

## CARTA de ACUERDO

**entre**

**y**

**BARCELONA ACC**  
**LECB**

SEVILLA ACC  
LECS

Fecha de entrada en vigor: 22/01/2026

## 1. Generalidades

### 1.1. Objeto

El objeto de esta Carta de Acuerdo es definir los procedimientos de coordinación a aplicar entre LECB y LECS cuando provean Servicios de Tránsito Aéreo al Tránsito Aéreo General (IFR/VFR) y/o al Tránsito Aéreo Operacional.

Estos procedimientos son suplementarios a los especificados por OACI, a la reglamentación comunitaria y nacional aplicable, así como a lo publicado en el AIP-España.

## 1.2. Condiciones Operacionales

Ambas Dependencias ATS se mantendrán mutuamente informadas sobre cualquier cambio en las condiciones operacionales de sus dependencias y ayudas a la navegación que puedan afectar a los procedimientos especificados en esta Carta de acuerdo.

## 2. Áreas de Responsabilidad del Suministro de ATS

## 2.1. Áreas de Responsabilidad

Los límites laterales y verticales de las respectivas áreas de responsabilidad son:

### 2.1.1 LECB

- Límites Laterales:

Los límites laterales son los correspondientes a LECB FIR/UIR y que figuran publicados en el AIP - España ENR 2.1.

- Límites Verticales:

Los límites verticales son los correspondientes a LECB FIR/UIR y que figuran publicados en el AIP - España ENR 2.1.

La clasificación OACI del espacio aéreo en el área de responsabilidad de LECB a lo largo del límite común de las áreas de responsabilidad de LECB y LECS, se describe en el Anexo B de esta Carta de Acuerdo.

#### 2.1.2 LECS

- Límites Laterales:

Los límites laterales son los correspondientes al área delegada de LECM, LECB y LPPC a LECS según figura en publicado en el AIP-España ENR 2.2

- Límites Verticales:

Los límites verticales son los correspondientes al área delegada de LECM, LECB y LPPC a LECS según figura en publicado en el AIP-España ENR 2.2

La clasificación OACI del espacio aéreo del área de responsabilidad de LECS a lo largo del límite común de las áreas de responsabilidad de LECB y de LECS, está descrita en el Anexo B de esta Carta de Acuerdo.

### 2.2 Provisión ATS en Áreas Transfronterizas

No aplicable.

### 2.3 Disposiciones especiales

No aplicable.

## 3. Procedimientos

Los procedimientos para aplicar entre LECB y LECS están detallados en los Anexos siguientes a esta Carta de Acuerdo:

**Anexo A: Definiciones y Abreviaturas.**

**Anexo B: Área de Interés Común.**

**Anexo C: Intercambio de Información de Vuelo.**

**Anexo D: Procedimientos de Coordinación.**

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

**Anexo F: Procedimientos de Coordinación Basados en Radar.**

**Anexo G: Procedimientos Suplementarios**

**Anexo H: Hoja de control de cambios.**

Estos procedimientos deberán ser divulgados entre los Controladores de Tránsito Aéreo de las Dependencias ATS afectadas.

## **4. Procedimientos**

### **4.1 Revisión de la Carta de Acuerdo y de sus Anexos.**

La revisión de la presente Carta de Acuerdo o de sus Anexos requiere de la aprobación del Departamento de Operaciones y/o Documentación.

### **4.2 Desviaciones Temporales.**

Cuando sea necesario, el Departamento de Operaciones y/o Documentación pueden introducir de mutuo acuerdo y durante un período de tiempo determinado modificaciones temporales de los procedimientos descritos en los Anexos de la presente Carta de Acuerdo.

### **4.3 Desviaciones Puntuales.**

Puede ocurrir que en ciertos momentos sea necesario introducir modificaciones puntuales a los procedimientos descritos en los Anexos de esta Carta de Acuerdo. Bajo esas circunstancias, los controladores de tránsito aéreo deben aplicar su mejor criterio para asegurar la seguridad y eficiencia del tránsito.

## **5. Cancelación**

**5.1.** La cancelación de la presente Carta de Acuerdo, por mutuo acuerdo del Departamento de Operaciones y/o Documentación podrá ocurrir en cualquier momento.

**5.2.** La cancelación de esta Carta de Acuerdo por parte de cualquiera de, es posible en cualquier momento, siempre que la parte que quiera cancelarla declare su intención con un tiempo mínimo de antelación de 6 meses antes de la fecha en que la cancelación tenga efecto.

## **6. Interpretación y Solución de Discrepancias**

**6.1** En caso de producirse divergencias en la interpretación de lo estipulado en esta Carta de Acuerdo o en caso de discrepancias en lo referente a su aplicación, los controladores de tránsito aéreo deben esforzarse para alcanzar una solución aceptable para ambos.

**6.2** Se requiere a los controladores reportar estas divergencias a través de los canales habilitados para controladores en el servidor de Discord de VATSIM citando al Departamento de Operaciones o a Documentación.

## **7. Validez**

Esta Carta de Acuerdo entrará en vigor el 22 de enero de 2026.

## **Anexo A**

### **Definiciones y Abreviaturas**

Fecha de entrada en vigor: 22/01/2026

#### **A.1. Definiciones**

##### **A.1.1 Área de Responsabilidad de la Unidad ATS**

Es un espacio aéreo de dimensiones definidas donde una única Dependencia ATS tiene la responsabilidad de suministrar los Servicios de Tránsito Aéreo.

##### **A.1.2 Área de Interés Común**

Volumen de Espacio Aéreo, acordado entre 2 Dependencias ATS, que se extiende dentro de las Áreas de Responsabilidad adyacentes/subyacentes, dentro del cual la estructura del espacio aéreo y las actividades con ella relacionadas pueden tener un impacto en los procedimientos de coordinación del tránsito aéreo.

##### **A.1.3 Nivel de División (DL)**

Nivel que separa dos áreas de responsabilidad superpuestas para el suministro de ATS.

