



Vigilancia y protección del espacio aéreo mexicano. Protección de la Soberanía Nacional

Juan Pablo Aguirre Quezada

DIRECCIÓN GENERAL DE ANÁLISIS LEGISLATIVO

Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de las y los autores y no reflejan, necesariamente, los puntos de vista del Instituto Belisario Domínguez o del Senado de la República

Vigilancia y protección del espacio aéreo mexicano. Protección de la soberanía nacional.

Autor:

Dr. Juan Pablo Aguirre Quezada

Diseño editorial:

M. Denise Velázquez Mora

Cómo citar este documento:

Aguirre Quezada, J.P. (2023). “Vigilancia y protección del espacio aéreo mexicano. Protección de la soberanía nacional.” *Cuaderno de investigación* No.95, Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República, Ciudad México, 29p.

Biblioteca digital del Instituto:

<http://bibliodigital.senado.gob.mx>

D.R.©

INSTITUTO BELISARIO DOMÍNGUEZ,
SENADO DE LA REPÚBLICA
Donceles 14, Colonia Centro

Contenido

Puntos principales.....	1
Introducción.....	2
I. Definición de espacio aéreo y marco legal.....	2
II. Problemas existentes en la vigilancia y protección del espacio aéreo.....	5
III. Trabajo legislativo para la vigilancia y protección del espacio aéreo mexicano....	7
Puntos de acuerdo.....	11
IV. Vigilancia y protección del espacio aéreo en otros países.....	25
Argentina.....	25
España.....	25
Estados Unidos de América.....	25
Chile.....	26
Brasil.....	26
Unión Europea.....	26
Conclusiones.....	27
Fuentes consultadas.....	28

Evaluación de Impacto Legislativo de las iniciativas sobre la Ley General de Aguas presentadas en el Senado de la República (Capítulo Participación ciudadana)

Dr. Juan Pablo Aguirre Quezada¹

Puntos Principales

- El Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo reportó que “en México cada 36 horas, se reporta una alerta de seguridad por aeronaves vinculadas con actividades a la delincuencia organizada, documentación falsa, transporte ilegal de hidrocarburos y actos de corrupción de funcionarios públicos” (U. Col, 2022).
- En la LXV Legislatura se han presentado dos iniciativas referentes a espacio aéreo, las cuales están pendientes de análisis y discusión en sus Comisiones de Cámara de origen.
- Además de las dos iniciativas, la LXV Legislatura ha presentado 17 puntos de acuerdo relacionados al espacio aéreo. De estas, 15 están pendientes de dictaminar en las Comisiones de su Cámara de origen; y dos han sido desechadas. En tanto, nueve de estas propuestas se presentaron en la Cámara de Diputados, mientras que ocho fueron en el Senado de la República.
- Las iniciativas presentadas en ambas Cámaras consideran reformas a las leyes Orgánica de la Administración Pública Federal; Orgánica del Ejército y la Fuerza Aérea; de Migración; y la Federal de Derechos. Así como la expedición de dos nuevas normatividades: la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano.; y la Ley de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Nacional.
- Entre los principales problemas analizados por las y los legisladores respecto al espacio aéreo mediante proposiciones con punto de acuerdo destacan auditorías de desempeño en las decisiones de cancelación del aeropuerto de Texcoco, y en la construcción del Felipe Ángeles; vigilancia en la operatividad de las líneas aéreas nacionales e internacionales; exigencia de seguridad en el rediseño del espacio aéreo del Valle de México; comparecencias de autoridades aeronáuticas por los incidentes en el espacio aéreo; seguridad en la navegación; publicación de estudios técnicos; regulaciones; medidas de vigilancia; entre otros.
- El uso y aprovechamiento del espacio aéreo ha sido una preocupación en diferentes países. Ejemplo de esto es la estrategia utilizada en España acerca del uso flexible del espacio aéreo (FUA), el cual busca liberar el espacio aéreo utilizado lo antes posible, a fin de continuar con las operaciones aeronáuticas.

¹ Investigador de la Dirección General de Análisis Legislativo del Instituto Belisario Domínguez del Senado de la República.

* El autor agradece a la prestadora de servicio social Zuri Sarai Cruz Velazco el apoyo a la investigación de la presente investigación.

El espacio aéreo es uno de los elementos que integran a la Nación Mexicana, en el que se ejerce la soberanía y tiene una gran importancia para la seguridad, defensa, comercio y transportes, entre otros aspectos. El presente estudio aborda las diferentes características del espacio aéreo mexicano, algunas oportunidades y desafíos, además de señalar el trabajo legislativo en el tema.

Introducción

El espacio aéreo es parte integrante del territorio nacional tal como lo refieren los artículos 27 y 42, fracción VI de la Carta Magna. Cabe destacar que en México el uso de esta área es administrado por la dependencia Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), institución adscrita a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

En ese sentido, las oportunidades y retos que existen en el espacio aéreo de nuestro país son múltiples y se requiere de diferentes políticas públicas para su aprovechamiento. Ejemplo de esta importancia ha sido el trabajo legislativo desarrollado tanto en la LXIV como lo que va de la LXV Legislatura, en las cuales se han presentado diversas iniciativas y proposiciones con puntos de acuerdo para atender áreas de oportunidad. Temas como el tráfico aéreo de las grandes ciudades; el uso ilegal del espacio aéreo por bandas delictivas; el aprovechamiento para el uso comercial y de pasajeros, la seguridad nacional y de las personas; son los temas que en la materia se ha trabajado desde ambas Cámaras.

El presente documento está dividido en cuatro partes principales y un resumen de datos. La primera sección aborda la definición del concepto, así como el marco legal aplicable. Posteriormente se incluye un apartado en que se refieren diferentes problemas existentes en la vigilancia y protección del espacio aéreo.

Posteriormente, se realiza un análisis acerca del trabajo legislativo para la vigilancia y protección del espacio aéreo mexicano, al incluir las iniciativas presentadas tanto en la LXV como en la LXIV Legislaturas; así como las proposiciones con puntos de acuerdo realizadas durante el último año y medio. El estudio termina con la mención de cómo se está abordando el tema en otros países, así como un fragmento de conclusiones.

I. Definición de espacio aéreo y marco legal

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) refiere en tres artículos el tema del espacio aéreo. En el 27 lo señala como parte del dominio de la Nación, al mandar que: “corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales ... el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional” (CPEUM, 2022: 31). Lo que complementa otros numerales de la Carta Magna.

Además, el espacio aéreo se considera como una de las partes integrantes de la Federación y del Territorio Nacional de acuerdo con el artículo 42, fracción VI “el espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional” (CPEUM, 2022: 60). Cabe destacar que también el texto constitucional señala que el espacio aéreo sobre las islas como jurisdicción del Gobierno Federal según lo estipulado en el artículo 48: “el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados” (CPEUM, 2022: 60). Lo que reafirma como dominio de la Nación.

Otra normatividad del tema es la Ley de Aviación Civil, la cual fue puesta en marcha en mayo de 1995, y que de acuerdo con su artículo 1, tiene como objeto “regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado” (LAC, 2022:1). Dicha legislación incluye disposiciones generales, funciones de la autoridad aeronáutica, concesiones y permisos, servicios de transporte espacio, operaciones, tránsito en el aire, normas para el personal técnico aeronáutico, tarifas, matriculas de las aeronaves, operación del Registro Aeronáutico Mexicano, derechos y las obligaciones de los pasajeros, contratos de servicio de transporte aéreo, seguros aéreos, acciones ante accidentes y de la búsqueda y salvamento, requisas, verificaciones y sanciones.

Otra fuente jurídica del tema corresponde al Artículo 1º del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944), que refiere “los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio” (AFAC, 2021). Por lo que es facultad del Estado Mexicano el aprovechamiento de dicha extensión, dentro de los límites de la República Mexicana.

