|  |  |
| --- | --- |
| **无线电通信全会（RA-19） 2019年10月21-25日，埃及沙姆沙伊赫** | **logo_C_** |
|  |  |
|  |  |
| **全体会议** | **文件 RA19/PLEN/28(Add.2)-C** |
| **2019年9月30日** |
| **原文：英文** |
| 欧洲共同提案 | |
| 有关全会工作的提案 | |
|  | |
| ITU-R [RSTT]新决议草案 | |

引言

CEPT内部仔细分析了ITU-R（第5A工作组和CPM19-2）内有关RSTT的研究结果和其他区域集团对WRC-19议项1.11的实际问题的审议情况。

现已注意到，ITU-R 5A工作组的总体工作仍在进行中，在本研究周期内确定完成未来RSTT全面实施的所有必要要素似乎不太可能。此外，国际电联许多成员国对这一成果及其实际实施问题感兴趣。

然而，提交给WRC-19的CPM报告中提出的满足议项1.11的方法集中于移动业务特定频段的国际（区域和全球）规则协调，而未来RSTT的演变及其可用性问题并未得到充分解决。

背景

ITU-R 5A工作组的任务是制定CPM文本草案和与WRC-19议项1.11有关的ITU-R其他可交付成果。在CPM19-2期间，所有三种方法都有争议地进行了讨论，表明任何区域和/或全球频段协调都需要充分考虑到RSTT目的技术的可用性。在这方面，需要进一步研究，为国际电联各主管部门提供实际指导，并为供应商和运营商提供规则的确定性。

提案

CEPT提议对下文中的一份新的ITU-R决议草案进行审议。

ADD EUR/XX/1

ITU-R 第[RSTT]号新决议草案

与RSTT进一步发展有关的研究

（2019年）

国际电联无线电通信全会，

考虑到

*a)* 铁路运输系统的增长和演进；

*b)* 列车与轨旁系统之间的铁路无线电通信系统（RSTT）对改善铁路交通控制、旅客安全和完善列车运行的安保至关重要；

*c)* 许多主管部门希望促进RSTT互操作性，改进国内和跨境作业；

*d)* 一些国家和国际铁路增长和标准机构已开始研究铁路无线电通信系统的新技术；

*e)* 需要将不同的技术集成到铁路列车和轨道旁系统中，以便于各种功能，例如调度命令、操作控制和数据传输，从而还满足高速铁路环境的需要；

*f)* 新技术的不断发展也许能够服务、支持或补充RSTT；

*g)* 根据国家需求、频谱要求、政策目标和运营环境，各主管部门可能对铁路运营有不同的要求；

*h)* 主管部门与铁路增长合作将有利于提高频谱协调水平；

*i)* 协调频段的使用将使主管部门在持续满足国家规划要求的同时从协调中受益；

*j)* 国际标准和统一的频谱将促进RSTT在世界范围内的部署，并为铁路运输提供规模经济；

*k)* 继续需要发展区域统一的频率安排，以便实施RSTT；

*l)* 根据《无线电规则》的相关规定，将待协调的频段划分给各种服务，特别是作为主要划分的移动服务，

认识到

*a)* ITU-R M.[FRQ]建议书；

*b)* [ITU-R SM.1896](https://www.itu.int/rec/R-REC-SM.1896/en)建议书 – 短距离装置全球协调或区域性协调的频率范围；

*c)* [ITU-R M.2418](https://www.itu.int/pub/R-REP-M.2418)报告 – 列车与轨旁系统之间的铁路无线电通信系统的描述；

*d)* [ITU-R M.2442](https://www.itu.int/pub/R-REP-M.2442)报告 – 列车与轨旁系统之间的铁路无线电通信系统（RSTT）的当前和未来使用，

做出决议

1 继续研究全球/区域统一RSTT频段的可能解决方案和实施，重点是已划分给移动业务的频段，同时考虑到：

– 当前和未来技术以最大限度地提高频谱的有效和灵活使用；

– 系统特性和操作要求，促进实施；

– 在特定频段内运行四类RSTT应用的能力；

– ITU-R建议书和/或ITU-R报告中（如，认识到*a)*至*d)*）现有的研究结果（如适当）；

2 酌情根据上述研究，进一步制定现有ITU-R建议书[FRQ]，

请成员国

审议研究结果，以便就其国内RSTT的法规酌情采取必要行动，

责成无线电通信局主任

1 提请[UIC和其他RSTT相关组织]注意本决议；

2 根据ITU-R第9号决议保持ITU-R成员和其他组织之间有关RSTT的信息交流。

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