

# Actuación GCCC-GOOO

## GENERALIDADES

### 1. Propósito:

El propósito de esta documento es definir los procedimientos de coordinación que deben aplicarse entre el Centro de Control de Área de Canarias y el Centro de Control de Área de Dakar. No existen LoAs definidas entre VATSIM España y VATSSA por lo que este documento servirá como manual de operación.

Estos procedimientos son complementarios a los especificados en los documentos de la OACI, EUROCONTROL y/o en los documentos nacionales.

### 1. 2. Estatus operacional:

Ambas ATSU deberán mantener coordinación constante, y en especial, el controlador o conjunto de controladores del ACC de Canarias sobre cualquier cambio en el estado operativo de sus operaciones y ayudas a la navegación que pueda afectar a los procedimientos entre ambos ACCs.

## ÁREAS DE RESPONSABILIDAD PARA LA PRESTACIÓN DE ATS.

### 2. 1. Área de Responsabilidad:

#### ACC CANARIAS

- **Límites laterales:**
  - Los límites laterales de la FIR/UIR CANARIAS según lo publicado en el [AIP España ENR 2.1](#).
- **Límites verticales:**
  - FIR: SFC/FL195.
  - UIR: FL195/UNL.
  - La clasificación del espacio aéreo OACI correspondiente al área de responsabilidad del ACC de Canarias, a lo largo del límite común entre el área de responsabilidad del ACC de Canarias y el ACC de Dakar, se describe en el Anexo B de este documento.

#### UTA Dakar

- **Límites verticales:**
  - FIR: GND/MSL-FL245.
  - UIR: FL245-UNL.
  - La clasificación del espacio aéreo OACI correspondiente al área de responsabilidad del ACC de Dakar, a lo largo del límite común entre el área de responsabilidad del ACC de Canarias y el ACC de Dakar, se describe en el Anexo B de este documento.

### 2. 2. Delegación de la responsabilidad en la prestación ATS

No aplica.

### 2. 3. Prestaciones especiales

No aplica.

# PROCEDIMIENTOS

## 3. 1. Procedimientos específicos:

Los procedimientos que deben aplicar entre APP de Nouadhibou y el ACC de Canarias se detallan en los Anexos de este documento:

**Anexo A:** Definiciones y Abreviaturas

**Anexo B:** Área de Interés Común

**Anexo C:** Intercambio de Datos de Vuelo

**Anexo D:** Procedimientos de Coordinación

**Anexo E:** Transferencia de Control y Transferencia de Comunicaciones

**Anexo F:** Procedimientos de Coordinación Basados en Vigilancia ATS

## 3. 2. Procedimientos específicos:

Estos procedimientos deberán ser difundidos al personal operativo de las unidades ATS implicadas de VATSIM España.

# REVISIONES Y DESVIACIONES

## 4. 1. Revisión de los Anexos de este documento:

La revisión de los Anexos de este documento estará a cargo del Departamento de Operaciones - División de Documentación y estará basada tanto en lo previsto o documentado por el Departamento de Operaciones. Siempre prevalecerá por orden jerárquico:

- Lo publicado en el AIP y
- Finalmente, este documento junto a los procedimientos locales del vACC publicados en esta Biblioteca.

## 4. 2. Desviaciones temporales:

Cuando sea necesario, los responsables de los Departamentos de Operaciones podrán introducir, bajo acuerdo previo y por un periodo de tiempo específico, modificaciones temporales a los procedimientos que conciernen a ambos vACCs.

## 4. 3. Desviaciones incidentales:

Pueden surgir situaciones en las que se hagan desviaciones incidentales de los Procedimientos Especificados en los Anexos de este documento. En estas circunstancias, se espera que los controladores ejerzan su mejor juicio para garantizar la seguridad y eficiencia del tráfico aéreo.

# INTERPRETACIÓN Y SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

En caso de surgir alguna duda o discrepancia respecto a la interpretación de cualquier disposición de este documento o en caso de disputa sobre su aplicación, los controladores del ACC de Canarias consultarán con el Departamento de Operaciones sus dudas y desacuerdos para que, si proceden, puedan ser elevadas a instancias superiores.

# VALIDEZ

La validez de este documento tendrá vigencia en la medida que este documento esté publicado por los medios de documentación públicas de VATSIM Spain. Se recomienda a los controladores revisar constantemente este documento antes de abrir cualquiera de las dependencias en GCCC.