Por su parte, la dependencia gubernamental Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, Oficinas Generales (SENEAM-SCT) define que “el Espacio Aéreo Inferior está comprendido entre la superficie del terreno o del agua y hasta sin incluir 20,000 pies. Mientras que el Superior es a partir de los 20,000 pies hacia arriba sin límite superior” (SENEAM, 2022). Esta delimitación permite visualizar el área en que se ejerce la soberanía nacional en el aire, con todas las oportunidades de aprovechamiento y retos existentes.

Otra definición acerca del espacio aéreo reconoce la soberanía nacional en el espacio aéreo debido a que es una parte integrante del territorio, y, por tanto, del Estado, al referir que:

El espacio aéreo no es un bien, porque no es físicamente apropiable, pero se considera al espacio aéreo como un bien o cosa, que tiene una medida de valor, y es susceptible de propiedad, y pasible objeto de soberanía. En general es aceptado el hecho de que todo Estado como se sabe se compone de población, territorio, gobierno y orden jurídico (Calvo, 2020).

Por tanto, el espacio aéreo es una parte trascendental del Estado, debido a todas las posibilidades existentes para el desarrollo de las actividades trascendentales del país. Cabe destacar que

esta dimensión ocupa la parte superior tanto del territorio terrestre como marino, lo cual da una idea del tamaño de dicha área para la soberanía nacional.

Autores clásicos del tema definen al espacio aéreo como “el ambiente en el que se desarrolla específicamente la actividad aeronáutica” (Erdozain, 1963:116). Por tanto, el uso de aeronaves desde ese entonces requeriría de diferentes regulaciones para un mejor uso, además de detectar oportunidades benéficas que a futuro podría traer importantes beneficios para las naciones.

Una definición usada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Gobierno de España señala este concepto como:

aquella porción de la atmósfera terrestre, sobre tierra o agua, que está regulada por un país en particular. De acuerdo con el tipo de operaciones que alberga, se puede hablar de diferentes clases de espacios aéreos. La OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) divide el mundo en 9 regiones de información de vuelo o FIR (*Flight Information Region*). De la misma manera, cada región de información de vuelo se encuentra “dividida” en dos regiones de manera vertical: un espacio inferior y un área superior (AESA, 2022).

En continuación con el concepto de división del espacio aéreo, en el caso nacional, la dependencia Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) divide en dos regiones de información de vuelo (FIRs), correspondientes a “1.- MMFR. 2.- MMFO” (Seneam, 2016). Asimismo, el territorio nacional se integra en cuatro regiones para el desarrollo de actividades aeronáuticas, denominadas Mazatlán, México, Monterrey y Mérida (Imagen 1).

Fig. 1 Interrelación sistémica de los mecanismos de participación ciudadana para el cumplimiento del derecho humano al agua

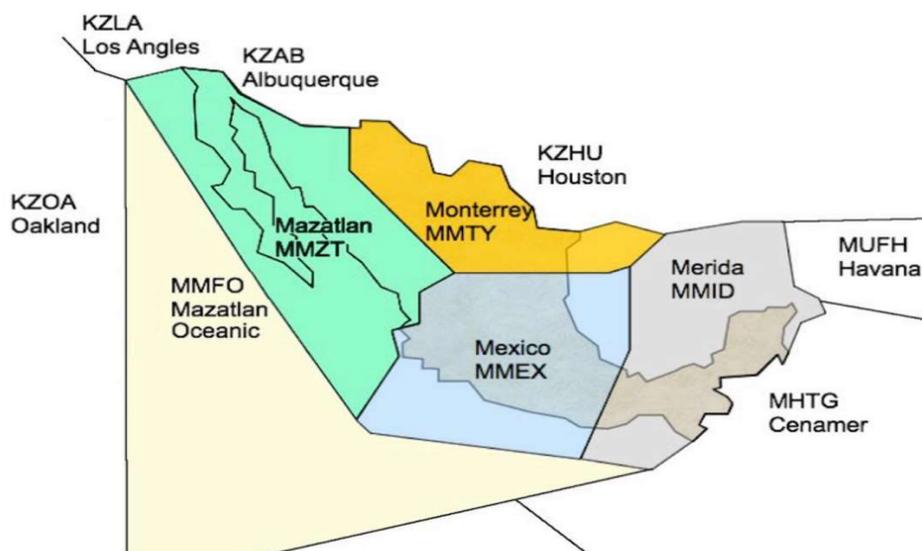


Imagen tomada de: Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam, 2016: 6). *Es-
pacio Aéreo Mexicano*. Disponible en: [https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2016/
FPLAIDC/AIDCTF3P02.pdf](https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2016/FPLAIDC/AIDCTF3P02.pdf) (Fecha de consulta: 11 de noviembre de 2022).

Estos criterios para la operación del espacio aéreo en nuestro país son fortalecidos mediante normatividad complementaria, tal como las normas oficiales mexicanas (NOM). Al respecto, la NOM-107-SCT3-2019 establece los requerimientos para operar un sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS) en el espacio aéreo mexicano. También destaca la NOM-036-SCT3-2000, acerca de los límites máximos permisibles de emisión de ruido producido por las aeronaves de reacción subsónicas, propulsadas por hélice, supersónicas y helicópteros, su método de medición dentro del territorio de la República Mexicana; o la NOM-002-SCT3-2001 que refiere el contenido del manual general de operaciones; entre otras disposiciones.

II. Problemas existentes en la vigilancia y protección del espacio aéreo

El Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo reportó que “en México cada 36 horas, se reporta una alerta de seguridad por aeronaves vinculadas con actividades a la delincuencia organizada, documentación falsa, transporte ilegal de hidrocarburos y actos de corrupción de funcionarios públicos” (U. Col, 2022).

Hoy día subsiste la cuestión de determinar el límite vertical del espacio aéreo o, lo que es lo mismo, la delimitación entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre, lo que no ha impedido, sin embargo, que ambos espacios hayan sido perfectamente definidos en cuanto a su régimen jurídico: el espacio aéreo sujeto a soberanía estatal plena y exclusiva, y el espacio exterior o ultraterrestre dominado por el principio de no apropiación (Calvo, 2020).

Además de esta laguna legal existente acerca del uso de los espacios aéreos exterior y ultraterrestres, algunos medios de información han resaltado otros problemas en el tema, relacionados con la reconfiguración del espacio aéreo ante la inauguración y puesta en funciones de nuevos aeropuertos. Esto representa desafíos en la seguridad de usuarios, así como una coordinación precisa entre controladores y pilotos de aeronaves en el aire. Al respecto, existe un trabajo legislativo que aborda ese cuestionamiento, mediante proposiciones con punto de acuerdo, tal como se refiere en el siguiente apartado de este estudio.

En voz de trabajadores del espacio aéreo nacional, se ha señalado como uno de los problemas diferentes incidentes. La Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex) refiere que:

Según el Sindicato de Controladores de Tránsito Aéreo (Sinacta), desde marzo de 2021 han ocurrido 100 incidentes, es preocupante que solo en el periodo de diciembre de 2021 a marzo de 2022 se han registrado 30 casos; y se afirma que, de los reportes entregados a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, el 40 por ciento corresponde a incidentes registrados en el espacio aéreo de la CDMX y en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez. Los casos graves implicaron que fuese necesaria una maniobra evasiva del piloto para evitar una colisión entre aeronaves (Coparmex, 2022).

Es decir, la seguridad tanto de pasajeros, tripulación, operadores; así como el cuidado patrimonial de las aeronaves o mercancías han sido una de las preocupaciones más importantes en el tópico de espacio aéreo, lo cual es un área de oportunidad para reducir y evitar posibles incidentes en la operación y uso de esta área.

Otro de los problemas presentados en el espacio aéreo mexicano es la evaluación realizada por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de América referente a los riesgos existentes para la seguridad en la aviación, lo que situó a nuestro país en la categoría 2, con consecuencias tales como:

Si bien la nueva calificación permite a las compañías aéreas mexicanas continuar con el servicio existente a los Estados Unidos, prohíbe cualquier servicio y ruta nuevos. Las aerolíneas estadounidenses ya no podrán comercializar y vender boletos con sus nombres y códigos designadores en vuelos operados por México. La FAA aumentará su escrutinio de los vuelos de aerolíneas mexicanas a Estados Unidos (FAA, 2021).

