はそれ以上の航空機局間の無線通信を提供し、航空機の安全な運航を支えていること。

c)　WAICシステムは、航空機と地上、他の航空機又は衛星との間の無線通信を提供するものではないこと。

d)　WAICシステムは、航空機の安全運航を確保すべく運用されるものであること。

e)　WAICシステムは、地上を含め、航行中の全ての段階で運用されること。

f)　WAICシステムを実装した航空機は、全世界を航行すること。

g)　航空機内で運用するWAICシステムは、機体による減衰のためにほかの業務との共用が容易になること。

h)　勧告ITU-R M.2067が、WAICシステムの技術的特性及び運用目標を記載していること。

以下を認識し、

国際民間航空機関（ICAO）の国際民間航空条約第10付属書が、国際民間航空により使用される安全航空無線航行システム及び無線通信システムの標準及び勧告方式（SARPs）を記載していること。

以下を決議し、

1　WAICは、一機の航空機に搭載された、二局又はそれ以上の航空機局間の無線通信と定義され、航空機の安全な運航を支えていること。

2　4200-4400MHzの周波数帯で運用するWAICシステムは、この周波数帯で運用する航空無線航行業務を行うシステムに対し有害な混信を与えてはならず、また、同システムからの保護を求めてはならないこと。

3　4200-4400MHzの周波数帯で運用するWAICシステムは、国際民間航空条約第10付属書が発行した標準・勧告方式を遵守すること。

4　第43.1号は、WAICシステムには適用しないこと。

以下を事務総局長に指示し、

この決議に対するICAOの注意を喚起すること。

以下をを国際民間航空機関（ICAO）に要請する。

WAICシステムのSARPs策定の過程においてITU-R勧告M.2085を考慮すること。

追　　決議第425（WRC-15）　民間航空の地球規模の航空機追跡を容易にするための、航空移動衛星（R）業務（地球から宇宙）による1087.7-1092.3MHzの周波数帯の使用

世界無線通信会議（2015年ジュネーブ）は、

以下を考慮し、

a)　ITU条約第119号に従い、全権委員会議決議第185（2014年、釜山）がWRC-15に対し、地球規模の航空機追跡の検討を、ITU-Rの研究を考慮しつつ、必要に応じて、ITUの慣例