



RESOLUCIÓN DE 17 DE OCTUBRE DE 2025 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA PARA LA DESIGNACIÓN DE UNA ZONA OBLIGATORIA DE RADIO (RMZ) EN EL AEROPUERTO DE CIUDAD REAL INTERNATIONAL AIRPORT S.L.

I. ANTECEDENTES

PRIMERO. – Con fecha 12 de agosto de 2025, el aeropuerto de CIUDAD REAL INTERNATIONAL AIRPORT S.L. remitió a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la solicitud de establecimiento de una Zona Obligatoria de Radio (RMZ) asociada al aeropuerto.

SEGUNDO. – La RMZ solicitada por CIUDAD REAL INTERNATIONAL AIRPORT S.L. tiene la siguiente definición:

Límites laterales:

385431N 0040320W, desde este punto siguiendo un arco de 5 NM de radio con centro en ARP hasta 385201N 0035149W, 385431N 0040320W.

Límites verticales:

4000 ft AMSL – SFC

Espacio Aéreo: Clase G.

Periodo de uso de Zona de uso obligatorio de radio del aeropuerto de Ciudad Real:

Activada durante el horario de operación del aeródromo, tanto en uso público sin servicio AFIS, como en uso restringido.

TERCERO. – Conforme a la disposición SERA.6005 letra a), números 1 y 2, los vuelos VFR que operen en partes de espacios aéreos de clase E, F o G y los vuelos IFR que operen en partes de espacios aéreos de clase F o G designadas como RMZ por la autoridad competente:

- Se mantendrán a la escucha de la comunicación aeroterrestre continua por voz y establecerán una comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, por el canal de comunicación adecuado, a menos que deban observar disposiciones alternativas establecidas por el proveedor de servicios de navegación aérea para dicho espacio aéreo en concreto.
- Antes de entrar en una zona obligatoria de radio, los pilotos llevarán a cabo una llamada inicial, por el canal de comunicación adecuado, que contenga la designación de la estación a la que se llama, el indicativo del vuelo, el tipo de aeronave, la posición, el nivel, las intenciones del vuelo y demás información prescrita por la autoridad competente.

A los efectos de la presente Resolución, se han identificado los siguientes requisitos:

Tanto en uso público sin servicio AFIS, como en uso restringido durante el horario de operación del aeropuerto:

- Será obligatoria la presentación de un plan de vuelo (FPMZ activa).
- Será obligatorio el uso de radio (RMZ activa).
- Las comunicaciones indicadas en la carta de aproximación se mantienen, pero serán comunicaciones aire-aire entre aeronaves, utilizando la frecuencia 118.055 MHz del aeródromo y manteniéndose la escucha activa por los pilotos.
- Reglas de vuelo visual (VFR) exclusivamente.

CUARTO. – Con fecha 19 de febrero de 2025 la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes y Movilidad Sostenible, aprobó mediante Trámite de Urgencia, tras la PREA 08/24, el cambio de espacio aéreo “MODIFICACIÓN DEL HORARIO DE LA RMZ Y FPMZ DERIVADO DEL CAMBIO A USO MIXTO DEL AERÓDROMO DE CIUDAD REAL” durante el horario del aeródromo como restringido. Quedando esta aprobación condicionada a la actualización de los procedimientos del gestor aeroportuario y/o las autorizaciones necesarias tramitadas por DASAC-AESA para el uso del aeródromo como restringido/mixto:

- Activación de la RMZ y la FPMZ durante el horario operativo del aeródromo en uso restringido.
- Comunicaciones aire-aire entre aeronaves en la frecuencia de aeródromos 118.055 MH, con escucha activa por parte de los pilotos, en régimen restringido y sin servicio AFIS.

QUINTO. – Con fecha 17 de julio de 2025, la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes y Movilidad Sostenible, aprobó mediante Trámite de Urgencia, tras la PREA 04/25, el cambio de espacio aéreo “Modificación de Espacio Aéreo Permanente RMZ FPMZ CIUDAD REAL” durante el horario del aeródromo de uso público sin AFIS. Quedando esta aprobación condicionada a la actualización de los procedimientos del gestor aeroportuario y/o las autorizaciones necesarias tramitadas por DASAC-AESA para el uso del aeródromo como uso público:

- Sin la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS).
- Sin la disposición de un estudio aeronáutico de seguridad que justifique y concluya la no necesidad de la provisión de servicios de tránsito aéreo (ATS) en el aeródromo y, por tanto, con las limitaciones operativas establecidas en el Artículo 9 del Real Decreto 1133/2010.

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. - LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLE

- Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea (SERA), y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011 y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1003/2006 y (UE) nº 255/2010.

- Apartado SERA.6005. Requisitos para las comunicaciones y el transpondedor SSR.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) Nº 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) Nº 1034/2011, (UE) Nº 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) Nº 677/2011.
 - Requisito ATM/ANS.OR.A.85 letras a) y b)
 - Requisito ATM/ANS.OR.A.90
 - Artículo 3.5
- Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público; el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo; y el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre.
 - Artículo 36, punto 2. Disposiciones aplicables en relación con la determinación de zonas obligatorias de radio (RMZ).
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
 - Artículo 21. Obligación de resolver.
 - CAPÍTULO V.- Finalización del procedimiento. Sección 2.ª Resolución.

