|  |  |
| --- | --- |
| **世界无线电通信大会（WRC-15） 2015年11月2-27日，日内瓦** |  |
| **国 际 电 信 联 盟** |  |
|  |  |
| **全体会议** | **文件 86(Add.18)-C** |
|  | **2015年10月19日** |
|  | **原文：阿拉伯文** |
|  | |
| 苏丹（共和国） | |
| 有关大会工作的提案 | |
|  | |
| 议项1.18 | |

1.18 根据第**654**号决议**（WRC-12）**，考虑在77.5-78.0 GHz频段为无线电定位业务的汽车应用做出主要业务划分；

引言

76-81 GHz频段的一些部分划分给作为主要业务或次要业务的RAS、ARS、ARSS和RLS，并划分给作为次要业务的SRS（空对地）。在高于30 GHz的频率上，无线电波传播随距离的下降速度比在更低的频率上更为迅速，且可以更加集中传送能量的天线更为实际、规模中等。尽管这种有限的传输距离对诸多应用似乎是一个主要缺点，但它却方便在极短的距离内重复使用频率，从而比在低频率上更容易将更多发射机集中在一个地理区域。

然而，传输衰减的变化取决于大气中水蒸气的含量以及其他大气因素。

汽车雷达系统的使用大量增长，且预期在若干年内，这些系统将相对司空见惯，因为消费者需要更加安全的汽车。相关研究表明，防碰撞技术的使用可大大减少交通事故数量，或降低其严重程度。在世界的有些地方，汽车雷达已成功在该部分频谱中操作多年，特别是76-77 GHz频段，且未采用任何缓解干扰或停止发射的方法，亦未见到更多对其它业务的干扰报告。

国际电联理事会在通过第1318号决议（理事会2010年会议）时表明，（包括智能交通系统（ITS）在内的）信息通信技术（ICT）为车辆和乘客安全提供了机制，因此，请国际电联成员采取实际措施，进一步推动利用ICT改进国内和国家政策、项目和/或教育举措的落实，以改善全球的道路安全状况。

76-81 GHz频段内RLS的规则地位

目前，76-77.5 GHz和78-81 GHz频段内的RLS在全球拥有主要业务划分。在77.5-78 GHz频段内获得无线电定位业务的可能全球主要业务划分将为无线电定位业务提供统一和连续频段，包括76‑81 GHz频段内与汽车雷达应用相关的防碰撞应用。应当指出，《无线电规则》第5.149款敦促各国主管部门采取一切实际可行措施，防止该频段内的射电天文业务受到有害干扰影响。在77.5-78 GHz频段内为RLS做出主要业务划分将在规则方面建立高于RAS和SRS（空对地）的优先权，后二者拥有次要业务划分。可能需要考虑不使《无线电规则》第5.149款受到削弱的手段。

苏丹主管部门支持利用无线电通信改进道路安全并避免碰撞，并支持在77.5-78 GHz频段内为无线电定位业务做出主要业务划分，前提是该划分仅限于汽车应用。

提案

第5条

频率划分

第IV节 – 频率划分表  
（见第2.1款）

MOD SDN/86A18/1

66-81 GHz

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 划分给以下业务 | | |
| 1区 | 2区 | 3区 |
| 76-77.5 射电天文  无线电定位  业余  卫星业余  空间研究（空对地）  5.149 | | |
| 77.5-78 业余  卫星业余  **无线电定位** ADD 5.A118  射电天文  空间研究（空对地）  5.149 | | |
| 78-79 无线电定位  业余  卫星业余  射电天文  空间研究（空对地）  5.149 5.560 | | |
| 79-81 射电天文  无线电定位  业余  卫星业余  空间研究（空对地）  5.149 | | |

ADD SDN/86A18/2

5.A118 无线电定位业务对77.5-78 GHz频段的使用限于汽车应用。

**理由：**

– 在76-81 GHz频段内提供有关汽车雷达应用的安全和防碰撞统一频率，如果得到实施，将很可能减少道路交通中的伤亡事故；

– 提供更广泛的制造基础并加大设备量（市场全球化），从而实现规模经济和更广泛的设备提供；

– 这些短程汽车雷达的性质结合76-81 GHz频段内的传播特性将便于实现与现有业务之间的共用。

SUP SDN/86A18/3

第654号决议（WRC-12）

将77.5-78 GHz频段划分给无线电定位业务以  
支持短距离高分辨率汽车雷达操作

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_