Por lo que uno de los aspectos de mejora para optimizar el espacio aéreo mexicano es la recuperación de la categoría 1 de aviación. Al respecto, la FAA estadounidense solicita que “un país debe cumplir con los estándares de seguridad de la OACI, la agencia técnica de las Naciones Unidas para la aviación. La OACI establece estándares internacionales y prácticas recomendadas para operaciones y mantenimiento de aeronaves” (FAA, 2021). Lo cual conllevará a que las autoridades mexicanas correspondientes realicen diferentes acciones y políticas públicas que permitan mejorar los estándares que permitan la recuperación de dicha prerrogativa.

Otro desafío por enfrentar es la saturación del espacio aéreo, en especial en las ciudades mexicanas con gran afluencia de vuelos, tales como Ciudad de México, Cancún, Tijuana, Monterrey, Guadalajara, entre otras. En ese sentido, en el Diario Oficial de la Federación (DOF) de 29 de septiembre de 2014 fue publicada la Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, en el que se señala “que se analizaron todos los informes y estadísticas exhibidas por el órgano administrativo desconcentrado denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, información en la que se observa que en más de 52 ocasiones en 2013, en determinadas horas, las operaciones en el campo aéreo rebasaban el número máximo que puede ser atendido por hora” (DOF, 2014:1). Por lo que desde hace una década se preveía el aumento de vuelos, así como la necesidad de reducir la saturación con fines de seguridad y eficiencia.

Además de las políticas públicas internas para la óptima utilización del espacio aéreo mexicano, también existen líneas de acción propuestas por organismos internacionales en las que nuestro país participa y tiene estrecha vinculación. En ese sentido, el Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) da seguimiento al *Plan Mundial de Navegación Aérea 2016–2030*, el cual “constituye una metodología estratégica renovable de 15 años, en la que se aprovechan las tecnologías existentes y se prevén futuros avances de conformidad con los objetivos operacionales convenidos entre los Estados y la industria” (OACI, 2018: 4). Es decir, que los avances tecnológicos en las aeronaves o drones también generan oportunidades y nuevos requerimientos para asegurar la seguridad en el uso del aire por parte de las naciones.

La delimitación del espacio aéreo en relación con el territorio de los países es otro de los temas de debate actuales. Uno de los tópicos en reflexión es que “para los criterios jurídico-políticos, lo importante no son tanto los límites entre los espacios aéreo y ultraterrestre, sino la extensión de la soberanía en sentido vertical, tendiendo a determinar el concepto de frontera aérea en relación con el principio de soberanía de los Estados en el espacio aéreo” (Calvo, 2020). Por lo que uno de los temas a reflexionar es la altura que debe considerarse como parte de este espacio en la soberanía de las naciones.

Este debate se ha realizado en otros diferendos legales como el espacio comercial exclusivo del mar patrimonial, lo que ha permitido que diferentes países puedan fortalecer su soberanía en dichos espacios, con los aprovechamientos derivados. Por tanto, la delimitación del espacio aéreo puede optimizar las actividades realizadas en el aire, al permitir una coordinación que permita tener mayor flujo de personas y mercancías, respetando los estándares de seguridad y calidad.

III. Trabajo legislativo para la vigilancia y protección del espacio aéreo mexicano.

En la LXV Legislatura se han presentado dos iniciativas referentes a espacio aéreo, las cuales están pendientes de análisis y discusión en sus Comisiones de Cámara de origen (Tabla 1).

Tabla 1. Iniciativas presentadas en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados y el Senado de la República referentes al tema de espacio aéreo.

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
Que expide la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano. 28 de abril de 2022	Establecer y regular las medidas, acciones y procedimientos para preservar la soberanía del espacio aéreo mexicano. Entre lo propuesto se destaca: 1) determinar que el Ejecutivo Federal garantizará la vigilancia y protección sobre el espacio aéreo; 2) indicar que el Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo observará las maniobras de vuelo de las aeronaves y determinará si el vuelo es o no autorizado; 3) establecer que el Sistema de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Mexicano tiene por	Ejecutivo Federal	Pendiente en Comisión (es) de Cámara de Origen 28 de abril de 2022

La tabla 1 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
	<p>objeto la coordinación entre las dependencias y entidades de la APF que lo integran, para inhibir y contrarrestar las operaciones aéreas ilícitas que atenten contra la seguridad nacional; 4) señalar que el Consejo Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo es la instancia responsable de emitir las políticas de coordinación e intercambio de información para garantizar la protección del espacio aéreo mexicano; 5) crear el Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo con el propósito de llevar a cabo las acciones de alertamiento, interceptación aérea, identificación, seguimiento de trazas de interés y asistencia de aeronaves en emergencia en el espacio aéreo mexicano; y, 6) definir el procedimiento de interceptación aérea ante la detección de vuelos no autorizados o clandestinos.</p>		
<p>Que expide la nueva Ley de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Nacional; se adicionan las fracciones VIII Bis y VIII Ter al artículo 29 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; y se reforma el artículo 98 y 99 de la Ley Orgánica del Ejército y la Fuerza Aérea.</p> <p>27 de julio de 2022</p>	<p>Garantizar la vigilancia, seguridad y protección de la soberanía en el espacio aéreo nacional. Entre lo propuesto destaca: 1) establecer que corresponde al Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Defensa Nacional, preservar la soberanía sobre el espacio aéreo; 2) determinar la integración del Sistema de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo; 3) indicar que el Consejo Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Nacional, es la instancia superior responsable de preservar la soberanía del espacio aéreo nacional; 4) señalar la integración y distribución de competencia del Consejo y de las</p>	<p>Sen. Miguel Ángel Lucero Olivas</p>	<p>Pendiente en Comisión (es) de Cámara de Origen</p> <p>27 de julio de 2022</p>

La tabla 1 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
	<p>personas que lo integran; 5) conformar el Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo, dependiente de la Sedena, con el objetivo de inhibir el uso ilícito del espacio aéreo nacional y colaborar en operaciones aéreas de búsqueda y salvamento en territorio nacional; 6) precisar las conductas que se consideran como uso ilícito del espacio aéreo; 7) facultar a la Sedena para proponer el establecimiento de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas; así como las zonas de identificación, para la navegación en el espacio aéreo nacional; 8) puntualizar que el Servicio de Control y Vigilancia Aérea deberá proporcionar Control de Tránsito Aéreo, Despacho y Coordinación de aeronaves militares y civiles, entre otras actividades; y, 9) establecer que el personal del servicio de control y vigilancia aérea formará parte de las tripulaciones de vuelo en tareas propias de su especialidad.</p>		

Elaboración propia con datos del Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. Disponible en: <http://sil.gobernacion.gob.mx/> (fecha de consulta: 28 de septiembre de 2022).

En tanto, en la LXIV Legislatura también se presentaron dos iniciativas en el tema de espacio aéreo. De estas, una se presentó en Cámara de Diputados (pendiente en comisiones), y otra por el Ejecutivo Federal (Publicada en el Diario Oficial de la Federación).

