Regulación del espacio aéreo en Chile y en la experiencia internacional

Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, México y la Unión Europea

Autor

Juan Pablo Jarufe Bader
Email: jjarufe@bcn.cl
Tel.: (56) 222701850

Comisión

Elaborado para la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Diputadas y Diputados (Boletín 18175-02)

SUP: 157066

Resumen

A nivel nacional, la Ley 16.752 faculta a la DGAC para supervigilar el tránsito aéreo civil, administrar los servicios de asistencia a la navegación y resguardar la seguridad aeroportuaria a lo largo del país. Asimismo, el Código Aeronáutico (Ley 18.916), en su artículo 82, permite restringir o prohibir vuelos y aterrizajes por razones de seguridad nacional o militar.

A nivel internacional, se observan distintos modelos. En Argentina, la Agencia Nacional de Aviación Civil es una autoridad descentralizada, sometida a la jurisdicción del Ministerio de Transporte argentino, que regula la aviación civil en este país, velando por la seguridad en materia de aeronavegación. A su vez, la Ley 26.102, de Seguridad Aeroportuaria, consagra a la Policía de Seguridad Aeroportuaria como la autoridad superior del Sistema Nacional de Aeropuertos, confiriéndole la potestad para resguardar la aviación civil nacional e internacional, a través del control de aeronaves, tripulaciones, personas, equipajes y materiales peligrosos.

En el paradigma brasileño, en tanto, la *Agência Nacional de Aviação Civil* -organismo federal- concentra las facultades para regular y fiscalizar las actividades de la aviación civil, así como la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, contando con atribuciones para autorizar la exploración de servicios aéreos y de infraestructura aeroportuaria; y administrar el Registro Aeronáutico Brasileño.

Colombia, por su parte, ha llevado adelante acciones destinadas a la modernización del radar de vigilancia de la Amazonía, la instalación de estaciones ADS-B y centros de fusión de datos, que buscan evitar el ingreso de aeronaves empleadas para el tráfico de estupefacientes, con énfasis en el control tecnológico y territorial.

En México, a su vez, la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano faculta a la Secretaría de la Defensa Nacional para coordinar acciones de vigilancia y control; crea un Consejo Nacional de Vigilancia y un Sistema Nacional de Protección del Espacio Aéreo; y establece un centro operativo con amplias atribuciones para detectar, interceptar e intervenir ante vuelos sospechosos o no autorizados.

Finalmente, la Unión Europea ha desarrollado un sistema regulatorio, a través del Reglamento (CE) Nro. 300/2008, que asigna competencias a

la Agencia de Seguridad Aérea e impulsa plataformas de cooperación para combatir el uso de la aviación general en el tráfico de drogas.

Introducción

A solicitud de la Comisión de Defensa Nacional, de la Cámara de Diputadas y Diputados, en virtud del Oficio 43/6/2026, del 12 de septiembre de 2026, el presente informe da cuenta del marco regulatorio en materia de resguardo del espacio aéreo, tanto en Chile como en la experiencia extranjera.

El documento comienza por analizar la realidad nacional, para luego enfocarse en los paradigmas de Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, México y la Unión Europea.

El reporte recoge datos de los informes BCN “Protección del espacio aéreo ante el narcotráfico. Medidas ante el contrabando y narcotráfico (Unión Europea, Canadá, México y Colombia)” (2023, mayo); y “Regulación aeronáutica en la experiencia internacional. Los casos de España, Brasil y Argentina” (2019, septiembre).

I. Regulación en Chile

A nivel nacional, la Ley 16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), otorga a este organismo la prerrogativa de supervigilar el tránsito aéreo civil, administrar los servicios de asistencia a la navegación y resguardar la seguridad aeroportuaria a lo largo del espacio aéreo nacional.

Según el artículo 1° de la norma, la DGAC se configura como un servicio descentralizado, bajo subordinación de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (FACh), que está a cargo "de la dirección y administración de los aeródromos públicos, y de los servicios destinados a la ayuda y protección de la navegación aérea" (Ley 16.752, 2025).

