4) Remplazo 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.