Tabla 2. Iniciativas presentadas en la LXIV Legislatura (2018 – 2021) de la Cámara de Diputados y el Senado de la República referentes al tema de es-

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>Que reforma diversas disposiciones de la Ley de Migración.</p> <p>29 de septiembre de 2020</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto armonizar las atribuciones asignadas a la Guardia Nacional en materia migratoria y las conferidas al Instituto Nacional de Migración. Para ello propone: ... 2) estipular que la GN tendrá las siguientes atribuciones en materia migratoria: i) salvaguardar la integridad de las personas y de su patrimonio, garantizar, mantener y restablecer el orden y la paz social, así como prevenir la comisión de delitos en las zonas fronterizas y en la tierra firme de los litorales, la parte perteneciente al país de los pasos y puentes limítrofes, aduanas, recintos fiscales, con excepción de los marítimos, secciones aduaneras, garitas, puntos de revisión aduaneros, los centros de supervisión y control migratorio, las carreteras federales, las vías férreas, los aeropuertos, el espacio aéreo y los medios de transporte que operen en las vías generales de comunicación, así como sus servicios auxiliares; ...</p> <p>Para tal fin modifica los artículos 3, 18, 20, 31, 35, 36, 50, 68, 81, 82, 84, 96, 97 y 105 y adiciona los artículos 3, 30 Bis y 138 Bis y Transitorio Primero de la Ley de Migración.</p>	<p>Dip. Maricruz Roblero Gordillo</p>	<p>Pendiente en Comisión (es) de Cámara de Origen</p> <p>29 de septiembre de 2020</p>
<p>Que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley Federal de Derechos.</p> <p>10 de septiembre de 2019</p>	<p>La iniciativa tiene por objeto actualizar y adecuar montos de derechos por la prestación de los servicios que proporcionan las distintas dependencias de la APF. Entre lo que se propone destaca: 1) regular nuevas previsiones en materia migratoria, de publicaci-</p>	<p>Ejecutivo Federal</p>	<p>Publicado en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.)</p> <p>9 de diciembre de 2019</p>

La tabla 2 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
	ones, de radio, televisión y cinematografía, aduanas, energía, servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano, servicios marítimos, de telecomunicaciones, acuacultura y agua;... Para tal fin se modifican los artículos 12, 18-A, 19-B, 40, 51, 58, 150-C, 165, 168-B, 170, 170-G, 171, 174-C, 174-I, 174-L, 192, 192-A, 192-B, 194-U, 195-Z; 195-Z-1 a 195-Z-22, 271, 275, 278-A, 239, 278-A de la Ley Federal de Derechos.		

Elaboración propia con datos del Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. Disponible en: <http://sil.gobernacion.gob.mx/> (fecha de consulta: 28 de septiembre de 2022).

Puntos de acuerdo

En lo que va de la LXV Legislatura se han presentado 17 puntos de acuerdo relacionados al espacio aéreo. De estas, 15 están pendientes de dictaminar en las Comisiones de su Cámara de Origen; y dos han sido desechadas. En tanto, nueve de estas propuestas se presentaron en la Cámara de Diputados, mientras que ocho fueron en el Senado de la República.

Tabla 3. Puntos de acuerdo presentadas en la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados y el Senado de la República referentes al tema de espacio aéreo

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
Por el que exhorta a la ASF a realizar una auditoría de desempeño relativa a la cancelación del proyecto del Aeropuerto de Texcoco, asimismo a la SFP a investigar los posibles actos irregulares dentro de la adjudicación de contratos en el AIFA.	Las y los legisladores proponen: ... 3) exhortar a la SCT a garantizar la seguridad de las y los pasajeros en virtud de la complejidad del rediseño del espacio aéreo de la CDMX y de la operación simultánea de las tres terminales aéreas próximas;	Dip. Jorge Álvarez Máynez	Desechado 1 de julio de 2022