##### **A.1.4 Circulación Aérea General/Tránsito Aéreo General (CAG/GAT):**

Vuelos realizados según las normas y procedimientos establecidos por la autoridad de Aviación Civil del Estado y que operan de acuerdo con el Reglamento de Circulación Aérea.

##### **A.1.5 Circulación Aérea Operativa/Tránsito Aéreo Operacional (CAO/OAT):**

Tránsito aéreo militar que opera de acuerdo con el Reglamento de Circulación Aérea Operativa.

##### **A.1.6 Separación vertical mínima reducida (RVSM)**

Separación vertical mínima de 300 metros (1000 pies) que se aplica entre aeronaves dentro de un determinado volumen de espacio aéreo por encima de nivel de vuelo 290 hasta un nivel de vuelo especificado.

###### **A.1.6.1 Aeronave aprobada RVSM**

Aeronave que ha recibido por parte del Estado la aprobación para operaciones RVSM dentro del espacio aéreo EUR RVSM.

#### A.1.6.2 Punto de entrada RVSM

Primer punto de notificación sobre el que pasa la aeronave o se espera que vaya a pasar inmediatamente antes o, inmediatamente después de la entrada inicial en el espacio aéreo EUR RVSM, el primer punto de referencia en el que se aplica la separación mínima vertical de 300 metros (1000 pies) entre aeronaves aprobadas RVSM.

#### A.1.6.3 Punto de salida RVSM

Último punto de notificación sobre el que pasa la aeronave o se espera que vaya a pasar inmediatamente antes o, inmediatamente después de abandonar el espacio aéreo EUR RVSM, el último punto de referencia en el que se aplica la separación mínima vertical de 300 metros (1000 pies) entre aeronaves aprobadas RVSM.

### **A.1.7 Libre**

#### A.1.7.1 Libre para Ascenso

Autorización para que la dependencia aceptante ascienda a una aeronave específica antes de la transferencia de control.

*Nota: La dependencia transferidora continúa siendo responsable de la separación dentro de su Área de Responsabilidad a menos que se acuerde otra cosa.*

#### A.1.7.2 Libre para Descenso

Autorización para que la dependencia aceptante descienda a una aeronave específica antes de la transferencia de control.

*Nota: La dependencia transferidora continúa siendo responsable de la separación dentro de su Área de Responsabilidad a menos que se acuerde otra cosa.*

#### A.1.7.3 Libre para Viraje

Autorización para que la dependencia aceptante vire a una aeronave específica fuera de la trayectoria actual de vuelo no más de 45° antes de la transferencia de control.

*Nota: La dependencia transferidora continúa siendo responsable de la separación dentro de su Área de Responsabilidad a menos que se acuerde otra cosa.*

### A.1.8 Aeronave de Estado

En el contexto específico del entorno RVSM (separación vertical mínima reducida), se considerarán aeronaves de estado las aeronaves utilizadas para servicios militares, de aduanas y de policía.

### A.1.9 Espacio Aéreo Free Route (FRA)

Espacio aéreo en el cual los usuarios pueden planificar libremente sus rutas entre un punto de entrada concreto y un punto de salida concreto, con la posibilidad de hacer sus rutas de punto a punto, sin referencia a la red de aerovías ATS, sujeto a la disponibilidad del espacio. Dentro de este espacio, los tráficos están sujetos a ATC.

## A.2. Abreviaturas

ABI	Información Previa al Límite	IFR	Reglas de vuelo por instrumentos
ACI*	Área de Interés Común	LAM	Mensaje de Acuse de Recibo Lógico
ACT	Mensaje de Activación	LoA*	Carta de Acuerdo
AMC*	Célula de Gestión de Espacio Aéreo	LOF*	Mensaje de adelante inicio de sesión (OLDI)
AoR*	Área de Responsabilidad	MAC*	Mensaje de Cancelación de Coordinación (OLDI)
ATC	Control de tránsito aéreo	MFC*	Codificación Multi Canal (sistema de telefonía)
ATS	Servicios de tránsito aéreo	NAN*	Mensaje de próxima autoridad notificada (OLDI)
CBA*	Área de Cruce de Límite	NM	Millas náuticas
CDR*	Ruta Condicional	OAT*	Tránsito Aéreo Operacional
COP*	Punto de Coordinación	OLDI*	Intercambio de Datos en Línea
CPDLC	Comunicaciones por enlace de datos controlador piloto	ORCAM	Método de Asignación de Códigos por Origen
DL*	Nivel de División	PAC*	Mensaje de Preactivación – OLDI
ETO	Hora prevista sobre punto significativo	REV*	Mensaje de Revisión
FDPS*	Sistema de Proceso de Datos de Vuelo	RTF	Radiotelefonía
FIC	Centro de información de vuelo	RVSM	Separación vertical mínima reducida
FIR	Región de información de vuelo	SSR	Radar secundario de vigilancia
FMP*	Posición de Gestión de Afluencia	TSA*	Área Temporalmente Segregada
FRA*	Free Route Airspace	UIR	Región superior de información de vuelo
GAT*	Tránsito Aéreo General	VFR	Reglas de vuelo visual
OACI	Organización de aviación civil internacional		

## **Anexo B**

### **Área de Interés Común**

Fecha de entrada en vigor: 22/01/2026

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

##### **B.1.1 LECB FIR/UIR**

ÁREA	LÍMITES VERTICALES	CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO
FIR/UIR	UNL/FL660	G
	FL660/FL195	C
	FL195/FL145	C
	FL145/SFC	G

El espacio aéreo responsabilidad LECB por encima de FL245 es espacio aéreo Free Route.

##### **B.1.2 LECS ESPACIO DELEGADO**

ÁREA	LÍMITES VERTICALES	CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO
Espacio delegado a LECS	UNL/FL660	G
	FL660/FL195	C
	FL195/FL145	C
	FL145/SFC	G

El espacio aéreo responsabilidad de LECS por encima de FL245 es espacio aéreo Free Route.

