

Actuación GCCC-GQNO

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 Nouakchott. 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 Nouakchott, se describe en el Anexo B de este documento.

UTA NOUKCHOTT

- **FIR: GND/MLS-FL245.**
- **UIR: FL245-UNL.**
- **Límites laterales:**
 - 27° 40'N - 008°40'W
 - 27° 40'N - 011°14'W
 - 25° 39'N - 012°09'W
 - 21° 20'N - 016°52'26"W
 - 20° 47'N - 017°04'W
 - 19° 20'N - 018°45'W
 - 16° 37'N - 018°31'W
 - desde 16° 37'N - 018°31'W, un arco de círculo de radio 120 NM centrado en el punto ANITI, hasta el punto: 16° 29'N - 016°18'W
 - Asimismo, los límites territoriales de SENEGAL y MAURITANIA hasta el punto: 14° 45'N - 012°26'W

15° 18'N - 011°49'W

16° 15'N - 011°35'W

16° 21'N - 003°36'W

24° 20'N - 008°40'W

27° 40'N - 008°40'W

- o La clasificación OACI para el área de responsabilidad de Nouakchott ACC junto al límite común de las áreas de responsabilidad de Canarias ACC y Nouakchott ACC se describe en el Anexo B de este documento.

2. 2. Delegación de responsabilidad para la prestación ATS.

No aplica (mírese [Actuación GCCC-GQPP](#)).

2. 3. Prestaciones especiales:

No aplica.

PROCEDIMIENTOS

3. 1. Procedimientos específicos:

Los procedimientos que deben aplicar el ACC de Canarias y el ACC de Nouakchott se detallan en los Anexos de esta 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.

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, las 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 de 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	UNL/FL660	G
	FL660/FL195	C
FIR	FL195/FL145*	C
	FL145/SFC	G

* Un área específica está definida en el AIP ESPAÑA ENR 2.1.3, donde la clasificación del espacio aéreo desde el nivel de vuelo FL145 hasta FL195 es "G" (zona del Sahara), en lugar de "C".

- **GQNO UTA. AIP ASECNA 11 ENR 2-1-01**

Area	Vertical limits	Airspace Classification
UIR	UNL/FL245	A
FIR	FL245/FL195	A
	FL195/145	G (out of ATC routes)
	FL145/SFC	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.

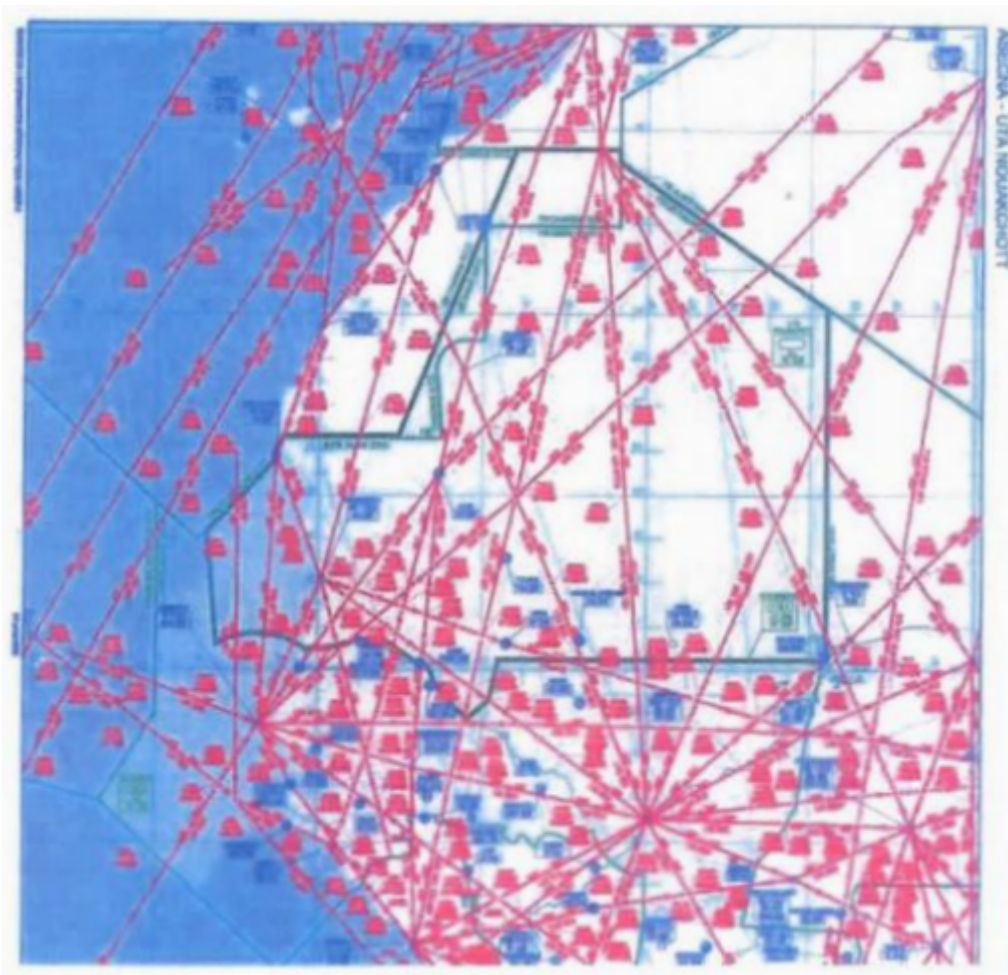
B.5. Procedimientos de contingencia para el aumento de separación