En términos más específicos, esta entidad tiene a su encargo, conforme al artículo 3° del texto legal, las tareas de (Ley 16.752, 2025):

- Organizar y controlar el tránsito aéreo en el país.
- Proporcionar servicios de tránsito aéreo en los aeródromos públicos de dominio fiscal, municipal o particular, cuando la seguridad de vuelo así lo requiera.
- Dictar normas técnicas en resguardo de la seguridad de la navegación aérea y de los recintos aeroportuarios.
- Fiscalizar las actividades de la aviación civil, en resguardo de la seguridad de vuelo.

Otra fuente legal que regula esta materia es la Ley 18.916, que aprueba el Código Aeronáutico, cuyo artículo 82 declara que, por motivos de seguridad nacional o de índole militar, la autoridad aeronáutica está facultada para prohibir o limitar el vuelo y aterrizaje de aviones en ciertas áreas del territorio nacional.

En esta línea, el artículo 194 *bis* de la norma sanciona con presidio menor en su grado medio a máximo a quienes, sin utilizar la violencia o intimidación, atenten contra una aeronave en vuelo o en servicio, o bien ejecuten acciones que comprometan la vida, integridad o salud de los pasajeros.

Asimismo, el artículo 198 castiga con reclusión menor en sus grados medio a máximo a quienes emitan comunicaciones aeronáuticas falsas, o a quienes interfieran o interrumpan las señales aeronáuticas.

De igual modo, el artículo 200 sanciona con presidio menor en sus grados medio a máximo, además de multa de diez a veinte ingresos mínimos mensuales y cancelación de licencia por hasta tres años, a los comandantes de vuelos internacionales que se desvíen de manera injustificada de las rutas aéreas establecidas (Ley 18.916, 2026).

Por otra parte, la Ley 21.792, publicada en enero del presente año, modificó el Código Aeronáutico, incorporando un nuevo artículo 90 *ter*, que obliga a las empresas de transporte aéreo de pasajeros a proporcionar datos de sus pasajeros a la Policía de Investigaciones, Carabineros y el Ministerio Público, con el objetivo de robustecer el control fronterizo (Ley 21.792, 2026).

En cuanto a las maniobras de interceptación de aeronaves civiles, el apartado 91.141 de la DAN 91, sobre Reglas del Aire, de la DGAC, establece un método normalizado, que busca evitar cualquier riesgo a la aeronave interceptada, mediante vuelos a distancia que impidan una colisión y no se crucen en la trayectoria de vuelo del avión (DGAC, 2015).

II. Normativa extranjera

A nivel internacional, cabe mencionar la existencia de la Organización de Aviación Civil Internacional

(OACI), entidad fundada el 7 de abril de 1944 y adscrita al espectro de las Naciones Unidas, que tiene a su haber la fijación de normas y regulaciones estandarizadas, con el objetivo de garantizar la seguridad, eficiencia y regularidad del transporte aéreo mundial, así como la interoperabilidad entre países y aerolíneas, propiciando la cooperación entre sus estados miembros (Aeronautical Business School, 2025).

Además, distintos estados han articulado legalmente un conjunto de planes o sistemas nacionales de protección del espacio aéreo, que integran a la defensa militar con la seguridad pública civil, como se detalla a continuación.

1. Argentina

En el modelo argentino, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) es una autoridad descentralizada, sometida a la jurisdicción del Ministerio de Transporte de la Nación, que regula, supervigila y ordena la aviación civil del país, velando por una adecuada prestación de servicios de tránsito aéreo y por la seguridad en materia de aeronavegación (ANAC, 2026).

En términos normativos, en tanto, el artículo 1° de la Ley 26.102, de Seguridad Aeroportuaria, del 31 de mayo de 2006, fijó los fundamentos jurídicos, orgánicos y funcionales del Sistema de Seguridad Aeroportuaria trasandino, disponiendo que la seguridad aeroportuaria tiene que ser avalada por el Estado, a través de organismos públicos y de índole policial.