#### **B.2 Sectorización dentro del Área de Interés Común**

La sectorización dentro del Área de Interés Común se muestra en el Apéndice 1 del Anexo B.

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

##### **B.3.1. Áreas transfronterizas definidas para la Provisión de ATS con otras Dependencias ATS dentro del Área de Interés Común**

No aplicable.

### B.3.2. Otras Áreas

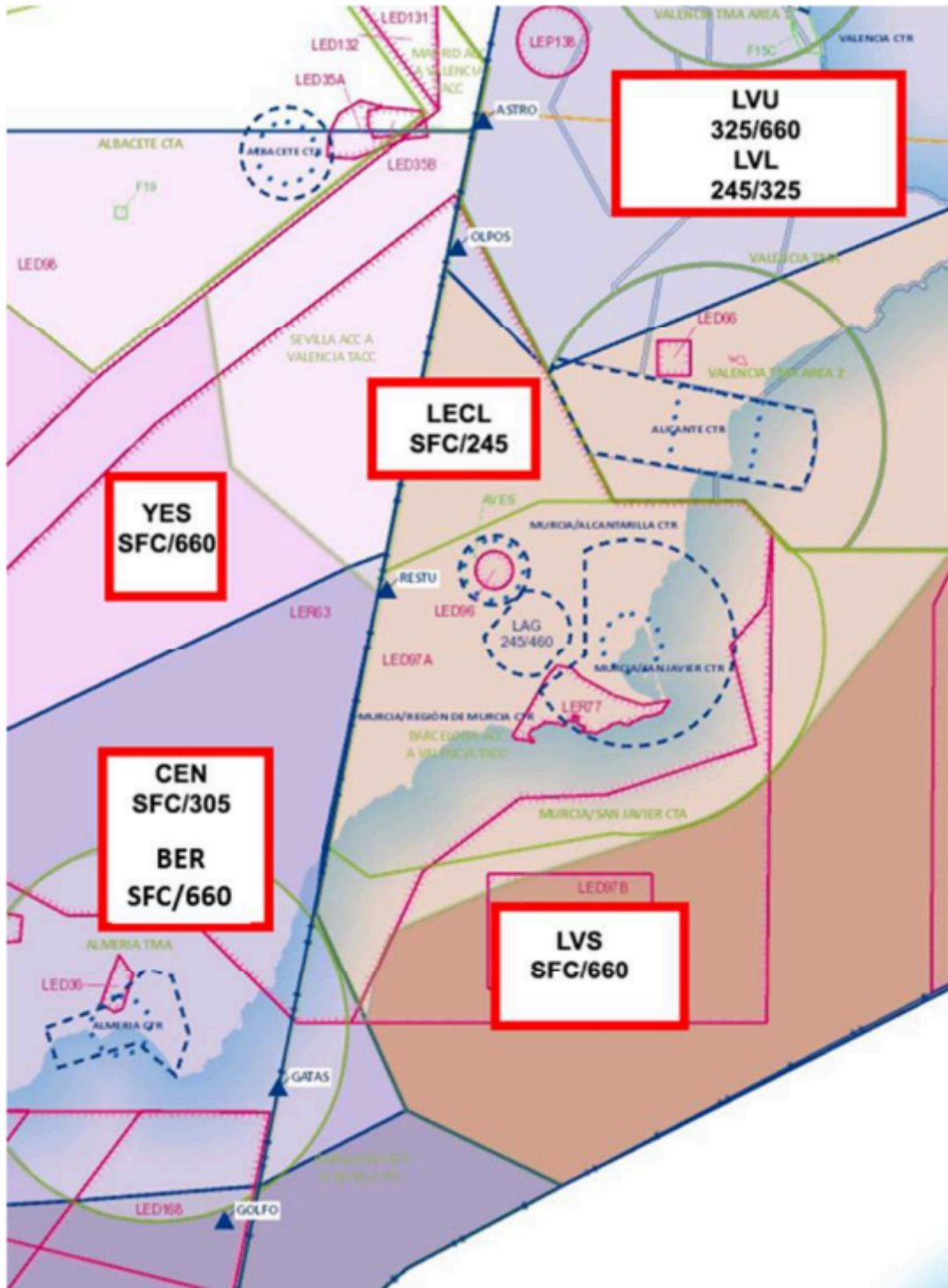
ÁREA	LÍMITES VERTICALES	CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO
LER63	2000 ft SFC / FL260	Ver AIP España ENR 5.1
LED97A	FL350/UNL	

### B.4 Puntos de Coordinación no publicados dentro del Área de Interés Común

No aplicable.