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>Por el que exhorta a la Procuraduría Federal del Consumidor, así como a sus homólogas en las 32 entidades federativas a que fortalezcan las medidas de vigilancia en la operatividad de las líneas aéreas nacionales e internacionales que usan el espacio aéreo situado en territorio nacional, para prestar los servicios de transporte aéreo civil, con la finalidad de evitar cobros indebidos en los derechos de los pasajeros establecidos en la Ley de Aviación Civil.</p> <p>27 de julio de 2022</p>	<p>Exhorto a la Procuraduría Federal del Consumidor, así como a sus homólogas en las 32 entidades federativas a que fortalezcan las medidas de vigilancia en la operatividad de las líneas aéreas nacionales e internacionales que usan el espacio aéreo situado en territorio nacional, para prestar los servicios de transporte aéreo civil, con la finalidad de evitar cobros indebidos en los derechos de los pasajeros establecidos en la Ley de Aviación Civil</p>	<p>Dip. Raymundo Atanacio Luna</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>27 de julio de 2022</p>
<p>Por el que exhorta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a hacer públicos los estudios que garantizan la seguridad de las nuevas rutas, llegadas y salidas consideradas en el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México.</p> <p>15 de diciembre de 2021</p>	<p>Las y los legisladores proponen exhortar a la SCT y a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC): 1) para hacer públicos los estudios que garantizan la seguridad de las nuevas rutas, llegadas y salidas consideradas en el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México, el estudio de impacto ambiental que detalle los efectos de la contaminación acústica y los efectos en la salud respecto del ruido excesivo provocado por las nuevas rutas aéreas, así como las medidas llevadas a cabo para mitigar la contaminación acústica generada; 2) y a la de Servicios para la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, para hacer público un informe sobre el</p>	<p>Dip. Ana Lilia Herrera Anzaldo</p>	<p>Desechado</p> <p>4 de marzo de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
	<p>plan de rediseño del espacio aéreo en el Valle de México que contenga las opciones de rutas aéreas que fueron consideradas y su viabilidad; y, 3) y a la de Servicios para la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, a instalar mesas de trabajo con especialistas, asociaciones de la sociedad civil y vecinos de las colonias de la Ciudad de México y del Estado de México que se ven afectadas por el rediseño del espacio aéreo, con la finalidad de construir un espacio de diálogo institucional que permita atender las quejas y afectaciones ciudadanas, así como prevenir futuros accidentes derivados de las problemáticas denunciadas.</p>		
<p>Por el que exhorta a la SICT a hacer públicos los estudios que garanticen la seguridad de las nuevas rutas, llegadas y salidas consideradas en el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México, el estudio de impacto ambiental y los efectos en la salud respecto del ruido excesivo.</p> <p>1 de febrero de 2022</p>	<p>Las y los legisladores proponen exhortar a la SICT y a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC): 1) para hacer públicos los estudios que garanticen la seguridad de las nuevas rutas, llegadas y salidas consideradas en el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México, el estudio de impacto ambiental que detalle los efectos de la contaminación acústica y los efectos en la salud respecto del ruido excesivo provocado por las nuevas rutas aéreas, así como las medidas llevadas a cabo para mitigar la contaminación acústica generada; 2) y a la de Servicios para la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, para hacer público un informe sobre el plan de rediseño del espacio aéreo en el Valle de México que contenga las opciones de rutas aéreas que fueron consideradas y su viabilidad; y, 3) y a la de Servicios para la Na-</p>	<p>Dip. Ana Lilia Herrera Anzaldo</p> <p>Diputados</p> <p>MC</p> <p>PRD</p> <p>PAN</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>1 de febrero de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
	<p>vegación en el Espacio Aéreo Mexicano, a instalar mesas de trabajo con especialistas, asociaciones de la sociedad civil y vecinos de las colonias de la Ciudad de México y del estado de México que se ven afectadas por el rediseño del espacio aéreo, con la finalidad de construir un espacio de diálogo institucional que permita atender las quejas y afectaciones ciudadanas, así como prevenir futuros accidentes derivados de las problemáticas denunciadas.</p>		
<p>Por el que exhorta al Presidente de la República y a los titulares de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, de la Agencia Federal de Aviación Civil y de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, a que resuelvan la profunda crisis en la que se encuentra el funcionamiento y las operaciones terrestres y aéreas del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y la Aviación Civil Nacional, en perjuicio de la seguridad, la salud integral y el medio ambiente sano de las personas usuarias y la población en general.</p> <p>3 de agosto de 2022</p>	<p>La legisladora propone exhortar: 1) al presidente de la República a girar instrucciones a la SICT, a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) y a Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), para resolver la problemática aérea y aeroportuaria que sufre el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, las dificultades y molestias que enfrentan las personas usuarias de éste y respetar los derechos humanos a la salud, el medio ambiente sano y la seguridad de la población en general, derivado del funcionamiento de los servicios aeroportuarios y de tránsito aéreo en la zona metropolitana del valle de México; y, 2) a los titulares de la SICT, la AFAC y a SENEAM a dar solución a) la recuperación de la Categoría 1 de Seguridad Aeronáutica de México por parte de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica; b) la seguridad de los vuelos en el tránsito, aterrizaje y despegue en el Aeropuerto Internacional de la</p>	<p>Sen. María Guadalupe Saldaña Cisneros</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>3 de agosto de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
	<p>Ciudad de México y demás aeropuertos internacionales del país, para evitar colisiones y consecuencias indeseables; y c) las afectaciones a la salud, al medio ambiente sano y a la vivienda digna y decorosa de las más de dos millones de personas que habitan el sur-surponiente de la zona metropolitana del valle de México, por los niveles excesivos de ruido ambiental provocado por las aeronaves que circulan por las nuevas rutas aéreas derivadas del rediseño del espacio aéreo en dicha zona metropolitana, observando los tratados internacionales de los que México es parte, así como de la legislación nacional en materia de aviación civil y de protección al ambiente.</p>		
<p>Por el que exhorta al titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que haga públicos los estudios técnicos realizados sobre la operación simultánea del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, incluido el realizado por la empresa Navblue, respecto al rediseño del espacio aéreo en el Valle de México.</p> <p>8 de junio de 2022</p>	<p>El legislador propone exhortar al titular de la SICT para que: 1) haga públicos los estudios técnicos realizados sobre la operación simultánea del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) incluido el realizado por la empresa NavBlue respecto al rediseño del espacio aéreo en el Valle de México; y, 2) realice el rediseño del espacio aéreo, en el que se involucre a la Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), al Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo (SINACTA), y a las demás dependencias involucradas, con el fin de evitar cualquier riesgo en materia de seguridad aérea.</p>	<p>Dip. José Mauro Garza Marín</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>8 de junio de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>Por el que invita a una reunión de trabajo a diversas autoridades encargadas de la regulación del espacio aéreo en México.</p> <p>6 de julio de 2022</p>	<p>La legisladora propone, con la finalidad de rendir cuentas e informar sobre las acciones relacionadas con el incidente de la aeronave Boeing 747-300 en territorio mexicano, invitar a una: 1) reunión de trabajo al titular de la SICT; 2) reunión de trabajo al titular de la Sedena; 3) mesa de trabajo al titular de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC); y, 4) mesa de trabajo al comandante de la Fuerza Aérea Mexicana.</p>	<p>Dip. Mariana Gómez del Campo Gurza</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>6 de julio de 2022</p>
<p>Por el que la Comisión Permanente cita a comparecer a los directores generales de Aeropuertos y Servicios Auxiliares; y Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para que, expliquen la situación que afecta la operación y buen funcionamiento del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México -Benito Juárez-.</p> <p>29 de junio de 2022</p>	<p>Las y los legisladores proponen citar a comparecer: 1) al Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, para que explique y detalle los incidentes que están ocurriendo de forma constante en el AICM y que afectan la operación de vuelos, control aduanal y funcionamiento interno del aeropuerto, así como cuáles son las acciones que están realizando para atender estos incidentes, evitando que sigan sucediendo y poder recuperar la categoría 1 dentro del espacio aéreo mexicano; y, 2) al Director General del Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano para que explique las causas que afectan las operaciones de tráfico y control aéreo dentro del espacio del Valle de México y que inciden directamente la operación del AICM afectando a miles de pasajeras y pasajeros nacionales e internacionales.</p>	<p>Sen. Miguel Ángel Osorio Chong</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>29 de junio de 2022</p>
<p>Por el que se cita a comparecer al Director General de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo</p>	<p>Por el que se cita a comparecer al Director General de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano para que informe a esta Soberanía, sobre los eventos que</p>	<p>Sen. Gina Andrea Cruz Blackledge</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>29 de junio de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>Mexicano para que informe a esta Soberanía, sobre los eventos que se han presentado en el espacio aéreo del Valle de México, así como sobre los fallidos intentos para lograr la categoría 1 en materia de seguridad aérea.</p> <p>29 de junio de 2022</p>	<p>se han presentado en el espacio aéreo del Valle de México, así como sobre los fallidos intentos para lograr la categoría 1 en materia de seguridad aérea.</p>		
<p>Por la que exhorta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, al Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano y a la Agencia Federal de Aviación Civil, para que, en el ejercicio de sus respectivas facultades, presenten ante esta Comisión Permanente un informe relativo a los estudios relacionados con la seguridad de las nuevas rutas contempladas en el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México y la viabilidad técnica de la operación tanto del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, como del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.</p> <p>3 de agosto de 2022</p>	<p>Por la que exhorta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, al Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano y a la Agencia Federal de Aviación Civil, para que, en el ejercicio de sus respectivas facultades, presenten ante esta Comisión Permanente un informe relativo a los estudios relacionados con la seguridad de las nuevas rutas contempladas en el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México y la viabilidad técnica de la operación tanto del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, como del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.</p>	<p>Dip. Elizabeth Pérez Valdez</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>3 de agosto de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>Por la que exhorta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y a la Agencia Federal de Aviación Civil a que remitan de manera urgente, los estudios e informes relacionados con la seguridad de las nuevas rutas consideradas en el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México y la viabilidad técnica de la operación simultánea del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), así como los resultados de las mesas de trabajo instaladas derivado de los recientes incidentes aéreos reportados que ponen en peligro la vida de las y los mexicanos.</p> <p>11 de mayo de 2022</p>	<p>La legisladora propone exhortar a la SICT: 1) y a la Agencia Federal de Aviación Civil para que remitan de manera urgente los estudios e informes relacionados con la seguridad de las nuevas rutas consideradas en el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México y la viabilidad técnica de la operación simultánea del AIFA y el AICM considerando los estudios realizados por la empresa Navblue y MITRE, así como los resultados de las mesas de trabajo instaladas derivado de las recientes incidentes aéreos reportados que ponen en peligro la vida de las y los mexicanos; 2) a remitir un informe pormenorizado de la situación actual de la Dirección de la Seneam respecto de las y los controladores aéreos particularmente el número de personal contratado para cubrir la carga de trabajo y la estrategia de capacitación implementada para operar el nuevo rediseño del espacio aéreo; y, 3) a remitir el informe de austeridad de dicha dependencia para conocer los recortes presupuestales realizados para la operación del espacio aéreo y con ello descartar que las dichas medidas de austeridad estén poniendo en peligro la operación de los aeropuertos del país.</p>	<p>Dip. Ana Lilia Herrera Anzaldo</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>11 de mayo de 2022</p>
