|  |  |
| --- | --- |
| **Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-15)Ginebra, 2-27 de noviembre de 2015** |  |
| **UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES** |  |
|  |  |
| **SESIÓN PLENARIA** | **Addéndum 18 alDocumento 86-S** |
|  | **19 de octubre de 2015** |
|  | **Original: inglés** |
|  |
| Sudán (República del) |
| PROPUESTAS PARA LOS TRABAJOS DE LA CONFERENCIA |
|  |
| Punto 1.18 del orden del día |

1.18 examinar una atribución a título primario al servicio de radiolocalización para aplicaciones en automóviles en la banda de frecuencias 77,5-78,0 GHz, de conformidad con la Resolución **654 (CMR-12)**;

Introducción

Partes de la banda de frecuencias 76-81 GHz están atribuidas al SRA, SAF, SAFS y al SRL a títulos primario y secundario y al SEI (espacio-Tierra) a título secundario. En frecuencias por encima de 30 GHz, la propagación de las ondas radioeléctricas disminuye más rápidamente con la distancia que a frecuencias inferiores y las antenas que pueden dirigir en un haz estrecho la energía transmitida son prácticas y de pequeño tamaño. Si bien el alcance limitado de estas transmisiones puede parecer un inconveniente importante para muchas aplicaciones, permite la reutilización de frecuencias para distancias muy cortas y, por tanto, posibilita una mayor concentración de transmisores en una zona geográfica que la que es posible a frecuencias más bajas.

Sin embargo, la atenuación de las transmisiones varía según el contenido de vapor de agua de la atmósfera y otros factores atmosféricos.

Se ha producido un incremento significativo en el uso de los sistemas de radares en automóviles y se espera que estos sistemas sean relativamente comunes en unos pocos años debido a la demanda de los consumidores de aumentar la seguridad de los vehículos. Ciertos estudios han demostrado que el uso de la tecnología de prevención de colisión puede prevenir un número significativo de accidentes de tráfico o disminuir la gravedad de los mismos. En ciertas partes del mundo y durante muchos años, los radares en automóviles han funcionado con éxito en esta parte del espectro, particularmente la banda de frecuencias 76-77 GHz, sin métodos de reducción o de desactivación y sin que hayan aumentado los informes de interferencia causada a otros servicios.

El Consejo de la UIT, al adoptar la Resolución 1318 (Consejo 2010) indicó que las tecnologías de la información y la comunicación (TIC), incluidos los sistemas de transporte inteligentes, proporcionan mecanismos para mejorar la seguridad del vehículo y del pasajero, e invitó a los Miembros de la Unión a tomar medidas concretas para promover las políticas, las iniciativas educativas y/o los programas nacionales e internos sobre el aprovechamiento de las TIC para mejorar la seguridad vial.

## Situación reglamentaria del SRL en la banda de frecuencias 76-81 GHz

Actualmente, el SRL tiene una atribución mundial a titulo primario en las bandas de 76-77,5 GHz y 78-81 GHz. Atribuyendo a la radiolocalización a título primario en todo el mundo la banda de frecuencias 77,5-78 GHz se obtiene una banda armonizada y contigua para el servicio de radiolocalización, incluida la prevención de colisiones relativa a la aplicación de radares en automóviles en la banda de frecuencias 76-81 GHz. Cabe señalar que el número 5.149 del RR insta a las administraciones a tomar todas las medidas posibles para proteger el servicio de radioastronomía contra la interferencia perjudicial en la banda. Una atribución a titulo primario al SRL en la banda de frecuencias 77,5-78 GHz establecería una prioridad reglamentaria sobre el SRA y el SIE (espacio-Tierra), que tienen atribuciones a título secundario. Es necesario considerar la forma de garantizar que la protección que ofrecen las disposiciones del número 5.149 del RR no se reduce.

La Administración Sudanesa apoya el uso de las radiocomunicaciones para mejorar la seguridad vial y evitar colisiones, y apoya la atribución primaria al servicio de radiolocalización en la banda 77,5-78 GHz, siempre y cuando esta atribución se limite a las aplicaciones en vehículos.

Propuestas

ARTÍCULO 5

Atribuciones de frecuencia

Sección IV – Cuadro de atribución de bandas de frecuencias
(Véase el número 2.1)

MOD SDN/86A18/1

66-81 GHz

|  |
| --- |
| Atribución a los servicios |
| Región 1 | Región 2 | Región 3 |
| 76-77,5 RADIOASTRONOMÍA RADIOLOCALIZACIÓN Aficionados Aficionados por satélite Investigación espacial (espacio-Tierra) 5.149 |
| 77,5-78 AFICIONADOS AFICIONADOS POR SATÉLITE RADIOLOCALIZACIÓN ADD 5.A118 Radioastronomía Investigación espacial (espacio-Tierra) 5.149 |
| 78-79 RADIOLOCALIZACIÓN Aficionados Aficionados por satélite Radioastronomía Investigación espacial (espacio-Tierra) 5.149 5.560 |
| 79-81 RADIOASTRONOMÍA RADIOLOCALIZACIÓN Aficionados Aficionados por satélite Investigación espacial (espacio-Tierra) 5.149 |

ADD SDN/86A18/2

5.A118 El uso de la banda de frecuencias 77,5-78 GHz por el servicio de radiolocalización se limita a las aplicaciones en automóviles.

**Motivos:**

– proporciona una armonización a escala mundial para las aplicaciones de radares en automóviles relativas a la seguridad y la prevención de colisiones en la banda de frecuencias 76-81 GHz que, si se implementan, tendrán como consecuencia probable la disminución de las víctimas mortales de tráfico y de heridos por accidente en carretera;

– ofrece una base de fabricación más amplia y mayor volumen de equipos (globalización de los mercados) dando lugar a las economías de escala y a un incremento en la disponibilidad de los equipos;

– la naturaleza de estos radares en automóviles de corto alcance junto con las características de propagación de la banda de frecuencias 76-81 GHz facilitará la compartición con los servicios existentes.

SUP SDN/86A18/3

RESOLUCIÓN 654 (CMR-12)

Atribución de la banda 77,5-78 GHz al servicio de radiolocalización para
prestar apoyo al funcionamiento de los radares de corto alcance
y alta resolución en vehículos

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