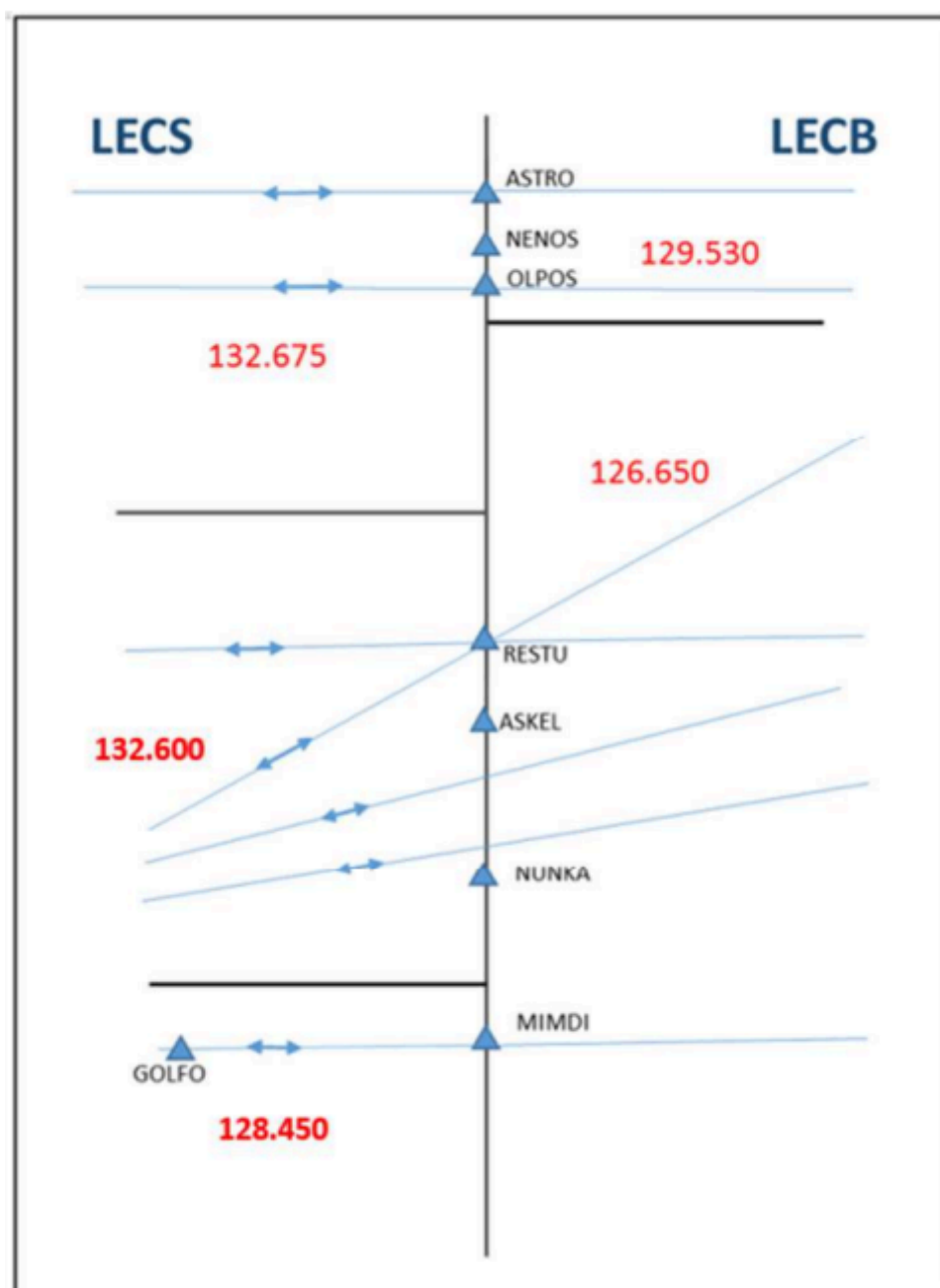
**Apéndice 1 del Anexo B**  
**Sectores de la ACI LECB-LECS**