El concepto mismo de seguridad aeroportuaria es concebido en el artículo 3° como “las acciones tendientes a resguardar y garantizar la seguridad interior en el ámbito jurisdiccional aeroportuario, a través de la prevención e investigación de los delitos e infracciones que no estén previstos en el Código Aeronáutico” (Ley 26.102, 2006).

El Sistema de Seguridad Aeroportuaria depende de la acción de la Secretaría de Seguridad Interior, entidad subordinada al Ministerio del Interior, de acuerdo al artículo 7º del texto legal. En esta línea, el Secretario de Seguridad Interior está a cargo de la formulación, implementación y evaluación de directrices y planes estratégicos de seguridad aeroportuaria, así como de la administración general de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

En el seno de la Secretaría opera el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, creado en virtud del artículo 8° de la norma, que tiene la función de asistir al titular de dicha cartera en lo atingente a la seguridad aeroportuaria, constituyéndose en el ámbito de planificación y coordinación entre los distintos entes públicos con competencia en el sector.

Presidido por el propio Secretario de Seguridad Interior, este órgano está conformado también por miembros de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, la Dirección General de Migraciones, la Dirección General de Aduanas, el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria, la Dirección de Sanidad de Fronteras, la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, y el Organismo Regulador del artículo 9º de la ley.

Además, el artículo 10° precisa que en todo terminal aéreo debe constituirse un Comité Local de Seguridad Aeroportuaria, encabezado por un representante del Secretario de Seguridad Interior.

Por otra parte, el artículo 12° remite a la vertiente aeropolicial del control aéreo trasandino, consagrando a la Policía de Seguridad Aeroportuaria como la autoridad superior del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Esta instancia asume tanto la misión de seguridad aeroportuaria preventiva como de seguridad aeroportuaria compleja. Mientras la primera consiste en "la planificación, implementación, evaluación y/o coordinación de las actividades y operaciones, en el nivel estratégico y táctico, necesarias para prevenir, conjurar e investigar los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario"; la segunda es "la planificación, implementación, evaluación y/o coordinación de las actividades y operaciones, en el nivel estratégico y táctico, necesarias para realizar el control y la conjuración de los actos delictivos complejos cometidos por organizaciones criminales, relacionados con el narcotráfico, el terrorismo, el contrabando y otros delitos conexos" (Ley 26.102, 2006).

Respecto a sus funciones, el artículo 14 le entrega a la Policía de Seguridad Aeroportuaria la autoridad para (Ley 26.102, 2006):

- Resguardar la aviación civil nacional e internacional, mediante el control de aeronaves, tripulaciones, instalaciones, vehículos, personas y equipajes.
- Fiscalizar y controlar el transporte, tenencia y porte de armamentos, explosivos y material peligroso para el entorno aeroportuario.
- Establecer medidas para encarar eventos críticos, como el apoderamiento ilícito de aviones, la amenaza de artefactos explosivos, el sabotaje u otros eventos de características delictivas, en aeronaves que no se hallen en vuelo.
- Diseñar estrategias e investigar acciones delictivas en el ambiente aeroportuario.
- Apoyar a las autoridades judiciales en las indagatorias criminales y la persecución de ilícitos.
- Cumplir con los compromisos establecidos en los acuerdos internacionales de aviación civil y seguridad aeroportuaria.

En la misma línea, el artículo 21° habilita a la Policía de Seguridad Aeroportuaria para aportar en los procesos de elaboración de inteligencia criminal, cuando sea necesario para los planes de la Dirección Nacional de Inteligencia Criminal, de la Secretaría de Seguridad Interior; y coordinar su labor con instancias afines de alcance internacional, nacional, provincial o municipal.