## ANEXO A:

### ABREVIATURAS

ABI	Advance Boundary Information	LAM	Logical Acknowledge (Message Type Designator)
ACI*	Area of Common Interest	LoA*	Letter of Agreement
ACT	Activation Message	LOF*	Logon Forward Message (OLDI)
AIP	Aeronautical Information Publication	MAC*	Message for Abrogation of Coordination (OLDI)
AMC*	Airspace Management Cell	MEA	Minimum en-route altitude
AoR*	Area of Responsibility	MFC*	Multi Frequency Coding (telephone system)
ATC	Air Traffic Control	NAN*	Next Authority Notified Message (OLDI)
ATS	Air Traffic Services	NM	Nautical Mile
ATSP*	Air Traffic Services Provider	OAT*	Operational Air Traffic
CBA*	Cross Border Area	OLDI	On-line Data Interchange
CDR*	Conditional Route	ORCAM	Originating Region Code Assignment Method
COP*	Coordination Point	REV*	Revision Message
CPDLC	Controller-Pilot Data Link Communications	RTF	Radio Telephony
DL*	Division Level	RVSM	Reduced Vertical Separation Minimum
ETO	Estimated Time Over Significant Point	SSR	Secondary Surveillance Radar
FDPS	Flight Data Processing System	TSA*	Temporary Segregated Airspace
FIC	Flight Information Centre	UIR	Upper Flight Information Region
FIR	Flight Information Region	VFR	Visual Flight Rules
FMP*	Flow Management Position		
FRA	Free Route Airspace		
GAT*	General Air Traffic		
ICAO	International Civil Aviation Organization		
IFR	Instrument Flight Rules		

## ANEXO B:

### *Área del Interés Común*

#### B.1. Estructura y Clasificación del Espacio Área de Interés Común.

- *GCCC FIR / UIR. AIP SPAIN ENR 2.1.1. y ENR 2.1.3.*

Area	Vertical limits	Airspace Classification
UIR	FL660/UNL	G
	FL195/FL660	C
FIR	FL145/FL195	C
	SFC/FL145	G

- *GOOO FIR / UTA. AIP ASECNA 13.ENR 2.1.*

Area	Vertical limits	Airspace Classification
UTA Dakar	FL245/UNL	A
TMA DAKAR-DIASS PARTIE 2	FL145/FL245	A
FIR	GND-SEA/ FL145	G

## B.2. Espacio aéreo AFI RVSM.

- El espacio aéreo de la Región AFI entre los niveles de vuelo FL290 y FL410 inclusive, que abarca todas las FIR de la Región AFI, es el espacio aéreo RVSM designado de la AFI.
- No existe espacio aéreo de transición en el espacio aéreo RVSM de la AFI.

## B.3. Procedimientos para el espacio aéreo AFI RVSM.

Los procedimientos RVSM aplicables en el espacio aéreo RVSM de la Región AFI se encuentran en el Reglamento de Procedimientos Suplementarios - Doc. 7030/4 - Región del Océano Índico Africano. Los procedimientos detallados se incluyen en el Manual de Operaciones de ATC para RVSM en la Región AFI.

Las aeronaves compatibles con RVSM y las aeronaves no compatibles con RVSM que ingresen al espacio RVSM deberán formar un espacio aéreo no RVSM en un nivel de vuelo de acuerdo con la Tabla de Niveles de Crucero de la OACI, publicada en el Anexo 2, Apéndice 3(a) de la OACI.

La siguiente tabla contiene los niveles de vuelo RVSM aplicables en el espacio aéreo RVSM de la Región AFI.

Cruising levels as per direction flight-FL 280 to FL 430	
Route from 180 degrees to 359 degrees*	Route from 000 degrees to 179 degrees*
FL 430 (non RVSM level above RVSM airspace)	
	FL 410
FL 400	FL 390
FL 380	FL 370
FL 360	FL 350
FL 340	FL 330
FL 320	FL 310
FL 300	FL 290
FL 280(non RVSM level below RVSM airspace)	

## B.4. Operaciones de vuelo dentro del espacio aéreo RVSM de la Región AFI

Excepto para las aeronaves estatales según lo definido en el Artículo 2 de la Convención de Chicago (Doc. 7333), solo las aeronaves aprobadas para RVSM estarán autorizadas para operar dentro del espacio aéreo RVSM de la Región AFI.



WHEN USING AFTN Remark: Priority indicator DD shall be used	WHEN USING OTHER METHODS
1. Aircraft identification including SELCAL if available	1. Aircraft identification including SELCAL if available
2. Type of aircraft	2. Estimated time over the transfer of control point
3. Estimated time over the transfer of control point	3. Flight level over the transfer of control point and level requested in flight plan for subsequent portion of the flight if different
4. Flight level over the transfer of control point and level requested in flight plan for subsequent portion of the flight if different	4. Current route of flight and clearance limit if applicable and if different from aerodrome of first intended landing
5. Current route of flight and clearance limit if applicable and if different from aerodrome of first intended landing	5. Any information as required
6. Any information as required	

## C. 2. Coordinaciones verbales

### *Mensajes de Canarias ACC a Dakar ACC*

Sector receptor/COPs	Mensaje	Herramienta
Oceanic Sector (OCE) GUNET	Datos de Plan de Vuelo y Estimadas  Mensaje de Control.  Acelerar autorizaciones  Solicitud de aprobación  Revisions	VCCS

### *Mensajes de Dakar ACC a Canarias ACC*

Sector receptor/COPs	Mensaje	Herramienta
----------------------	---------	-------------