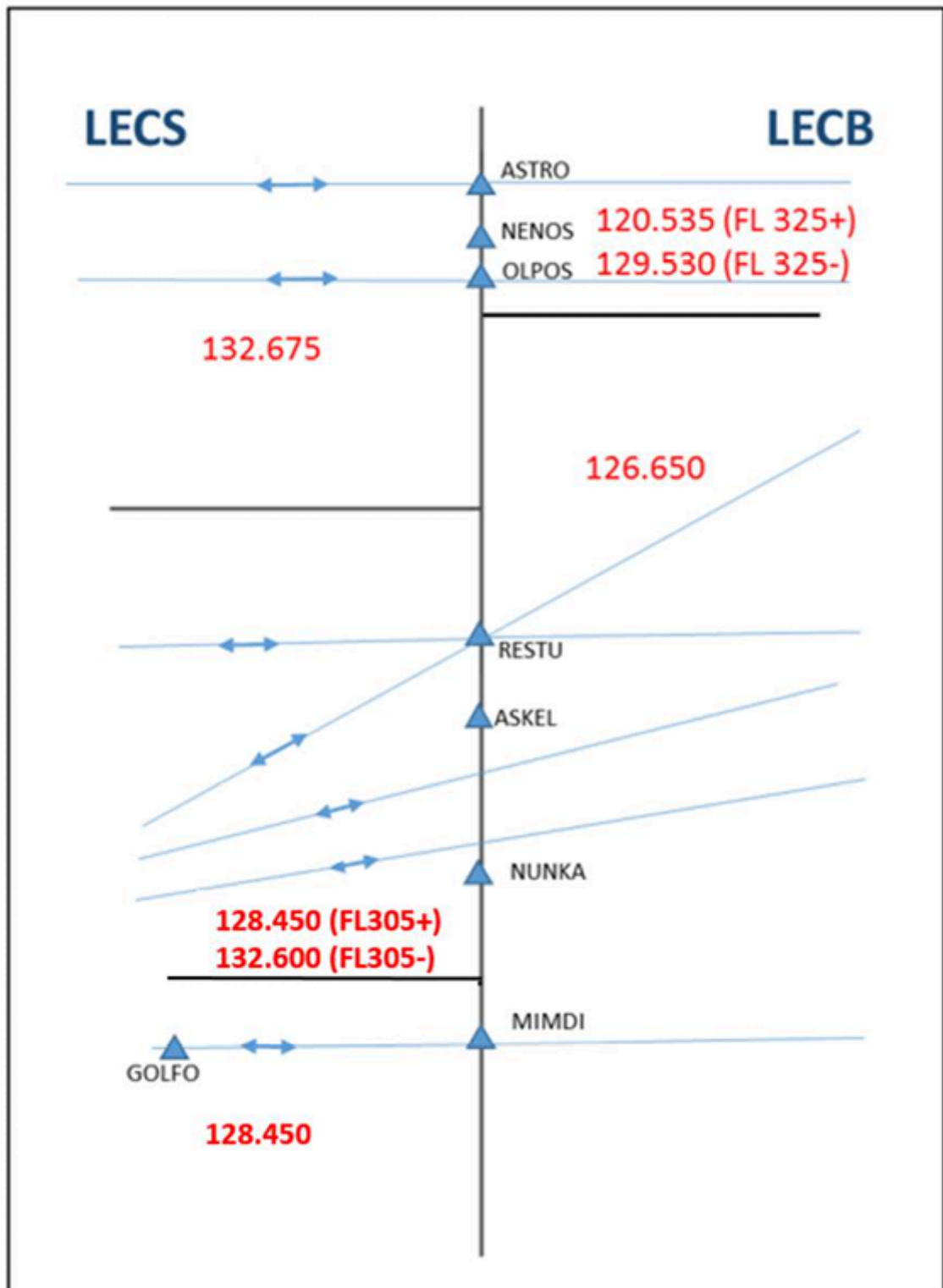
## Apéndice 2 del Anexo B

### RUTAS DE ESPACIO AÉREO INFERIOR

**LAS FRECUENCIAS ESPECÍFICAS VENDRÁN ESTABLECIDAS EN LA BIBLIOTECA**

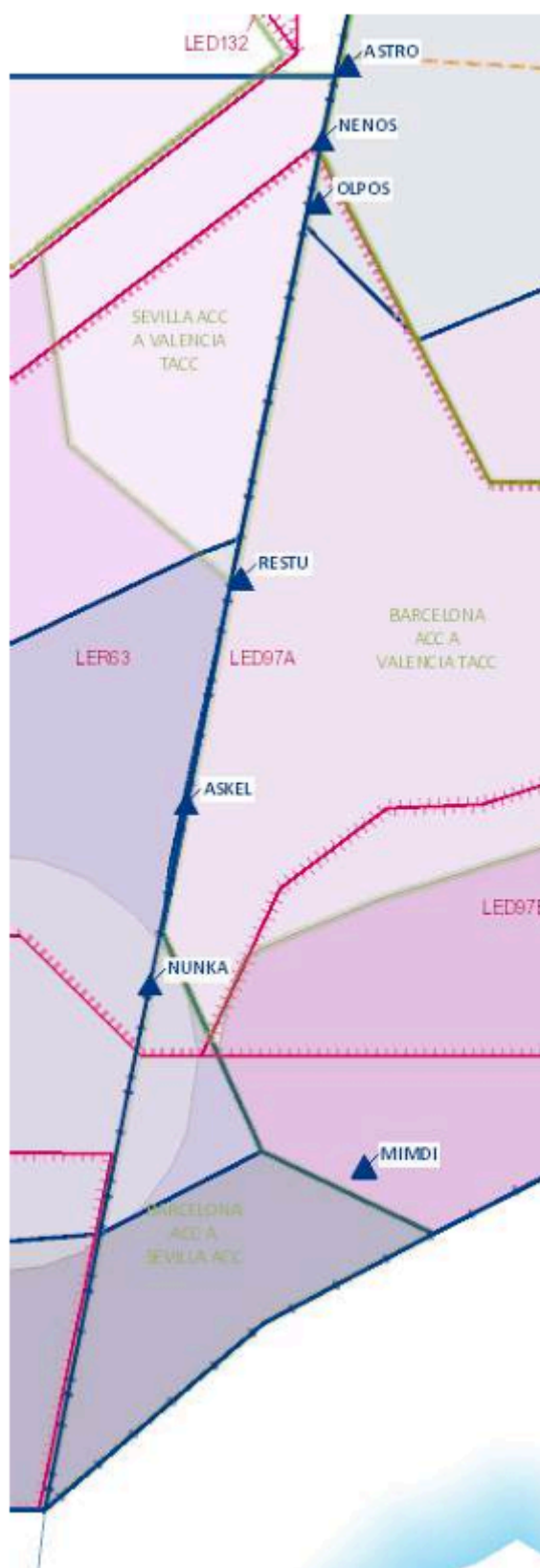


**Apéndice 3 del Anexo B**  
**RUTAS DE ESPACIO AÉREO SUPERIOR**  
**LAS FRECUENCIAS ESPECÍFICAS VENDRÁN ESTABLECIDAS EN LA BIBLIOTECA**



## Apéndice 4 del Anexo B

Delegaciones de Espacio Aéreo y Áreas de Interés de la ACI



## **Anexo C**

### **Intercambio de Datos de Vuelo**

Fecha de entrada en vigor: 22/01/2026

#### **C.1 Generalidades**

##### **C.1.1 Planes de Vuelo Básicos**

Los datos básicos del plan de vuelo deben estar disponibles normalmente en ambas dependencias ATS.

##### **C.1.2 Información de Plan de Vuelo Actualizado**

Los mensajes, incluyendo los datos del Plan de Vuelo actualizado serán enviados por la dependencia transferidora al sector / posición apropiado de la dependencia aceptante por medio EuroScope o por VCCS y cualesquiera medios textuales.

###### **C.1.2.1 Intercambio Automático de Datos**

Salvo en los casos recogidos en el anexo D de esta LoA, se utilizará el EuroScope como medio prioritario para coordinar todas las actividades del tránsito IFR, y en la medida de lo posible el tránsito VFR.

Cualquier revisión significativa de los datos del plan de vuelo deberá ser introducida en el EuroScope lo antes posible.

###### **C.1.2.2 Estimadas Verbales**

Cuando no exista intercambio automático de datos, se intercambiarán las estimadas de forma verbal.

Una estimada verbal se pasará al sector apropiado de la dependencia ATS aceptante, con al menos 10 minutos de antelación, pero no más de 20 minutos antes que el avión estime pasar el Punto de Transferencia de Control.

Una estimada verbal contendrá:

- a) Indicativo de llamada.
- b) Código SSR.
- c) ETO al correspondiente COP según Anexo D de esta Carta de Acuerdo.
- d) Nivel de vuelo autorizado, especificando condiciones de ascenso o descenso si fuera necesario, en el punto de transferencia de control. Nivel de vuelo solicitado si fuese diferente del autorizado.
- e) Otra información, si fuera necesaria.

