

Actuación LECS-GMMM

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 Sevilla y el Centro de Control de Área de Casablanca. Existe una [LoA entre VATSIM Spain y Maghreb vACC](#), por lo que este documento servirá como manual de operación y guía de coordinación del CTA de LECS para con el de GMMM que profundiza en aquella LoA pero que no la sustituye, por lo que todo lo que contenga este será de estricta coordinación.

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

1. 1. 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:

Los límites laterales y verticales de las respectivas áreas son los siguientes:

ACC CASABLANCA

- Límites laterales: [AIP Marruecos ENR 2.1.](#)
- Límites verticales: [AIP Marruecos ENR 2.1.](#)
 - La clasificación del espacio aéreo OACI correspondiente al área de responsabilidad del ACC de Casablanca, a lo largo del límite común entre el área de responsabilidad del ACC de Casablanca y el ACC de Sevilla, se describe en el Anexo B de este documento.

ACC SEVILLA

- Límites laterales: [AIP España ENR 2.1.](#)
- Límites verticales: [AIP España ENR 2.1.](#)
 - La clasificación del espacio aéreo OACI correspondiente al área de responsabilidad del ACC de Casablanca, a lo largo del límite común entre el área de responsabilidad del ACC de Casablanca y el ACC de Sevilla, se describe en el Anexo B de este documento..

2. 2. Áreas para la prestación transfronteriza de ATS.

Las áreas para la prestación transfronteriza de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), definidas en coordinación con las unidades de servicios de tránsito aéreo correspondientes a lo largo del límite común entre las áreas de

responsabilidad del ACC de Casablanca y del ACC de Canarias, se describen en el Anexo B de este documento.

PROCEDIMIENTOS

3. 1. Procedimientos específicos:

Los procedimientos que deben aplicar el ACC de Casablanca y el ACC de Canarias 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. Difusión

Los procedimientos aquí descritos serán de coordinación, especialmente en aquellos que no están contenidos en la LoA vigente o que bien la contradigan. En ambos casos prevalecerá la LoA en caso de ambigüedad, teniendo en cualquiera de los casos el CTA de LECS coordinar con GMMM cada uno de los procedimientos descritos.

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 Sevilla consultarán con el

Departamento de Operaciones sus dudas y desacuerdos para que, si proceden, puedan ser elevadas a instancias superiores, **primando siempre la LoA en vigor.**

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 y como manual coordinación, pues no sustituye a la LoA en vigor. Se recomienda a los controladores revisar constantemente este documento antes de abrir cualquiera de las dependencias de ruta de LECS.

ANEXO A:

ABREVIATURAS

ABI	Advance Boundary Information	IFR	Instrument Flight Rules
ACI	Area of Common Interest	LAM	Logical Acknowledge (message type designator)
ACT	Activation Message	LoA*	Letter of Agreement
AIP	Aeronautical Information Publication	LOF*	Logon Forward Message (OLDI)
AMC*	Airspace Management Cell	MAC*	Message for Abrogation of Coordination (OLDI)
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	PAC*	Pre-activation Message (OLDI)
CPDLC	Controller-Pilot Data Link Communication	RAD	Route Availability Document
DCT	Direct Routing	REV*	Revision Message
DL*	Division Level	RTF	Radio Telephony
ETO	Estimated Time Over (significant point)	RVSM	Reduced Vertical Separation Minimum
FDPS	Flight Data Processing System	SSR	Secondary Surveillance Radar
FIC	Flight Information Centre	TCP	Transfer of Control Point
FIR	Flight Information Region	TSA*	Temporary Segregated Airspace
FMP*	Flow Management Position	UIR	Upper Flight Information Region
FRA*	Free Route Airspace	VFR	Visual Flight Rules
GAT*	General Air Traffic		
ICAO	International Civil Aviation Organization		

Note: Abbreviations marked with an * are non-ICAO abbreviations.

ANEXO B

Área del Interés Común

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

Este Área de Interés Común (ACI) abarca la porción de espacio aéreo adyacente a cada respectivo AoR, extendiéndose 30 NM más allá de los límites de los concernientes AoRs.

- Casablanca ACC

Area	Vertical Limits	Airspace Classification
Casablanca ACC	FL460/UNL	G
	FL195/FL460	C
	SFC/FL195	G
	MEA/FL195 (AWY)	E
	TMA GMTT <u>FL105</u> 450m/AMSL	D

- Sevilla ACC

Area		Vertical Limits	Airspace Classification
Sevilla ACC	UIR	UNL /FL660	G
		FL660/FL195	C
	FIR	FL195/FL145	C
		FL145/SFC	G

B. 2. Sectorización

La sectorización dentro del ACI se muestra en el Apéndice 1 del Anexo B.