	<b>Datos de Plan de Vuelo y Estimadas</b>	
Dakar UTA	<b>Mensaje de Control.</b> <b>Acelerar autorizaciones</b> <b>Solicitud de aprobación</b> <b>Revisions</b>	VCCS

## ANEXO D

### *Procedimientos de Coordinación*

#### **D. 1. FRA DCTs, Rutas-ATS, Puntos de Coordinación y Asignación de Nivel:**

Las aeronaves deberán tener asignados niveles de vuelo de acuerdo a la siguiente tabla:

CANARIAS → DAKAR	DAKAR → CANARIAS
Southbound traffic	Northbound traffic
EVEN	ODD

#### **D. 2. Tráfico *random* en el punto común GUNET:**

El tráfico *random* sobre el punto común GUNET deberá ser coordinado entre Dakar, Sal y Canarias FIRs.

#### **D. 3. Tráfico *random* en la parte oeste de Dakar FIR terrestre.**

A lo largo de la interfaz entre Dakar Terrestre y Canarias FIR, la coordinación se realizará de la siguiente manera:

- Sur (de Canarias a Dakar)  
Canarias ACC debe coordinar el tráfico hacia Dakar y proporcionar información de tráfico a Sal.
- Norte (de Dakar a Canarias)  
Dakar ACC debe coordinar el tráfico hacia Canarias y proporcionar información de tráfico a Sal.

#### **D. 4. Mínima de separación**

- Las aeronaves que operen en la interfaz de rutas aleatorias entre ambos ACC al mismo nivel deberán estar separadas por no menos de 10 minutos
- Cuando la aeronave siguiente sea más rápida que la aeronave precedente, la unidad que transfiere deberá notificar a la unidad que acepta y solicitar su aprobación para las condiciones de transferencia de control
- Si la situación operativa lo dicta, se podrá acordar un aumento temporal en la separación entre los Supervisores ATS. La desviación cesará tan pronto como las circunstancias lo permitan  
Los vuelos deberán ser transferidos a un nivel constante
- En el caso de vuelos que, al cruzar el punto de transferencia de responsabilidad, todavía estén ascendiendo/descendiendo, el ACC/FIC que transfiere deberá especificar en el mensaje de

coordinación no solo el nivel de vuelo al que se ha autorizado la aeronave, sino también el nivel de vuelo mínimo/máximo al que se cruzará dicho punto

## D. 5. Límite de autorización

El límite de autorización será normalmente el aeródromo de destino. Sin embargo, si la coordinación necesaria no puede efectuarse con suficiente antelación, por ejemplo, debido a una falla en las comunicaciones entre unidades ATS, el límite de autorización será el punto de transferencia de control y se instruirá a la aeronave a solicitar la autorización posterior a la unidad receptora antes de continuar más allá de ese punto.

## D. 7. Vuelos VFR.

Ambas dependencias se informarán mutuamente de vuelos VFR que vuelen entre ambas dependencias.

## D. 8. Desviaciones

- Se permitirán desviaciones temporales de los procedimientos especificados en esta documento en circunstancias excepcionales y con coordinación previa caso por caso por los Supervisores ATS correspondientes
- Cualquier desviación de estas disposiciones que surja debido a una emergencia o se aplique para garantizar la seguridad del tráfico aéreo deberá ser notificada de inmediato a las demás unidades ATS involucradas y deberá terminarse tan pronto como cesen las circunstancias que provocaron la desviación.

# ANEXO E

## *Transferencia de Control y Transferencia de Comunicaciones*

### E. 1. Transferencia de Control:

La transferencia de control tiene lugar en el límite del AoR, a no ser que se coordine otra cosa.

### E. 2. Transferencia de Comunicaciones:

Como procedimiento general, se debe instruir a las aeronaves para que contacten a la unidad receptora al menos 5 minutos antes del TCP.

### E. 3. Asignación de frecuencias:

	<b>DAKAR</b>	<b>CANARIAS</b>
VHF	129.5 Mhz	<b>133.0 MHz*</b>
	120.0 Mhz	
	<b>127.3 Mhz*</b>	
HF	<b>6535Khz*</b>	<b>8861 Khz*</b>
	<b>5565Khz*</b>	<b>6535Khz*</b>
	8861 Khz	
	3452 Khz	
	11291 Khz	
	13357 Khz	

\*Primary frequency

### E. 4. Puntos específicos para la transferencia de control y la transferencia de comunicaciones.

	<b>Transfer of Control Point</b>	<b>Transfer of Communications</b>
Randon routings	common boundary	5 minutes before common boundary

Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunícalo por [email a operaciones](#).

### **Log de versiones**

1513609 - Creación de Manual de Actuación GCCC-GOOO (15/10/2025).

---

Revision #1

Created 2026-01-11 01:21:58 UTC by Operaciones

Updated 2026-01-11 01:21:58 UTC by Operaciones