

Quien suscribe, **Senador Pablo Angulo Briceño**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos y los artículos 8, numeral 1, fracción I, 164, numeral 1, 169 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República; someto a la consideración de esta Honorable Asamblea **la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano**, de acuerdo con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La protección del espacio aéreo nacional constituye un pilar fundamental de la soberanía del Estado mexicano y un elemento esencial para la seguridad nacional, la integridad territorial y el combate a las actividades ilícitas que amenazan el orden público y la paz social. En un contexto de crecientes amenazas transnacionales como el tráfico de drogas, armas y personas, así como operaciones logísticas irregulares en zonas remotas, resulta imperativo fortalecer el marco jurídico que regula la vigilancia, detección, identificación e interceptación de aeronaves que operan de manera clandestina o irregular.

La Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de marzo de 2023, representa un avance significativo en la institucionalización de la defensa del espacio aéreo nacional. Su objeto es garantizar la soberanía de la Nación sobre el Espacio Aéreo Mexicano mediante la vigilancia y protección coordinada que sobre éste realizan las distintas dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, en el ámbito de sus respectivas competencias. El espíritu de la ley radica en establecer un Sistema Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo que integre capacidades de detección, identificación, interceptación y consolidación de operaciones aéreas ilícitas o no autorizadas, con pleno respeto a los derechos humanos y a los tratados internacionales de los que el Estado mexicano es parte.

Esta legislación crea el Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo - CENAVI- por su siglas como instancia coordinadora y establece procedimientos claros para la clasificación de trazas de interés, vuelos no autorizados y vuelos clandestinos; sin embargo, el artículo 10 de la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano que define el concepto central de “vuelo clandestino”, presenta limitaciones que impiden una aplicación integral y armonizada con los estándares internacionales de la aviación civil.

Conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944¹ y del cual México es parte contratante desde su aprobación por el Senado de la República el 31 de diciembre de 1945 y su publicación en el Diario Oficial de la Federación el 12 de abril de 1946,² los Estados poseen soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que se extiende sobre su territorio.

Los vuelos no regulares gozan de ciertos derechos de tránsito, pero están sujetos a las regulaciones que cada Estado establezca por razones de seguridad, mientras que los servicios regulares requieren autorización previa.

Ni el Convenio de Chicago ni la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI- particularmente sus Anexos 2, que establece los requisitos de planes de vuelo, autorizaciones de control de tránsito aéreo y reglas de vuelo o el Anexo 17 sobre Seguridad y Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, contienen una definición explícita de “vuelos clandestinos”.³

Este concepto describe, en la práctica internacional, operaciones aéreas que vulneran los principios fundamentales y las normas técnicas de la aviación civil internacional: violación de la soberanía del espacio aéreo, incumplimiento de los requisitos de planificación y control de vuelo, o facilitación de actos de interferencia ilícita.

La legislación, al definir el vuelo clandestino de manera predominantemente conductual en el artículo 10 vigente, no alcanza a abarcar de manera integral las modalidades modernas de evasión como vuelos a baja altura nocturna, matrículas alteradas, planes de vuelo falsos, aterrizajes en pistas clandestinas, falta de comunicaciones y operaciones logísticas en zonas remotas, ni armoniza plenamente con el marco conceptual de la OACI sobre operaciones irregulares o ilícitas que pueden constituir amenazas a la seguridad de la aviación civil.

A mayor abundamiento, el Reglamento de la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano, publicado el 10 de febrero de 2026 en el Diario Oficial de la Federación,⁴ desarrolla la aplicación administrativa de la Ley. En su artículo 18 establece los criterios

¹Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300), 9ª edición consolidada, 2006 (reimpresión con correcciones). Disponible en: https://www.icao.int/sites/default/files/2024-12/7300_9ed.pdf

² Secretaría de Relaciones Exteriores. Tratados de México. Aprobación del Senado: 31 de diciembre de 1945; Publicación DOF: 12 de abril de 1946. Disponible en el portal de tratados de la SRE.