En todos los casos, los datos transmitidos verbalmente tendrán preferencia sobre los datos intercambiados automáticamente.

#### **C.1.2.3 Fallo del Intercambio Automático de Datos**

En caso de un fallo que impida la transferencia automática de datos, los controladores decidirán inmediatamente volver al intercambio verbal de estimadas.

Una vez el sistema se haya recuperado, los controladores acordarán cuándo se vuelve a utilizar el sistema automático de datos.

#### **C.1.3 Plan de Vuelo no disponible**

En caso de que la dependencia ATS aceptante no disponga de la información básica del Plan de Vuelo, podrá solicitar de la dependencia ATS transferidora información adicional que complemente la estimada verbal.

#### **C.1.4 Revisiones**

Cualquier cambio significativo de los datos de vuelo y diferencias de tiempo en la estimada de 3 minutos o más será transmitido a la dependencia ATS aceptante.

Los cambios de los niveles de vuelo coordinados con menos de 3 minutos de la ETO al punto de transferencia de control estarán sujetos a Solicitud de aprobación.

#### **C.1.5 Transferencia de Identificación Radar**

La transferencia de identificación radar entre sectores de LECB y LECS se realizará mediante la función transferir con aviso.

### **C.2 Medios de Comunicación y su Uso**

#### **C.2.1 Equipos**

Las siguientes líneas están disponibles entre LECS y LECB:

1. Líneas de voz a través de VCCS.
2. Líneas de datos a través de mensaje privado.

#### **C.2.2 Coordinación verbal**

El intercambio de información de los tránsitos entre ambas dependencias de estimada y mensajes de control vía VCCS, se llevará a cabo de acuerdo con las tablas siguientes:

### C.2.2.1 Mensajes de LECB a LECS

Volumen (Sector)	Mensaje	COP	Extensión
LVU ASTRO FL325+	Coordinación RADAR, Mensajes de Control y Revisiones	ASTRO / NENOS	ASTRO SV
LVL ASTRO FL325-	Coordinación RADAR, Mensajes de Control y Revisiones		
LAG (LVS/LGU) RESTU FL305-	Coordinación RADAR, Mensajes de Control y Revisiones	RESTU / ASKEL / NUNKA	REST- SV
LAG (LVS/LGU) RESTU FL305+	Coordinación RADAR, Mensajes de Control y Revisiones		REST+ SV
LAG (LVS/LGU) MIMDI All FL's	Coordinación RADAR, Mensajes de Control y Revisiones	MIMDI	GOLFO SV
LAG (LVS/LGU) ASKEL FL 245+	Coordinación RADAR, Mensajes de Control y Revisiones	RESTU / ASKEL	REST- / REST+ SV

### C.2.2.2 Mensajes de LECS a LECB

COPs	Mensaje	Sector LECB	Posición
ASTRO FL325+ OLPOS FL 325+ NENOS FL245+	- Datos Plan de Vuelo y Estimadas - Mensajes de Control - Autorizaciones urgentes - Solicitud de Aprobación - Revisiones - Coordinación Radar	LVU	ASTRO E / P
ASTRO/OLPOS FL325-		LVL	ASTRO E / P
RESTU ASKEL FL 245+ NUNKA MIMDI		LAG (LVS/LGU)	RESTU E / P

## C.3 Fallo de Comunicaciones orales tierra/tierra

### C.3.1 Procedimientos de Coordinación alternativos primarios

En caso de fallo de las líneas directas entre las partes, la coordinación se debe realizar vía:

- Mensaje privado.
- Coordinación a través de los canales de Discord habilitado.

### **C.3.2 Procedimientos de Coordinación Alternativos Secundarios**

En caso de fallo de comunicaciones y si los medios descritos en C.3.1 no están disponibles, los pilotos recibirán instrucciones, al menos 5 minutos antes del Punto de Transferencia de Control, para pasar información de vuelo en la frecuencia apropiada de la Dependencia ATS aceptante con el fin de obtener de la Dependencia ATS aceptante una autorización ATC de entrada.

Si la Dependencia ATS aceptante no puede dar una autorización de entrada en el contacto inicial, el piloto será requerido para que informe a la Dependencia ATS transferidora vía RTF.

La Dependencia ATS transferidora retendrá la aeronave dentro de su AoR y después de como mínimo 10 minutos instruirá al piloto para que restablezca contacto RTF con la Dependencia ATS aceptante.

Este procedimiento se repetirá hasta que se haya obtenido de la dependencia ATS aceptante una autorización para continuar el vuelo.



## **Anexo D**

### **Área de Interés Común**

Fecha de entrada en vigor: 22/01/2026

#### **D.1. Coordinaciones Generales para la aceptación de vuelos**

##### **D.1.1. Coordinación de vuelos**

La coordinación de los vuelos se efectuará con referencia al COP de la ruta afectada y de acuerdo con los Niveles de Vuelo apropiados especificados para dicha ruta. (Véase párrafos D.2 y D.3)

##### **D.1.2. Nivel de vuelo en la transferencia**

Se considerará que los vuelos mantienen en el punto de transferencia de control el nivel de vuelo coordinado, a no ser que se hayan acordado condiciones de ascenso o descenso mediante el uso de condiciones de transferencia en los mediante coordinación verbal, excepto si se especifica otra cosa en los párrafos D.2 o D.3.

##### **D.1.3. Aceptación del tránsito**

Si la Dependencia ATS aceptante no puede aceptar un vuelo según las condiciones anteriores, deberá indicarlo expresamente y especificar bajo qué tipo de condiciones aceptará el vuelo.

##### **D.1.4. Cambios en la coordinación**

Para cualquier propuesta de cambio de las condiciones especificadas en este Anexo (Ej. COP, ruta o nivel de vuelo) la dependencia transferidora iniciará una Solicitud de Aprobación.

