

- 4) Reemplazo del equipo obsoleto que no satisface los requisitos de los usuarios o la compatibilidad con los CNS/ATM.
  - 5) Utilización de una base común de datos de vuelo.
  - 6) Validación de los proyectos de SARPS de la OACI para el servicio móvil aeronáutico por satélite (SMAS).
  - 7) Desarrollo de un sistema ATM único.
  - 8) Consideración de los requisitos de los Estados, de las regiones y mundiales de la OACI.
  - 9) Aplicación del concepto costo/beneficios en la plena implantación CNS/ATM.
  - 10) Planes para la retirada progresiva del servicio de los radiofaros omnidireccionales VHF/equipos radiotelemétricos/radiofaros no direccionales (VOR/DME/NDB).
- b) Actividades ya cumplimentadas, entre otras:
- 1) servicio de información de vuelo de aeródromo/servicio automático de información terminal (AFIS/ATIS) por enlace de datos VHF.
  - 2) Autorización previa a la salida por enlace de datos digital.
  - 3) Construcción de aeropuertos (nuevos y ampliaciones).
  - 4) Utilización de satélites para enlazar los sensores radar.

5.8.3 También se tomó nota de que las siguientes actividades de investigación, desarrollo, pruebas y demostraciones, podrían conducir a mejores beneficios en materia CNS/ATM con lo siguiente:

- a) Integración de los datos radar de vigilancia en tierra en el puesto de pilotaje para mejorar la capacidad de navegación a bordo.
- b) Investigaciones que se están realizando para comparar el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y el sistema de aterrizaje por microondas (MLS) y la posibilidad de su utilización conjunta.
- c) Elaboración de algoritmos del radar secundario de vigilancia (SSR) y de la ADS, que permitan el procesamiento integrado y la presentación simultánea de los datos SSR y ADS.
- d) Investigaciones sobre enlace de datos para actualizar los datos meteorológicos FMS y NOTAM.
- e) Investigaciones sobre vigilancia del GNSS.