³ Convenio completo: https://www.icao.int/publications/Documents/7300_9ed.pdf; Descripción oficial Anexo 2: https://www.icao.int/sites/default/files/postalhistory/annex_2_rules_of_the_air.htm; Descripción oficial Anexo 17: <https://www.icao.int/aviation-security-policy-section/Annex17>

⁴ Diario Oficial de la Federación, 10 de febrero de 2026. Reglamento de la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LPEAM.pdf

operativos para determinar la existencia de un vuelo clandestino, incluyendo la ausencia de plan de vuelo autorizado con intención de evadir detección, el desacato a instrucciones durante interceptación, la falta de distintivos visibles o alterados de matrícula, y la localización de la aeronave en superficies no autorizadas.

El artículo 9 clasifica las maniobras en traza de interés, vuelo no autorizado y vuelo clandestino; el artículo 4, fracción XI, define la “Declaratoria de Vuelo Clandestino” y los artículos 17 al 19 regulan los procedimientos de clasificación y remisión de pruebas. Los artículos 50 al 66 detallan los procedimientos de interceptación aérea; sin embargo, el Reglamento no contiene una definición precisa y autónoma del concepto de “vuelo clandestino”, remitiéndose al artículo 10 de la Ley para su configuración jurídica.

Esta situación genera un vacío que la presente reforma busca subsanar, proporcionando un marco conceptual más robusto y armonizado con el derecho internacional.

Así, se propone incorporar una definición general en el primer párrafo del artículo 10 que establezca que se considera vuelo clandestino cualquier operación aérea que vulnere la soberanía del espacio aéreo, los requisitos de planificación y control de vuelo o que facilite actos de interferencia ilícita, complementada con las conductas específicas de la tripulación.

Esta definición debe abarcar expresamente las siguientes características, que la práctica operativa del CENAVI y la experiencia internacional han identificado como comunes en este tipo de operaciones:

- Aeronaves de aviación general sin matrícula visible o con matrícula alterada, sobrepuesta o que no corresponda a la aeronave.
- Ausencia o falsificación de plan de vuelo, o presentación de planes falsos para evadir controles.
- Operación a baja altura y en horarios nocturnos para evadir vigilancia radar y sistemas de detección.
- Uso de pistas clandestinas o aeródromos no autorizados para despegue o aterrizaje.
- Falta de comunicación con los servicios de tránsito aéreo (SENEAM) o incumplimiento de procedimientos de identificación.
- Vinculación frecuente con actividades ilícitas (tráfico de estupefacientes, armas, personas u otras), aunque también pueden existir operaciones irregulares por razones logísticas en zonas remotas o de difícil acceso, que igualmente requieren regulación y control para preservar la soberanía y la seguridad operacional.

El proyecto de decreto busca que el artículo 10 abarque de manera expresa las operaciones aéreas que, conforme a la legislación internacional de aviación civil, puedan calificarse como “irregulares” o “ilícitas” y que, por sus características, deban considerarse como vuelos clandestinos. Esto incluye tanto las operaciones vinculadas a actividades delictivas como aquellas que, sin tener necesariamente un propósito ilícito directo, vulneran los requisitos de identificación, planificación y control establecidos por la OACI y la legislación nacional, poniendo en riesgo la soberanía y la seguridad del espacio aéreo.

La reforma propuesta desglosa y describe las características esenciales de un vuelo clandestino en tres grandes categorías que se integran en la definición general:

1) Operaciones aéreas que vulneren la soberanía del espacio aéreo: Incluyen el ingreso no autorizado al Espacio Aéreo Mexicano, el aterrizaje o despegue en lugares no autorizados, la violación de zonas prohibidas o restringidas, y cualquier acto que desconozca la soberanía completa y exclusiva del Estado mexicano sobre su espacio aéreo, conforme al artículo 1 del Convenio de Chicago y al artículo 1 de la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano.

2) Operaciones que vulneren los requisitos de planificación y control de vuelo: Comprenden la ausencia, falsificación o alteración de planes de vuelo; la operación sin autorización de control de tránsito aéreo (SENEAM); la evasión de procedimientos de identificación (incluyendo el uso de matrículas alteradas, no visibles o sobrepuestas); el vuelo a baja altura o en horarios nocturnos con propósito de evadir vigilancia; la falta de comunicaciones con los servicios de navegación aérea; y el aterrizaje en pistas clandestinas o aeródromos no autorizados. Estas conductas violan directamente el Anexo 2 de la OACI y la legislación nacional de aviación civil.