<p>Por la que exhorta a las autoridades aeronáuticas mexicanas, especialmente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y a los Servicios a la</p>	<p>El legislador propone exhortar: 1) a la SICT y a sus órganos desconcentrados tengan toda la disposición de atender las inquietudes y sugerencias a favor de nuestro espacio aéreo que fortalezcan el sistema operacional, mejore de manera continua la seguridad de</p>	<p>Dip. Javier Casique Zarate</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>18 de mayo de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>Por la que exhorta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y a la Agencia Federal de Aviación Civil a que remitan de manera urgente, los estudios e informes relacionados con la seguridad de las nuevas rutas consideradas en el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México y la viabilidad técnica de la operación simultánea del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), así como los resultados de las mesas de trabajo instaladas derivado de los recientes incidentes aéreos reportados que ponen en peligro la vida de las y los mexicanos.</p> <p>11 de mayo de 2022</p>	<p>La legisladora propone exhortar a la SICT: 1) y a la Agencia Federal de Aviación Civil para que remitan de manera urgente los estudios e informes relacionados con la seguridad de las nuevas rutas consideradas en el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México y la viabilidad técnica de la operación simultánea del AIFA y el AICM considerando los estudios realizados por la empresa Navblue y MITRE, así como los resultados de las mesas de trabajo instaladas derivado de las recientes incidentes aéreos reportados que ponen en peligro la vida de las y los mexicanos; 2) a remitir un informe pormenorizado de la situación actual de la Dirección de la Seneam respecto de las y los controladores aéreos particularmente el número de personal contratado para cubrir la carga de trabajo y la estrategia de capacitación implementada para operar el nuevo rediseño del espacio aéreo; y, 3) a remitir el informe de austeridad de dicha dependencia para conocer los recortes presupuestales realizados para la operación del espacio aéreo y con ello descartar que las dichas medidas de austeridad estén poniendo en peligro la operación de los aeropuertos del país.</p>	<p>Dip. Ana Lilia Herrera Anzaldo</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>11 de mayo de 2022</p>
<p>Por la que exhorta a las autoridades aeronáuticas mexicanas, especialmente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y a los Servicios a la</p>	<p>El legislador propone exhortar: 1) a la SICT y a sus órganos desconcentrados tengan toda la disposición de atender las inquietudes y sugerencias a favor de nuestro espacio aéreo que fortalezcan el sistema operacional, mejore de manera continua la seguridad de</p>	<p>Dip. Javier Casique Zarate</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>18 de mayo de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, para fortalecer y mejorar de manera continua la seguridad de las operaciones aéreas y la eficiencia del espacio aéreo del Valle de México, a fin de prevenir y evitar accidentes mayores.</p> <p>18 de mayo de 2022</p>	<p>las operaciones aéreas y la eficiencia del espacio aéreo del Valle de México, a fin de prevenir y evitar accidentes mayores; 2) a los SENEAM para que fortalezca la comunicación y colaboración entre los actores aeronáuticos internacionales y nacionales, entre ellos la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA); la Federación Internacional de Pilotos de las Aerolíneas (IFALPA), la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA) y el Sindicato Nacional de Controladores Aéreos (SINACTA), entre otros; con el objetivo de coordinar esfuerzos y garantizar la seguridad en el Espacio Aéreo del Valle de México; y, 3) a la SICT, que la designación del nuevo titular de la dirección general de SENEAM recaiga en un perfil de amplia trayectoria en la materia, con capacidad profesional, solvencia técnica y certificaciones correspondientes al cargo, lo que permitirá garantizar el óptimo ejercicio de las funciones encomendadas.</p>		
<p>Por la que exhorta al Gobierno Federal a esclarecer los recientes incidentes ocurridos en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a publicar todos los estudios técnicos sobre la operación simultánea del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y el AICM así como sobre el rediseño del espacio aéreo</p>	<p>La legisladora propone exhortar al Ejecutivo Federal: 1) a hacer públicos los contenidos que sobre aviación civil contienen los estudios técnicos realizados sobre la operación simultánea del AIFA y el AICM incluido el elaborado por la empresa NavBlue para el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México y los elaborados al respecto por la organización MITRE; 2) a conformar un grupo técnico encargado de la revisión del rediseño del espacio aéreo del Valle de México integrado por</p>	<p>Sen. Bertha Xóchitl Gálvez Ruiz</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>29 de junio de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>en el Valle de México y a adoptar medidas para la revisión urgente de ese rediseño garantizando la seguridad de los usuarios y buscando el funcionamiento óptimo de sus instalaciones.</p> <p>11 de mayo de 2022</p>	<p>autoridades, representantes y expertos de la OACI, de la Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas, de la Asociación Internacional de Transporte aéreo, del Colegio de Pilotos aviadores de México, del Colegio de ingenieros en aeronáutica, del Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo, de la SICT, entre otras instancias relevantes nacionales e internacionales en el ámbito gubernamental, regulatorio, social, académico, científico y empresarial; y, 3) a estudiar la recuperación de los elementos básicos del Protocolo de actuación y los procedimientos y rutas de navegación anteriores al más reciente diseño dado que no presentó incidentes graves en cuarenta años como base de un nuevo Sistema Aeroportuario Regional, que incluya al AIFA, proyectado bajo estándares, parámetros y certificaciones internacionales en materia de seguridad aérea y operacional establecidos por la OACI, lo anterior atendiendo al momento de la emergencia e inseguridad operacional que se ha vivido en el espacio aéreo mexicano.</p>		
<p>Por la que solicita a la Junta de Coordinación Política del Senado de la República, que convoque a la brevedad, a una Reunión de Trabajo en el Senado de la República al C. Secretario de Comunicaciones y Transportes, al Director de los Servicios</p>	<p>Las y los legisladores proponen solicitar a la Jucopo del Senado de la República, que convoque a la brevedad a una Reunión de Trabajo en el Senado de la República al C. Secretario de Comunicaciones y Transportes, al Director de los Servicios de Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, al Director del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y a los representantes calificados de</p>	<p>Sen. Miguel Ángel Osorio Chong</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>3 de agosto de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>de Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, al Director del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y a los representantes de las principales aerolíneas, a fin de conocer la situación real que guarda el AICM, a analizar cuáles serán las perspectivas que usuarias y gobierno federal prevén para este aeropuerto y coadyuvar a la más pronta solución de los problemas de esta vital instalación.</p> <p>3 de agosto de 2022</p>	<p>por lo menos las líneas aéreas Aeroméxico, Volaris, Viva Aerobús, Aeromar, American Airlines, Delta, KLM e Iberia, quienes son los mayores prestadores de servicios de aviación, por tener la mayoría de horarios, posiciones, rutas y slots, a fin de conocer la situación real que guarda el AICM, analizar cuáles serán las perspectivas que usuarias y Gobierno Federal prevén para este aeropuerto y coadyuvar a la más pronta solución de los problemas de esta vital instalación, indispensable para el desarrollo de prácticamente todas las aéreas económicas del país, y las opiniones de quienes como principales usuarias del AICM puedan presentar opiniones y alternativas de solución a los problemas que actualmente le aquejan y que atraviesan por una etapa crítica.</p>		
<p>Por la que solicita a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y a la de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano que, de manera urgente y expedita, rindan ante esta Soberanía un informe detallado sobre el estado que guarda la seguridad de la navegación en el espacio aéreo de los Estados Unidos Mexicanos.</p> <p>11 de mayo de 2022</p>	<p>El legislador propone solicitar a la SICT y a Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano para que de manera urgente y expedita rindan un informe detallado sobre el estado que guarda la seguridad de la navegación en el espacio aéreo de los Estados Unidos Mexicanos, en el que se deberá exponer de manera comprensiva y exhaustiva el estado en que se encuentran los procedimientos de navegación y la infraestructura de ayudas a la navegación –tanto para procedimientos de navegación, llegada, salida y aproximación final– de los siguientes aeropuertos: Internacional de la Ciudad de México, Benito Juárez; Aeropuerto Inter-</p>	<p>Sen. Noé Fernando Castañón Ramírez</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>11 de mayo de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
	nacional Adolfo López Mateos de Toluca (TLC/MMTO); informando del resultado de la última verificación de las ayudas a la navegación en el espacio aéreo Mexicano realizado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.		
<p>Por la que solicita la comparecencia de diversas autoridades relacionadas con los incidentes que se han registrado dentro del espacio aéreo del Valle de México y que han puesto en peligro la vida de pasajeros y tripulantes, y con la crisis que existe en las instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México derivada de los retrasos, cancelaciones y congestión de vuelos.</p> <p>11 de mayo de 2022</p>	<p>Los legisladores y la legisladora proponen solicitar la comparecencia del: 1) secretario de infraestructura, comunicaciones y transportes, Jorge Arganis Díaz Leal, para que explique todo lo relacionado con los múltiples incidentes que se han registrado y reportado dentro del espacio aéreo del Valle de México, que han puesto en peligro la vida de pasajeros y tripulantes de aeronaves; asimismo, para que explique cuáles son las razones por las que se está permitiendo que los controladores aéreos estén trabajando en condiciones no óptimas por cubrir horas extras ante el déficit del personal, y si con ello se contravienen las disposiciones legales nacionales e internacionales, así como la condiciones generales de trabajo para los controladores de tránsito; 2) General de División Carlos Antonio Rodríguez Munguía, Director General de la Agencia Federal de Aviación Civil para que explique las razones por las cuales no hemos recuperado la categoría 1 en seguridad aérea, así como sus implicaciones en el sector; y, para que detalle los incidentes que se han suscitado recientemente en el espacio aéreo del Valle de México; 3) nuevo Director General de SENEAM para</p>	<p>Sen. Jorge Carlos Ramírez Marín</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>11 de mayo de 2022</p>