B. 3. Áreas Especiales dentro del Área de Interés Común

- Áreas Peligrosas, Prohibidas y restringidas españolas.
- Áreas que están incluidas en el [AIP Español ENR 5.1.](#)
- Áreas Peligrosas, Prohibidas y Restringidas que están incluidas en el [AIP Marroquí ENR 5.1.](#)

B. 4. Puntos de Coordinación No Publicados

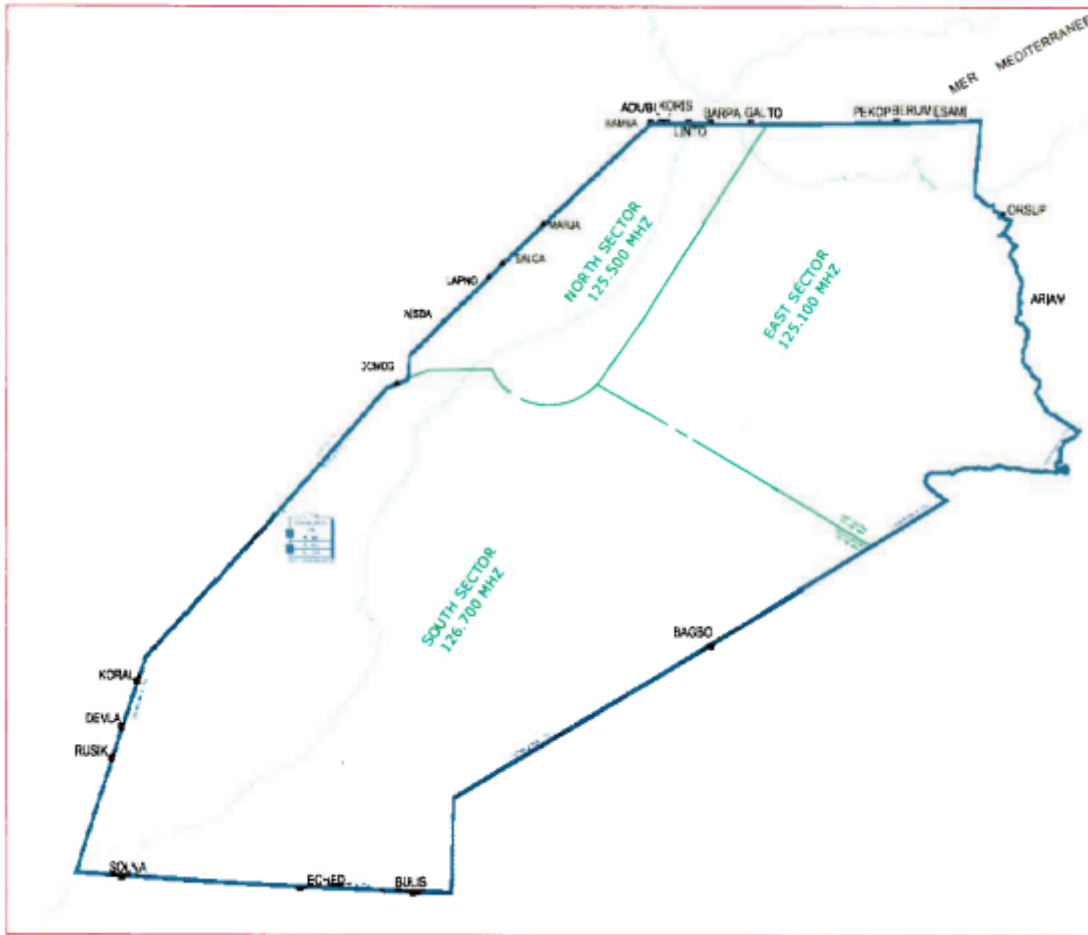
No aplicable.