Una unidad correspondiente considerará aumentar la separación vertical dentro de las áreas afectadas de su espacio aéreo RVSM de la FIR cuando haya informes de pilotos de turbulencia mayor que moderada.

En áreas donde se informe de turbulencia significativa, se aumentará el mínimo de separación vertical entre todas las aeronaves.

APÉNDICE 1 DEL ANEXO B

Área de Interés Común



ANEXO C

Intercambio de Datos de Vuelo

C. 1. Coordinaciones

Los mensajes de coordinación compartidos entre ATSUs deberán contener lo siguiente:

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. Type of aircraft
3. Estimated time over the transfer of control point	3. Estimated time over the transfer of control point
4. 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
5. 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
6. Any information if required	6. Any information if required

C. 2. Coordinaciones verbales

Mensajes de Canarias ACC a Nouakchott ACC

Sector receptor/COPs	Mensaje	Herramienta
Nouakchott Control	Datos de Plan de Vuelo y Estimadas	VCCS
MIYEC GUPEL PE CARIM NOCUT	Mensajes de control Acelerar autorizaciones Solicitud de aprobación Revisiones	
	Coordinación radar	
FIC	Datos de Planes de Vuelo y otras coordinaciones	

Mensaje de Nouakchott ACC a Canarias ACC

Sector receptor/COPs	Mensaje	Herramienta
Sector Oceánico (OCE)	Datos de Plan de Vuelo y Estimadas	VCCS
MIYEC GUPEL PE CARIM NOCUT	Mensajes de control Acelerar autorizaciones Solicitud de aprobación Revisiones	
	Coordinación radar	
FIC	Datos de Planes de Vuelo y otras coordinaciones	

ANEXO D

Procedimientos de Coordinación

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

Las rutas ATS disponibles, DCTs y COPs a utilizar, así como la asignación de niveles de vuelo a aplicar, salvo que se indique lo contrario en el párrafo , se describen en las siguientes tablas.