##### **D.1.5. Comunicaciones tierra-aire**

La Dependencia ATS aceptante no notificará a la Dependencia ATS transferidora el establecimiento de la comunicación tierra-aire con la aeronave transferida, salvo que se solicite específicamente. Si la comunicación con la aeronave no se ha establecido como se esperaba, la Dependencia ATS aceptante lo notificará a la dependencia ATS transferidora.

## D.2. FRA DCTs, rutas ATS, Puntos de Coordinación y Asignación de Niveles de Vuelo.

La disponibilidad de rutas vía LECB FIR/UIR y LECS FIR/UIR está descrita en AIP ENR 3.1 3.3, RAD APP 4 y RAD APP Pan Europe. La Celda 1 de HISPAFRA está declarada en los espacios aéreos UIR Madrid y Sevilla entre FL245 y FL660 (H24).

FRA DCTs, rutas ATS disponibles, puntos de coordinación (COP) utilizados y la asignación de niveles aplicable, se describen en las tablas siguientes, salvo que se acuerde otra cosa en el párrafo D.3.

### D.2.1 Vuelos de LECB a LECS

DCTs y Rutas ATS	COP	Asignación Nivel de Vuelo	Condiciones Especiales
HISPAFRA CELDA 1 AIP ENR 3.1-3.3 RAD APP 4	ASTRO <sup>(1)</sup>	IMPARES	Ver D.3.1
	RESTU	IMPARES	1.-Disponibilidad de FL's sujeta a actividad D9 y LER63 2.- Ver D.3.1
	MIMDI	IMPARES	Coordinación ECAO-4/ ECAO-2
	ASKEL <sup>(1)</sup>	IMPARES	1.-Disponibilidad de FL's sujeta a actividad D97 y LER63 2.- Ver D.3.1

(1) DCT nocturnos Espacio Aéreo Superior, horario 0000 – 0500 UTC

### D.2.2 Vuelos de LECS a LECB

DCTs y Rutas ATS	COP	Asignación Nivel de Vuelo	Condiciones Especiales
HISPAFRA CELDA 1 AIP ENR 3.1-3.3 RAD APP 4	ASTRO	PARES	Ver D.3.2
	OLPOS	PARES	Ver D.3.2
	RESTU	PARES	1.-Disponibilidad de FL's sujeta a actividad D97y LER63 2.- Ver D.3.2
	MIMDI	PARES	Coordinación ECAO-2/ ECAO-4
	NENOS <sup>(1)</sup>	PARES	Ver D.3.2
	NUNKA	PARES	1.-Disponibilidad de FL's sujeta a actividad D97 y LER63 2.- Ver D.3.2

(1) DCT nocturnos Horario Verano 2300 a 0400 UTC; Invierno 0000 a 0500 UTC

## **D.3. Procedimientos especiales**

### **D.3.1 Vuelos de LECB a LECS**

#### **D.3.1.1.**

- a) Despegues LECH, LEVC, LEAL
  - i) Los tránsitos serán transferidos a LECS en ascenso a FL230.
  - ii) En caso de que LECL/LECB no estén disponibles, LEAL APP transferirá a los tránsitos a LECS en ascenso a FL120
- b) Despegues LEMI/LELC:
  - i) Los tránsitos serán transferidos a LECS en ascenso a FL110.
- c) Tránsitos vía ASKEL:
  - i) LECB tratará a efectos de separación de tráfico ASKEL y RESTU como un solo punto.

#### **D.3.1.2. Tránsito destino LEAM vía RESTU:**

- a) LER63 NO ACTIVA:
  - i) LECB autorizará a las aeronaves destino LEAM a FL270 establecidos en RETU.
  - ii) Arribadas sucesivas serán autorizadas a niveles superiores libres actualizando el TFL salvo para FL305+ en cuyo caso se coordinará con LECS.
- b) LER63 ACTIVA:
  - i) Las arribadas a LEAM procederán vía ASTRO - VIBAS previa modificación de vuelo, o a requerimiento de la aeronave vía RESTU, a TFL 270.

### **D.3.2 Vuelos de LECS a LECB**

#### **D.3.2.1.**

- a) Arribadas LECH, LEVC, LEAL:
  - i) Los tránsitos serán transferidos a LECB/LECL en descenso a FL240.
  - ii) En ausencia de LECB y LECL; LECS transferirá a los tránsitos en arribada a Alicante en descenso a FL130.
- b) Arribadas LEMI/LELC:
  - i) Los tránsitos serán transferidos a LECL/LECB en descenso a FL120.
- c) Vía OLPOS/NENOS:
  - i) LECS tratará, a efectos de separación de tráfico, NENOS, ASTRO y OLPOS como un mismo punto. Cuando los límites verticales de la LER63 no estén ampliados (ampliables por NOTAM hasta FL340), y la desactivación táctica de la LED97A permita usar los niveles superiores a 330 de la M445, el CTA de LECS coordinará su uso con el CTA de LECB. LECS efectuará el cambio de ruta en EuroScope para que salga la ficha correcta de OLPOS.

- d) LECS tratará, a efectos de separación de tráfico, NUNKA y RESTU como un mismo punto.

#### **D.3.2.2. Tránsito vía RESTU origen LEAM:**

- a) LER63 NO ACTIVA:
- i) LECS autorizará a las aeronaves despegando de LEAM a FL260, para estar 15 NM antes de RESTU a FL250 o superior.
- b) LER63 ACTIVA:
- i) Los despegues de LEAM procederán vía VIBAS - ASTRO.

#### **D.3.3 Suspensión de la RVSM**

Cuando por cualquier circunstancia se suspenda la RVSM, se aplicará la siguiente tabla de niveles de vuelo:

##### **Vuelos de LECB a LECS**

COP	NIVEL DE VUELO
ASTRO	TFL290, TFL370
RESTU	TFL330
ASKEL	TFL330

##### **Vuelos de LECS a LECB**

COP	NIVEL DE VUELO
ASTRO	TFL320
OLPOS	TFL320
RESTU	TFL300
NENOS	TFL300
NUNKA	TFL300

El Centro que suspende RVSM, deberá también coordinar sus capacidad con los Centros colaterales, según proceda.