APÉNDICE 1 del Anexo B

Sectorización

Sectores del ACC de Casablanca

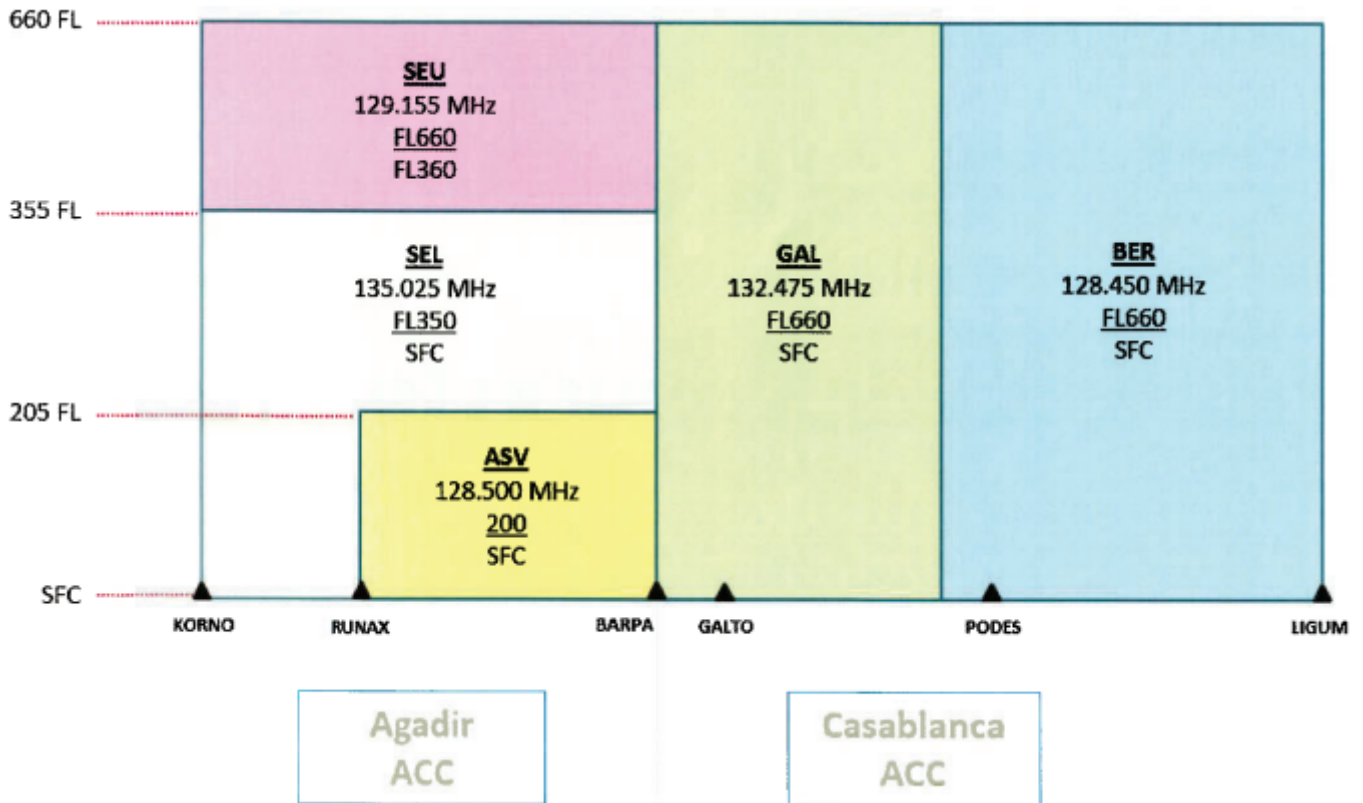
Los apéndices son ilustrativos. Siempre mantener vigente la LoA publicada y lo establecido por Maghreb vACC.



APÉNDICE 2 del Anexo B

Sectorización

Sectores del ACC de Casablanca



ANEXO C

Intercambio de Datos de Vuelo

Mensajes de Sevilla ACC a Casablanca ACC

SECTOR	COP	MESSAGE	POSITION	EXTENSION
EAST	ESAMI	Flight Plan Data and Estimates, including: Control Messages, Expedite Clearances, Approval Requests, Revisions		
	BERUM PEKOP PODES			
NORTH	GALTO	Flight Plan Data and Other Coordination		
	LINTO			
	BAMBA			

Mensajes de Casablanca ACC a Sevilla ACC

SECTOR	COP	MESSAGE	TELEPHONES POSITION	OTHER
ASV	BAMBA KORIS LINTO ADKIM	Flight Plan Data and Estimates, including Control Messages, Approval Requests and Revisions		
SEL / SEV	BAMBA KORIS ADUBI LINTO	Flight Plan Data and Estimates, including Control Messages, Approval Requests and Revisions		
GAL	BARPA GALTO PEKOP BERUM ESAMI	Flight Plan Data and Estimates, including Control Messages, Approval Requests and Revisions		
BER	PEKOP BERUM ESAMI	Flight Plan Data and Estimates, including Control Messages, Approval Requests and Revisions		

ANEXO D

Procedimientos de Coordinación

Ambas Unidades ATS garantizan el Servicio de Control Radar a ambos lados de la Frontera Común, asegurando así una separación longitudinal de **al menos 10?NM, constante o creciente**, entre dos aeronaves al mismo nivel.