En último término, cabe precisar que el artículo 8° de la Ley 17.285, de Código Aeronáutico, establece que la actividad aérea puede ser prohibida o restringida en diversas zonas del territorio nacional, atendiendo motivos de defensa nacional, interés público o seguridad de vuelo.

De igual modo, la entrada de aviones públicos extranjeros al país está sometida a la autorización del Ejecutivo, como bien lo reseña el artículo 15° de este texto legal.

No obstante, el artículo 17° admite excepciones a este régimen, tanto en el caso de aeronaves públicas o privadas, siempre que se trate de misiones de búsqueda, asistencia y salvamento, o de vuelos asociados a causas sanitarias o humanitarias (Ley 17.285, 1967).

2. Brasil

En el paradigma brasileño, en tanto, la *Agência Nacional de Aviação Civil* (ANAC) es uno de los organismos de alcance federal que regulan y fiscalizan las actividades de la aviación civil, así como la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria del país.

Instituida en 2005, comenzó a operar al año siguiente, sustituyendo al entonces *Departamento de Aviação Civil* (DAC) (*Agência Nacional de Aviação Civil*, 2019).

De acuerdo al artículo 1° de la *Lei 11.182*, se trata de un organismo autónomo, vinculado al Ministerio de Puertos y Aeropuertos, encargado de la seguridad de la aviación civil.

Enseguida, los artículos 3° y 8° dan cuenta de las prerrogativas con que cuenta esta entidad, a saber (*Lei 11.182*, 2005):

- Implementar una Política de Aviación Civil.
- Conceder, permitir o autorizar la exploración de servicios aéreos y de infraestructura aeroportuaria.
- Establecer un régimen tarifario de exploración aeroportuaria, así como un modelo de concesión de infraestructura aeroportuaria.
- Administrar el Registro Aeronáutico Brasileño.
- Aplicar sanciones a quienes infrinjan las normas aeronáuticas.
- Emitir su opinión respecto a acuerdos, tratados, convenciones y otros actos relativos al transporte aéreo internacional.
- Realizar estudios, establecer normas, promover la implementación de recomendaciones internacionales y observar las convenciones internacionales de las que sea parte el país.
- Negociar el establecimiento de acuerdos y tratados sobre transporte aéreo internacional.
- Expedir reglas sobre seguridad aeroportuaria a bordo de aeronaves civiles, respecto al porte y transporte de cargas peligrosas, material bélico o cualquier otra sustancia que pueda poner en riesgo a los tripulantes o pasajeros de un avión.
- Expedir certificados de aeronavegabilidad.

La ANAC ejerce todas estas atribuciones en la esfera internacional, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores del país (*Lei 11.182*, 2005).

Por otra parte, el *Departamento de Controle do Espaço Aéreo* (DECEA) es el organismo responsable de controlar el espacio aéreo brasileño, proveer servicios de navegación y ordenar los flujos de tráfico (DECEA, 2019a).

Creado por el Decreto 3.954, de 5 de octubre de 2001, y bajo dependencia del Comando de Aeronáutica, se trata del ente gestor del Sistema de Control del Espacio Aéreo Brasileño, teniendo por finalidad planificar, administrar y controlar las actividades vinculadas al control del espacio.

Entre sus principales misiones, se encuentran (DECEA, 2019b):

- Administrar las actividades relacionadas con el control del espacio aéreo, los servicios de búsqueda y salvamento, así como las telecomunicaciones, proporcionando apoyo logístico a la seguridad de los sistemas de información necesarios para la realización de las actividades asociadas.
- Concebir, planificar, proyectar, ejecutar y fiscalizar la instauración de sistemas, equipamientos e infraestructura para las actividades de control del espacio aéreo y de las telecomunicaciones en el país.
- Definir, mediante la llamada *Junta de Julgamento da Aeronáutica*, las infracciones a las reglas de tráfico aéreo cometidas por agentes civiles o militares, conforme a las disposiciones del *Código Brasileiro de Aeronáutica*.