3) Vuelos que faciliten actos de interferencia ilícita: Abarcan aquellas operaciones que, intencional o negligentemente, permiten o coadyuvan a la comisión de actos que comprometen la seguridad de la aviación civil, tales como el transporte de sustancias ilícitas, armas, personas en situación irregular o cualquier otra actividad delictiva. Estas operaciones se enmarcan en el Anexo 17 de la OACI y en las definiciones de “interferencia ilícita” y “operaciones contra el uso ilícito del espacio aéreo” contenidas en el Reglamento de la Ley.

Es por eso que se propone reformar el artículo 10 de la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano con el objeto de:

1. Adicionar en el primer párrafo una definición de vuelo clandestino para establecer que es cualquier operación aérea que vulnere la soberanía del espacio aéreo, los requisitos

de planificación y control de vuelo o que facilite actos de interferencia ilícita, complementada con las conductas específicas de la tripulación.

2. Adicionar a la fracción I la conducta de la tripulación para evadir los procedimientos de identificación que también identifiquen a un vuelo clandestino o irregular.

A continuación, se presenta el cuadro comparativo entre el texto vigente del artículo 10 y la propuesta de reforma:

LEY DE PROTECCIÓN DEL ESPACIO AÉREO MEXICANO EN VIGOR	INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO
Artículo 10. Se considera vuelo clandestino, cuando la tripulación de una aeronave realiza alguna de las siguientes conductas: I. No cuente con un plan de vuelo autorizado antes del despegue o aprobado durante el vuelo, para evitar ser detectado, eluda o desobedezca a la autoridad, y II. Cuando incurra durante el protocolo de Interceptación aérea o el Seguimiento, en lo siguiente: a) Desacato de las instrucciones de la Aeronave interceptora, del Centro o de los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano; b) No exhiba de manera visible o no sea posible visualizar por medios electro-ópticos	Artículo 10. Se considera vuelo clandestino cualquier operación aérea que vulnere la soberanía del espacio aéreo, los requisitos de planificación y control de vuelo o que facilite actos de interferencia ilícita y cuando la tripulación de una aeronave realiza alguna de las siguientes conductas: I. No cuente con un plan de vuelo autorizado antes del despegue o aprobado durante el vuelo, para evitar ser detectado, evadir los procedimientos de identificación, eluda o desobedezca a la autoridad, y II. ...

los distintivos de nacionalidad y matrícula de la aeronave; porte unos que no le correspondan, o que éstos sean sobrepuestos o alterados;

c) Aterrice en un lugar distinto al establecido en el plan de vuelo, sin dar aviso oportuno a la autoridad competente de las razones que tuvo para ello, y

d) Se localice la aeronave en cualquier superficie terrestre o marítima, diferente a un aeródromo o helipuerto.

Conforme al artículo 169, numeral 1, fracción III del Reglamento del Senado de la República, esta iniciativa se relaciona con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular con el Objetivo 16: Paz, justicia e instituciones sólidas, toda vez que fortalece las instituciones responsables de la protección del espacio aéreo nacional, promueve el Estado de derecho en el ámbito de la aviación civil y contribuye a reducir las amenazas ilícitas que afectan la seguridad y la soberanía del país.

Por lo anterior expuesto, se presenta a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 10 DE LA LEY DE PROTECCIÓN DEL ESPACIO AÉREO MEXICANO

ÚNICO.- Se **REFORMA** el artículo 10 de la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano para quedar como sigue:

Artículo 10. Se considera vuelo clandestino cualquier operación aérea que vulnere la soberanía del espacio aéreo, los requisitos de planificación y control de vuelo o que facilite actos de interferencia ilícita y cuando la tripulación de una aeronave realice alguna de las siguientes conductas:

I. No cuente con un plan de vuelo autorizado antes del despegue o aprobado durante el vuelo, para evitar ser detectado, **evadir los procedimientos de identificación**, eluda o desobedezca a la autoridad, y

II. ...

Sen. Pablo Angulo Briceño

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Salón de Sesiones de la Comisión Permanente, Ciudad de México, a Julio de 2026.

Suscribe



SENADOR PABLO ANGULO BRICEÑO