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 Casablanca ACC a Sevilla ACC

COP/TCP	Flight Level Allocation	Special Condition
ADUBI ⁽⁵⁾	Even Levels	Traffic in evolution should be coordinated via direct speech phone line
KORIS ⁽⁵⁾	Even Levels	
ADKIM ⁽⁶⁾	Even level	ONLY FOR DEPARTURES FROM GMTT
LINTO ^{(5) (6)}	Even Levels	
BARPA ⁽⁷⁾	Even Levels	Minimum FL 260 Due to GMP21 FL240 GND/SEA
GALTO ⁽²⁾	Flight Level 160 or below (Even Levels)	Only for departures from GMTN AND GMTT
BERUM	Even Levels	
PEKOP ⁽³⁾	Even Levels	Only for traffic from GEML
ESAMI ⁽⁴⁾	Even Levels	
BAMBA ⁽¹⁾	Even Levels	Direct speech line coordination

- (1) Traffic departing from Tanger airport should be coordinated with Sevilla ACC before take-off by direct speech telephone.
- (2) Traffic departing from GMTT and GMTN via GALTO – PIMOS will be cleared by Casablanca to FL 160 without prior coordination, clear of all traffic, and this will NOT be included in the PAC message.
- (3) A phone coordination from Seville to Casablanca will be mandatory for these traffics departing from GEML.
- (4) A phone coordination from Casablanca to Seville will be mandatory for these traffics:
- (5) The traffic that will pass over KORIS, ADUBI or LINTO proceeding to VJF and climbing to the assigned cruising flight level are subject to approval request through a direct speech phone coordination, in order to take into consideration the traffic southbound inside Sevilla airspace proceeding VJF-RUNAX.
- (6) Until the Radar service will be implemented in GMTT, ADKIM-VJF will be exclusively allocated to departures and VJF-LINTO to the arrivals.
- (7) Due to GMP21, prior coordination should be done for arrivals to LEMG originally via BARPA-PIMOS, to proceed via GALTO-PIMOS.

D. 3. Vuelos de Sevilla ACC a Casablanca ACC

ATS Route	COP/TCP	Flight Level Allocation	Special Condition
	BAMBA	Odd Levels	
	LINTO ⁽¹⁾	Odd Levels	
HISPAFRA CELL 1 (ABOVE FL245)	BARPA	Odd Levels	Minimum FL 250 Due to GMP21: <u>FL240</u> GND/SEA
	GALTO	Odd Levels	
ATS ROUTES AIP ENR 3.1-3.3 (BELOW FL 245)	GALTO ⁽²⁾	FL 170 or above	Only for traffic destination GMITT or GMTN
	PODES	Odd Levels	
	PEKOP ⁽³⁾	Odd Levels	Only for traffic destination GEML
	BERUM	Odd Levels	BERUM and ESAMI shall be considered as a single point
	ESAMI	Odd Levels	

- (1) Sevilla will clear traffic destination GMITT via LINTO to the ACT message FL 110 without prior coordination and released for descent. Any other level will be approved via mandatory phone coordination.
- (2) Sevilla will clear traffic destination GMITT and GMTN via GALTO, to the ACT message FL 170 without prior coordination, and released for descent. Any other level will be approved via mandatory phone coordination.
- (3) A phone coordination from Seville to Casablanca will be mandatory for these traffics.

D. 4. Puntos Significativos FRA

		FRA Significant Point	
From Sevilla to Casablanca	ENTRY(E)	Not applicable	
	EXIT(X)	BAMBA, LINTO, GALTO, PODES, BERUM, ESAMI	

		FRA Significant Point	
From Casablanca to Sevilla	ENTRY(E)	BAMBA, ADUBI, KORIS, BARPA, BERUM, ESAMI	
	EXIT(X)	Not applicable	

D. 5. Coordinación del Estado del Áreas Especiales en el Área de Interés Común

- **LED169:** Sevilla ACC debe notificar a Casablanca ACC (como recordatorio) por coordinación verbal cuando la LED169 será activada, antes de que la actividad tenga lugar.
- **GMP21, GMD21, GMR09:** Casablanca ACC informará a Sevilla ACC sobre los cambios en estas áreas. Para los límites verticales y el tiempo de actividad mirar AIP MARRUECOS ENR 5.1.

D. 6. Vuelos visuales.

Coordinación verbal obligatoria entre ambas unidades para cualquier tránsito VFR conocido.

ANEXO E

Transferencia de Control y Transferencia de Comunicaciones

Consultar la LoA en vigor entre ambas dependencias.

Log de versiones

1513609 - Redacción inicial (10/02/2026).

Revision #5

Created 2026-01-30 16:19:42 UTC by Operaciones

Updated 2026-02-21 12:20:26 UTC by Operaciones