La tabla 3 continúa en la siguiente página

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
	que informe sobre la atención que se le ha dado a los reportes que le han hecho a dicho órgano, para conocer el diagnóstico y las medidas de mitigación de riesgos que correspondan derivado de múltiples incidentes en el espacio aéreo; y, 4) Director General del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México para que informe detalladamente las razones que están causando el incremento de retrasos, cancelaciones y congestiónamiento de vuelos.		
<p>Por la que solicita la comparecencia del Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Jorge Arganis Díaz Leal, para que explique y rinda un informe a esta Soberanía sobre la seguridad del espacio aéreo y del funcionamiento de los aeropuertos de la Zona Metropolitana del Valle de México e indicar cuáles serán las medidas que se implementarán para prevenir accidentes.</p> <p>11 de mayo de 2022</p>	<p>Por la que solicita la comparecencia del Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Jorge Arganis Díaz Leal, para que explique y rinda un informe a esta Soberanía sobre la seguridad del espacio aéreo y del funcionamiento de los aeropuertos de la Zona Metropolitana del Valle de México e indicar cuáles serán las medidas que se implementarán para prevenir accidentes.</p>	<p>Sen. María Lilly del Carmen Téllez García</p>	<p>Pendiente en Comisión(es) de Cámara de Origen</p> <p>11 de mayo de 2022</p>

Elaboración propia con datos del Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. Disponible en: <http://sil.gobernacion.gob.mx/> (fecha de consulta: 30 de septiembre de 2022).

Entre los principales problemas analizados por las y los legisladores respecto al espacio aéreo mediante proposiciones con punto de acuerdo destacan auditorías de desempeño en las decisiones de cancelación del aeropuerto de Texcoco, y en la construcción del Felipe Ángeles; vigilancia en la operatividad de las líneas aéreas nacionales e internacionales; exigencia de seguridad

en el rediseño del espacio aéreo del Valle de México; comparecencias de autoridades aeronáuticas por los incidentes en el espacio aéreo; seguridad en la navegación; publicación de estudios técnicos; regulaciones; medidas de vigilancia; entre otros.

IV. Vigilancia y protección del espacio aéreo en otros países

Argentina

La Administración Nacional de Aviación Civil de la nación sudamericana realiza actividades tales como acciones de seguridad operacional, servicios de navegación, regulación y fiscalización de la actividad de Vehículos Aéreos no Tripulados (VANT) y de Sistemas de Vehículos Aéreos no Tripulados (SVANT). Su normatividad se sustenta en el Código Aeronáutico de la Nación, Leyes y Decretos complementarios, cuyo artículo 202 refiere “la fiscalización del espacio aéreo, aeródromos y demás lugares aeronáuticos en el territorio de la República y sus aguas jurisdiccionales, será ejercida por la autoridad aeronáutica, con excepción de la que corresponda a la policía de seguridad y judicial que estará a cargo de las policías nacionales existentes” (ANAC, 2022). Por lo que esa Ley establece normas para el uso del espacio aéreo, así como penalizar a las aeronaves que incumplan con los protocolos establecidos.

España

En el reino ibérico se lleva a cabo el concepto del uso flexible del espacio aéreo (FUA), el cual busca liberar el espacio aéreo utilizado lo antes posible, a fin de dar prioridad a la siguiente actividad. Dicha acción se resume en:

ajustar el uso del espacio aéreo a las necesidades de cada momento. Con ello se trata de minimizar las reservas de espacio aéreo que obliguen a las aeronaves a dar rodeos para evitarlas. La idea es optimizar el uso del espacio aéreo de forma que se reduzca al máximo el consumo de combustible por parte de las aeronaves y, por ende, las emisiones de gases de efecto invernadero (MD España, 2022).

Con estas medidas, el gobierno español busca dar respuesta a la saturación del espacio aéreo, además de cuidar el medio ambiente al evitar el uso excesivo de combustible en las aeronaves que den vueltas antes de aterrizar, además de coordinar de forma eficiente el tránsito aéreo tanto en las modalidades civiles, militares y mixtas.

Estados Unidos de América

La Administración Federal de Aviación de aquel país (*Federal Aviation Administration*) es la institución encargada de generar lineamientos para un óptimo uso del espacio aéreo. Entre las principales restricciones para la operación de drones destacan:

- Prohibición de volar drones dentro y alrededor de los estadios y eventos deportivos
- Los operadores de drones deben evitar volar cerca de los aeropuertos
- Los drones tienen prohibido sobrevolar instalaciones designadas como sensibles a la seguridad nacional.
- Restricción de sobrevolar drones en el área de Washington D.C.
- Prohibición de volar drones en lugares donde se realizan operaciones de emergencia o de rescate, tales como zonas afectadas por huracanes o incendios (FAA, 2022).

Aunado a lo anterior, esta dependencia es la encargada de cerrar el espacio aéreo a aviones de países con sanciones internacionales, o que puedan representar un riesgo a la seguridad de la nación, tal como sucedió el pasado mes de marzo con el anuncio realizado por el presidente Biden.

Chile

Este país sudamericano ha definido el área del espacio aéreo aprovechando las extensiones territoriales y el mar patrimonial al definir que “el límite superior de este espacio, que se sitúa en el rango de los 80 a 100 kilómetros de altura, constituye la frontera con el espacio extra-terrestre, patrimonio universal de la humanidad. ...En total, el espacio aéreo controlado por Chile cubre una superficie de 26,8 millones de kms², lo que incluye su territorio continental e insular, sus aguas jurisdiccionales y la alta mar comprendida” (Resdal, 2011). Con esto, se busca un máximo aprovechamiento de esta área, además de la defensa de la soberanía en sus partes integrantes de territorio.

En aquel país andino, el tema del espacio aéreo como política pública es administrado por el órgano denominado Dirección General de Aeronáutica Civil, el cual es respaldado por diferentes leyes nacionales y decretos a fin de ofrecer certeza jurídica en estas actividades.

Brasil

El Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA) de la nación amazónica es la encargada de desempeñar las actividades del rubro. Con 80 años de experiencia, tiene las funciones de coordinar y ejecutar “diversos proyectos en todas las áreas relacionadas con la defensa y el control del tráfico aéreo, desde la continua modernización de radares, ayudas, software e instalaciones, hasta proyectos de reestructuración del espacio aéreo, despliegues pioneros en Latinoamérica e implementación de herramientas que aseguren la evolución de las operaciones aéreas con confianza, agilidad, fluidez y seguridad” (Ala, 2022). Esta institución realiza actividades en conjunto en la operación de los vuelos civiles y militares.

Unión Europea

Al igual que sucedió con el territorio, la Unión Europea creó un espacio aéreo común para los Países Parte. De acuerdo con el Parlamento Europeo:

La iniciativa del cielo único europeo (SES, por sus siglas en inglés) se puso en marcha en 1999 con el fin de mejorar el funcionamiento de la gestión del tránsito aéreo (GTA) y los servicios de navegación aérea (SNA) mediante una mejor integración del espacio aéreo europeo. Las ventajas que se pretenden obtener con el SES podrían ser enormes: en comparación con 2004, el SES (cuando se haya completado hacia 2030-2035) podría triplicar la capacidad del espacio aéreo, reducir a la mitad el coste de la GTA, multiplicar por diez la seguridad y disminuir un 10 % el impacto de la aviación en el medio ambiente (Debyser, 2022).

Es decir, las políticas de la Unión Europea permitieron fortalecer los avances en la aviación de las naciones integrantes, y con la adecuación del marco jurídico al adoptar el espacio aéreo común en el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, se pudo incrementar el tráfico aéreo con calidad en la seguridad, y la armonización del medio ambiente.