En términos operacionales, en tanto, el control del tráfico aéreo es gestionado a diario por cuatro grandes centros integrados de defensa aérea y control de tráfico, subordinados al DECEA y conocidos como CINDACTA, que conectan el tráfico aéreo civil y las operaciones militares de defensa aérea.

En concreto, en Brasil existen cinco regiones de información de vuelo sobre las que operan cuatro CINDACTA, a saber (CINDACTA I, 2026):

- CINDACTA I, responsable de la zona de Brasilia y el centro del país.
- CINDACTA II, con jurisdicción en Curitiba y la región centro-sur del país.
- CINDACTA III, que opera en Recife, la zona atlántica y el noreste del territorio brasileño.
- CINDACTA IV, con el control del tráfico aéreo de Manaos y la región amazónica.

Asimismo, para asegurar el equilibrio entre la capacidad de demanda de los aeródromos y los sectores de control, existe otra unidad del DECEA, llamada Centro de Gerenciamiento de Navegación Aérea, que funge como gestor operacional de los flujos de vuelo del país, monitoreando todos los movimientos aéreos las 24 horas del día y garantizando la seguridad operacional del transporte aéreo (DECEA, 2019c).

En el ámbito aeropolicial, en tanto, el artículo 2° del *Decreto 6.834*, de 2009, consagra al antes mencionado Comando de Aeronáutica como la institución nacional permanente, inserta en la estructura del Ministerio de Defensa, cuya finalidad es preparar los órganos operacionales de apoyo al sector aeronáutico.

Las principales atribuciones de este organismo son, conforme al artículo 3° de la misma norma (*Decreto 6.834*, 2009):

- La formulación de la Política Militar Aeronáutica.
- La ejecución de acciones relacionadas a la defensa del país, en el campo aeroespacial.

- El aporte en la formulación y conducción de políticas nacionales vinculadas a la aviación, el control del espacio aéreo, la política espacial, la infraestructura aeronáutica y las labores propias del desarrollo científico-tecnológico e industrial en el ámbito aeroespacial.
- La implementación y supervigilancia de las leyes, reglamentos y normas de interés aeronáutico, en consonancia con otros organismos gubernamentales.
- El aporte a la seguridad de la navegación aérea y el control del espacio aéreo del país.
- La aplicación de sanciones frente a cualquier infracción al Sistema de Control del Espacio Aéreo brasileño, tal como lo dispone la *Lei* 7.565, de 19 de diciembre de 1986.

Por último, el artículo 2° de la *Lei 9.614*, *Lei do Abate*, faculta expresamente a la Fuerza Aérea a destruir aeronaves clasificadas como hostiles, que ignoren advertencias en zonas fronterizas ligadas al narcotráfico (*Lei 9.614, Lei do Abate*, 1998).

3. Canadá

En Canadá, a su vez, el estatuto federal aplicable a la seguridad aérea está conformado por la *Aeronautics Act*, de 1985; y el *Canadian Aviation Security Regulations*, de 2012.

En lo referido a seguridad aeronáutica, este marco legal establece hipótesis de regulación relativas a zonas de vuelo restringidas, incluidas normas referentes a identificación de aeronaves, acceso a aeródromos, su administración y gestión, así como aquellas vinculadas a la prevención de interferencias ilícitas en la aviación civil.

Es así como el órgano competente para vigilar y monitorear la red aeronáutica es el *Transport Canada Civil Aviation Branch*, órgano de alcance federal, que se encarga de “desarrollar, gobernar y supervisar la seguridad de la aviación civil en Canadá” (Transport Canada, 2025).

Dentro de las tareas que le encomienda la normativa vigente es posible resaltar su función reguladora en diversos aspectos aeronáuticos, como el estado de los aeropuertos y aeródromos, la calidad de las aeronaves y todo lo relativo al personal aéreo, entre otras múltiples atribuciones.