D. 2. Vuelos de Canarias ACC a Nouakchott ACC:

ATS- Route or DCT	COP	Flight Allocation	Special Conditions
	MIYEC	ODD	10 minutes
N728		RVSM ODD	10 minutes
	GUPEL	RVSM EVEN	10 minutes
Y601			
	PE	RVSM EVEN	10 minutes
L660			
	CARIM	EVEN	15 minutes
T975	NOCUT	EVEN	10 minutes

D. 3. Vuelos de Nouakchott ACC a Canarias ACC:

ATS- Route or DCT	COP	Flight Allocation	Special Conditions
G851	MIYEC	EVEN	10 minutes
UG851		RVSM EVEN	10 minutes
	GUPEL	RVSM ODD	10 minutes
UB 601			
	PE	RVSM ODD	10 minutes
UB600 G			
	CARIM	ODD	15 minutes
R975	NOCUT	ODD	10 minutes
UG853			

D. 4. Mínima de separación:

- Las aeronaves que operen en las rutas ATS L660/UB600 (MAURI/PE), N728/UG851 (MIYEC), Y601/UB601 (GUPEL) y NOCUT al mismo nivel deberán estar separadas por no menos de 10 minutos.
- Las aeronaves que operen en la ruta ATS T975 (entre ECHEO y CARIM —coordenadas 26°00'00" N 11°13'28" W—) y al mismo nivel deberán estar separadas por no menos de 15 minutos.
- Cuando la aeronave que sigue es más rápida que la aeronave precedente, la unidad de transferencia deberá notificar a la unidad receptora y solicitar su aprobación de las condiciones de transferencia de control. La unidad receptora tendrá el derecho de determinar las condiciones de la transferencia de control.
- Si la situación operacional lo exige se podrán acordar un aumento temporal en la separación. La desviación deberá cesar tan pronto como las circunstancias lo permitan.
 - Los vuelos deberán ser transferidos a un nivel estable.
 - En el caso de vuelos que aún estén ascendiendo/descendiendo al cruzar el punto de transferencia de responsabilidad, 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 ese 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. 6. Vuelos VFR

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

D. 7. Desviaciones

La desviación temporal de los procedimientos especificados en esta Carta de Acuerdo solo estará permitida en circunstancias excepcionales y previa coordinación, caso por caso, por los Supervisores ATS correspondientes.

Cualquier desviación de estas disposiciones que surja debido a una emergencia o que se aplique para garantizar la seguridad del tráfico aéreo deberá ser notificada de inmediato a las demás unidades ATS involucradas y deberá finalizar tan pronto como cesen las circunstancias que causaron 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:

ATS Route	ATS Unit Call Sign	Primary Frequency	Secondary Frequency
ANY Route	Nouakchott Control	124.2 MHz	8894KHz - 5565KHz
ANY Route	Canarias Control	133.0 MHz	8861 KHz - 6535KHz

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

ATS Route	Transfer of Control Point	Transfer of Communications	
		From NOUAKCHOTT ACC to CANARIAS ACC	From CANARIAS ACC to NOUAKCHOTT ACC
UPPER AIRSPACE			
UG851/N728	MIYEC	5 min before MIYEC	5 min before MIYEC
UB601/Y601	GUPEL	5 min before GUPEL	5 min before GUPEL
UB600/L660	PE	5 min before PE	5 min before PE
UG853/DCT	NOCUT	5 min before NOCUT	5 min before NOCUT
LOWER AIRSPACE			
R975/T975	260000N 0111328,92 W(1)	5 min before 260000N 0111328,92 W(1)	5 min before 260000N 0111328,92 W(1)
	NOCUT	5 min before NOCUT	5 min before NOCUT

(1)CARIM geographical coordinates

- Si se requiere la transferencia de control en puntos distintos a los especificados anteriormente, esto deberá coordinarse individualmente para cada vuelo.
- La unidad receptora no deberá modificar la autorización ATC de la aeronave transferida hasta que ésta haya informado haber pasado el punto de transferencia de control correspondiente, salvo que la unidad que transfiere lo haya acordado específicamente.
- No se requiere mensajes adicionales de transferencia de control o de aceptación, salvo que se soliciten.

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

Log de versiones

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

Revision #2

Created 2025-10-13 12:34:12 UTC by Operaciones

Updated 2026-01-11 01:16:48 UTC by Operaciones