#### **D.4. Coordinación del Estatus de las Áreas Especiales en el Área de Interés Común**

Ambas dependencias ATS se mantendrán mutuamente informadas de cualquier cambio en las horas de activación de las rutas CDR publicadas y de las horas de activación de las CBA, TSA y áreas restringidas y peligrosas

#### **D.5. Vuelos VFR**

No aplicable.

## Anexo E

### Transferencia de Control y Transferencia de Comunicaciones

Fecha de entrada en vigor: 22/01/2026

#### E.1. Transferencia de Control

La transferencia de control tiene lugar en el límite del área de responsabilidad (AoR).

#### E.2. Transferencia de Comunicaciones

La transferencia de comunicaciones tendrá lugar no más tarde que la transferencia de control, salvo que se coordine otra cosa.

**Es imperativa la lectura del apartado de Barcelona Control y/o LECL TACC Valencia y Sevilla Control en la Biblioteca. Ya que allí se publicarán de forma actualizada las frecuencias en uso por cada dependencia y subsectores, primando siempre y como referencia de apoyo sobre esta Carta de Acuerdo.**

Frecuencias	VOLUMEN (SECTOR)	VHF	UHF
LECB	LVU	120,535	
	LVL	129,530	
	LAG (LVS/LGU)	126,650	

Frecuencias	COP	VHF	UHF
LECS	ASTRO	132,675	337,875
	RESTU/ASKEL FL305*	132,600	360,475
	RESTU/ASKEL FL305* MIMDI	128,450	292,000

#### E.3. Puntos específicos para transferencia de control y transferencia de comunicaciones

No aplicable.

## **Anexo F**

### **Procedimientos de Coordinación Basados en Radar**

Fecha de entrada en vigor: 22/01/2026

#### **F.1 Generalidades**

**F.1.1** La transferencia de la identificación radar y la transferencia de control radar entre LECB y LECS estarán sujetas a la operatividad de los respectivos sistemas radar y de las líneas directas dedicadas (línea oral directa) entre los sectores de las dependencias implicadas.

**F.1.2** En caso de cualquier duda sobre la identidad de una aeronave, no hay nada en las disposiciones del presente anexo que impida el uso de otros métodos para la identificación de la aeronave.

#### **F.2 Generalidades**

**F.2.1** La transferencia de la identificación de la aeronave entre LECB y LECS se realiza normalmente mediante la asignación de un código SSR.

**F.2.2** Cuando se utilicen códigos discretos SSR para la transferencia de la identificación serán asignados de acuerdo con EuroScope.

**F.2.3** Cualquier cambio de código SSR realizado por la dependencia ATS aceptante solo podrá ser realizado después del punto de transferencia de control.

**F.2.4** La dependencia ATS aceptante deberá ser informada de cualquier irregularidad observada en el funcionamiento del transpondedor SSR.

#### **F.3 Procedimientos de Coordinación Radar**

**F.3.1** Si fuese necesario reducir o suspender las transferencias radar, una notificación previa de 5 minutos será obligatoria, excepto en situaciones de emergencia.

##### **F.3.2 Transferencia de control radar**

La transferencia de control radar podrá ser efectuada después de una coordinación previa, siempre que la distancia mínima entre aeronaves sucesivas a ser transferidas al mismo nivel no sea inferior a 8 NM.

### **F.3.3 Transferencia de control radar sin intercambio verbal (R.C.A. 4.6.7.5.5)**

La transferencia de control radar podrá ser efectuada sin coordinación previa, siempre que la distancia mínima entre aeronaves sucesivas a ser transferidas al mismo nivel sea de 10 NM y se mantenga constante o en aumento.

Nota: Cuando se utilice control de velocidad por número de mach los pilotos afectados serán instruidos para que notifiquen su número de mach al Centro Aceptante en la primera comunicación.

## **Anexo G**

### **Procedimientos de Coordinación Basados en Radar**

Fecha de entrada en vigor: 22/01/2026

#### **G.1 Procedimientos 8.33**

Los procedimientos aplicables a las aeronaves equipadas con capacidad de separación de 8.33 KHz entre canales VHF, serán los establecidos en el AIP-España GEN 1.5 y ENR 1.8.

**G.3.1** Los tránsitos transferirán a las aeronaves no equipadas con separación de canales 8,33 kHz a las frecuencias habituales puesto que los sectores colaterales de LECS operan con frecuencias exentas de conversión a canalización 8,33 kHz.

**G.3.2** Ambas dependencias no transferirán a los vuelos que no estén equipados con separación de canales 8,33 kHz. Los vuelos de Estado están exentos de esta regla.

**G.3.3** Aeronaves de Estado sin capacidad 8,33 kHz

Antes de transferir una aeronave de Estado sin capacidad 8,33 kHz, ambas dependencias coordinarán indicando el estatus de la misma para obtener las condiciones de transferencia.



## Anexo H

### Hoja de Control de Cambios

Fecha de entrada en vigor: 22/01/2026

Punto	Date	Point	Fecha	Punto	Date
1	22/01/26	B4	22/01/26	F1	22/01/26
2	22/01/26	C1	22/01/26	F2	22/01/26
3	22/01/26	C2	22/01/26	F3	22/01/26
4	22/01/26	C3	22/01/26	G1	22/01/26
5	22/01/26	D1	22/01/26		
6	22/01/26	D2	22/01/26		
7	22/01/26	D3	22/01/26		
A1	22/01/26	D4	22/01/26		
A2	22/01/26	D5	22/01/26		
B1	22/01/26	E1	22/01/26		
B2	22/01/26	E2	22/01/26		
B3	22/01/26	E3	22/01/26		