En el caso europeo, pese a tener directrices para los países integrantes de la Unión, también hay autonomías de decisiones del uso del espacio aéreo de forma individual para las demarcaciones integrantes. Ejemplo de esto fue el cierre de las rutas aéreas usadas por aviones de nacionalidad rusa por naciones como Alemania; España, Francia, Italia, etc; el cierre del espacio aéreo español por la caída de un cohete chino y la huelga de controladores aéreos franceses; todos acontecidos en 2022.

Conclusiones

El espacio aéreo es un área importante para la soberanía nacional, así como para el aprovechamiento de las actividades comerciales y traslado de pasajeros por medio de la aviación. Diferentes instituciones de la Administración Pública Federal en México, están facultadas para llevar a cabo políticas públicas en temas como la seguridad, el cuidado del medio ambiente y los beneficios en la movilidad, entre otros.

El reto que existe para el espacio aéreo nacional es aumentar su uso con eficiencia. En ese sentido, diferentes legisladoras y legisladores tanto del Senado de la República como de la Cámara de Diputados han presentado iniciativas y puntos de acuerdo a fin de fortalecer las medidas de seguridad, tanto para autoridades como para empresas, en especial para el rediseño de las rutas que sobrevuelan el área del Valle de México.

Asimismo, están pendientes diferentes mejoras a fin de que México pueda recuperar la categoría I de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, para de obtener nuevas rutas y servicios de las líneas aéreas nacionales hacia las ciudades del país vecino y principal socio comercial, lo cual incrementaría el conocimiento técnico del personal ocupado en el sector, la seguridad de tripulación y pasajeros, así como el potencial financiero de las empresas mexicanas que usan el espacio aéreo.

Fuentes consultadas

- Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA, 2021). La Administración Federal de Aviación anuncia los resultados de la evaluación de seguridad de México. Disponible en: <https://www.faa.gov/newsroom/federal-aviation-administration-announces-results-mexicos-safety-assessment> (fecha de consulta: 18 de noviembre de 2022).
- Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA, 2022). *Restricciones del espacio aéreo*. Disponible en: https://www.faa.gov/uas/espanol/restricciones_del_espacio_aereo (fecha de consulta: 25 de noviembre de 2022).
- Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Gobierno de España (AESA, 2022). Espacio Aéreo. Disponible en: <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/descrip/descripci3n-aerea/espacio-aereo/descripci3n> (fecha de consulta: 10 de noviembre de 2022).
- Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC, 2021). Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/599624/convenio-de-chicago.pdf> (fecha de consulta: 6 de diciembre de 2022).
- Administración Nacional de Aviación Civil de la República Argentina (ANAC, 2022). *Código Aeronáutico de la Nación, Leyes y Decretos complementarios*. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/anac> (fecha de consulta: 25 de noviembre de 2022).
- América Latina Aeronoticias (Ala, 2022). Brasil: 80° Aniversario del Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA). Disponible en: <https://ala.aero/es/2022/01/brasil-80o-aniversario-del-departamento-de-control-del-espacio-aereo-decea/>.
- Calvo Castillo, Manuel Ángel (Calvo, 2020). “El espacio aéreo y su reglamento internacional”. Revista IUS. Universidad Anáhuac, Disponible en: <https://revistas.anahuac.mx/iuristantum/article/view/638/681> (fecha de consulta: 8 de septiembre de 2022).
- Cámara de Diputados (CPEUM, 2022). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf> (fecha de consulta: 8 de septiembre de 2022).
- Cámara de Diputados (LAC, 2022). *Ley de Aviación Civil*. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lac.htm> (fecha de consulta: 8 de septiembre de 2022).
- Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex, 2022). *Riesgos en el espacio aéreo*. Un problema que urge que sea atendido. 17 de mayo. Disponible en: <https://coparmexnl.org.mx/2022/05/17/riesgos-espacio-aereo-mexico2/#:~:text=Seg%C3%BAAn%20el%20Sindicato%20de%20Controladores,Secretar%C3%ADa%20de%20Infraestructura%2C%20Comunicaciones%20y> (fecha de consulta: 17 de noviembre de 2022).

- Debyser, Ariane (Debyser, 2022). El transporte aéreo: el cielo único europeo. Parlamento Europeo. Disponible en: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/133/el-transporte-aereo-el-cielo-unico-europeo> (fecha de consulta: 7 de diciembre de 2022).
- Erdozain, Martín Luis (Erdozain, 1963). *El espacio aéreo y su regulación internacional*. Facultad de Derecho. Universidad de Buenos Aires. Disponible en: <http://historico.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/leyen/cont/25/ens/ens9.pdf> (fecha de consulta: 10 de noviembre de 2022).
- Ministerio de Defensa de España (MD España, 2022). *Uso flexible del espacio aéreo*. Disponible en: <https://www.defensa.gob.es/medioambiente/cambioclimatico/reduccionemisiones/usoempaereo/> (fecha de consulta: 6 de septiembre de 2022).
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) da seguimiento al Plan Mundial de Navegación Aérea 2016–2030. Disponible en: https://www.icao.int/publications/Documents/9750_cons_es.pdf (fecha de consulta: 25 de noviembre de 2022).
- Red de Seguridad y Defensa de América Latina (Resdal, 2011). *Libro de la Defensa Nacional de Chile*. Disponible en: <https://www.resdal.org/Archivo/chi-02-part1b.htm>. (Fecha de consulta: 5 de diciembre de 2022).
- Secretaría de Gobernación (SIL, 2022). Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. Disponible en: <http://sil.gobernacion.gob.mx/> (fecha de consulta: 30 de septiembre de 2022).
- Secretaría de Gobernación (DOF, 2014). Diario Oficial de la Federación. 29 de septiembre de 2014. Disponible en: <https://www.aicm.com.mx/wp-content/uploads/2017/12/saturacion-dof29092014.pdf> (fecha de consulta: 22 de noviembre de 2022).
- Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM, 2022). Disponible en: <https://www.gob.mx/seneam/acciones-y-programas/espacio-aereo> (fecha de consulta: 7 de septiembre de 2022).
- Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam, 2016). Espacio Aéreo Mexicano. Disponible en: <https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2016/FPLAIDC/AIDCTF3P02.pdf> (Fecha de consulta: 11 de noviembre de 2022).
- Universidad de Colima (U. Col. 2022). “Cada 36 horas vulneran espacio aéreo mexicano con vuelos ilegales”. *El Comentario*. 1 de mayo. Disponible en: <https://elcomentario.ucol.mx/cada-36-horas-vulneran-espacio-aereo-mexicano-con-vuelos-ilegales/> (fecha de consulta: 13 de septiembre de 2022).

Este análisis se encuentra disponible en la página de internet
del Instituto Belisario Domínguez:
<http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/1870>

Para informes sobre el presente documento, por favor comunicarse
a la Dirección General de Análisis Legislativo, al teléfono (55) 5722-4800 extensión 4831

INSTITUTO BELISARIO DOMÍNGUEZ, SENADO DE LA REPÚBLICA

Donceles 14, Colonia Centro Histórico, Alcaldía Cuauhtémoc, 06020 México, Ciudad de México
Distribución gratuita. Impreso en México.



Instituto
Belisario Domínguez
Senado de la República

El Instituto Belisario Domínguez es un órgano especializado encargado de realizar investigaciones estratégicas sobre el desarrollo nacional, estudios derivados de la agenda legislativa y análisis de la coyuntura en campos correspondientes a los ámbitos de competencia del Senado con el fin de contribuir a la deliberación y la toma de decisiones legislativas, así como de apoyar el ejercicio de sus facultades de supervisión y control, de definición del proyecto nacional y de promoción de la cultura cívica y ciudadana.

El desarrollo de las funciones y actividades del Instituto se sujeta a los principios rectores de relevancia, objetividad, imparcialidad, oportunidad y eficiencia.