SEGUNDO. - OTRA DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

- Procedimiento para la Determinación de Zonas Obligatorias de Radio (RMZ), de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

TERCERO. - COMPETENCIA

En virtud del artículo 36, punto 2, apartado b) del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, se establece que, por Resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previo informe de CIDETMA, se determinará las partes de espacio aéreo de clase E, F, y G designadas como zonas obligatorias de radio (RMZ).

III. RESOLUCIÓN

PRIMERO. De conformidad con el Reglamento SERA, se determina como zona obligatoria de radio (RMZ) al espacio aéreo de dimensiones y horario definidos en el Anexo I de esta Resolución, dentro del cual es obligatorio llevar a bordo y utilizar equipo de radio en los términos expresados en la disposición SERA.6005 letra a) del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea (SERA), y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011 y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1003/2006 y (UE) nº 255/2010.

SEGUNDO. Conforme a la disposición SERA.6005 letra a), números 1 y 2, los vuelos VFR que operen en partes de espacios aéreos de clase E, F o G y los vuelos IFR que operen en partes de espacios aéreos de clase F o G designadas como RMZ por la autoridad competente:

- Se mantendrán a la escucha de la comunicación aeroterrestre continua por voz y establecerán una comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, por el canal de comunicación adecuado, a menos que deban observar disposiciones alternativas establecidas por el proveedor de servicios de navegación aérea para dicho espacio aéreo en concreto.
- Antes de entrar en una zona obligatoria de radio, los pilotos llevarán a cabo una llamada inicial, por el canal de comunicación adecuado, que contenga la designación de la estación a la que se llama, el indicativo del vuelo, el tipo de aeronave, la posición, el nivel, las intenciones del vuelo y demás información prescrita por la autoridad competente.

A los efectos de la presente Resolución, se han identificado los siguientes requisitos:

Tanto en uso público sin servicio AFIS, como en uso restringido durante el horario de operación del aeropuerto:

- Será obligatoria la presentación de un plan de vuelo (FPMZ activa).
- Será obligatorio el uso de radio (RMZ activa).
- Las comunicaciones indicadas en la carta de aproximación se mantienen, pero serán comunicaciones aire-aire entre aeronaves, utilizando la frecuencia 118.055 MHz del aeródromo y manteniéndose la escucha activa por los pilotos.
- Reglas de vuelo visual (VFR) exclusivamente.

TERCERO. Para poder dar cumplimiento al Reglamento SERA.6005, letra d), será necesario que el aeropuerto de CIUDAD REAL INTERNATIONAL AIRPORT S.L., en calidad de originador de la información, remita para su publicación la información relativa a la zona obligatoria de radio, de acuerdo con los requisitos de calidad de los datos establecidos en el Reglamento (UE) 373/2017, concretamente en el artículo 3.5 introducido en dicha norma por el Reglamento (UE) 2020/469, y en los requisitos ATM/ANS.OR.A.85 letras a) y b) y ATM/ANS.OR.A.90.

CUARTO. Esta resolución tendrá efectos para los usuarios del espacio aéreo a partir de la fecha de entrada en vigor de su contenido en los medios de publicación y distribución de la información conforme al Anexo 15 OACI, junto con la publicación y distribución de la información de la actualización de los procedimientos del gestor aeroportuario para el uso del aeródromo como restringido/mixto y uso público.

QUINTO. Esta resolución no exime del cumplimiento del resto de la normativa aplicable ni sustituye los procesos de autorización, comunicación o resolución asociados a la misma.

Frente a la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se puede interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, ante la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, o directamente recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo, ambos plazos contados desde el día siguiente al de su notificación, sin perjuicio de que pueda ejercitar cualquier otro que estime oportuno.

Firmado Digitalmente

LA DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Montserrat Mestres Domenech

ANEXO I: DEFINICIÓN Y REQUISITOS DE LA RMZ

DESIGNACIÓN	RMZ EN EL AEROPUERTO DE CIUDAD REAL
LÍMITES LATERALES	385431N 0040320W, desde este punto siguiendo un arco de 5 NM de radio con centro en ARP hasta 385201N 0035149W, 385431N 0040320W.
LÍMITES VERTICALES	4000 ft AMSL - SFC
ESPACIO AÉREO	Clase G
HORARIO DE ACTIVACIÓN	En el horario de uso público sin AFIS y restringido del aeropuerto.
FRECUENCIA DE RADIO DE CONTACTO	118.055 MHz
MEDIO ELECTRÓNICO PARA NOTIFICACIONES	ceops@airportcria.com
OBSERVACIONES	Se podrá activar esta estructura fuera de este horario entre el CCM y el CCV como máximo con 24 horas de antelación por NOTAM