Asimismo, esta entidad ha diseñado un Programa de Seguridad de Carga Aérea, que incluye un trabajo conjunto y coordinado con la Agencia de Servicios Fronterizos de Canadá, para efectos de la detección de contrabando y prevención del mismo, de forma tal que empresas que presten servicios aéreos puedan tener la más alta calidad de servicio de seguridad (Transport Canada, 2025).

A ello se suma la labor que cumple la Real Policía Montada de Canadá, para disminuir el tráfico ilícito de drogas en las fronteras canadienses, a partir de la creación de un grupo de trabajo de funcionarios policiales, cuyo propósito es proporcionar vigilancia en la frontera mediante aeronaves, aviones no tripulados y torres de vigilancia, de forma de prevenir el arribo de redes de narcotráfico (Coast Reporter, 2024).

4. Colombia

La autoridad aeronáutica fiscalizadora de la aviación civil en Colombia es la denominada Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), cuya estructura orgánica se encuentra establecida en el artículo 1 del Decreto 1.294, de 2021, que la concibe como una entidad técnica adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

En su rango de acción, AEROCIVIL ha implementado medidas de distinto orden, tendientes a combatir el uso indebido de los aeródromos para actividades ilícitas, como el narcotráfico.

Entre las acciones implementadas, cabe mencionar (Aeronáutica Civil, 2019):

- La modernización de equipos de vigilancia y control en aeródromos, en vías de mantener la seguridad de las operaciones aéreas con tecnología de vanguardia.
- La actualización del sistema de radar de vigilancia de Araracuara, en la Amazonía colombiana, impidiendo la entrada de cargamento ilegal por parte de aeronaves.
- La puesta en marcha de 25 estaciones ADS-B y de dos centros de fusión de datos, instalados en puntos relevantes de la geografía del país, para abarcar una gran cobertura de la superficie aérea.

De igual manera, este organismo ha emitido una serie de Reglamentos Aeronáuticos (RAC) atingentes a esta materia, como el RAC 14, que se encarga de determinar los requisitos para el registro, operación y control de aeródromos, aeropuertos y helipuertos (Reglamento Aeronáutico RAC 14, 2025).

A nivel más específico, el RAC 160 dispone que AEROCIVIL elabore, ejecute y mantenga el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, que busca proteger a los operadores de cualquier acto de interferencia ilícita.

También le entrega la potestad para implementar políticas y estrategias previamente visadas por una Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria; orientar la elaboración de planes de seguridad; nombrar inspectores de seguridad de la aviación civil; y diseñar un Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (Reglamento Aeronáutico RAC 160, 2015).

5. México

En el caso mexicano, la normativa aeronáutica se encuentra sistematizada principalmente en la Ley de Aviación, de 1995, junto a su Reglamento de Aviación Civil.

El órgano administrativo competente para el control y vigilancia aeronáutica es la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), órgano de carácter técnico, desconcentrado y dependiente de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), entre cuyas potestades se halla, conforme a los artículos 1 al 3 de la norma (Ley de Aviación Civil Mexicana, 2021):

- El establecimiento, administración, coordinación, vigilancia, operación y control de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, aeroportuarios, complementarios y comerciales.

- La regulación, coordinación, vigilancia y control del funcionamiento de los aeródromos civiles.
- La expedición de permisos y la verificación de las oficinas de despacho de vuelo, aeronaves y operaciones.

Asimismo, cabe consignar que la AFAC ha implementado una serie de medidas de carácter técnico para combatir la falta de control aeronáutico, respecto de aeronaves que utilizan aeródromos para fines ilícitos vinculados al narcotráfico.

Entre otras acciones, destacan la renovación de equipos y sistemas de monitoreo en aeronaves civiles, para supervisión y seguimiento; y la certificación de aeródromos y técnicas de inspección de seguridad operacional, con el objetivo de mantener y fortalecer los altos estándares de seguridad en sus terminales.

Entre otras medidas adoptadas para contrarrestar actividades ilícitas, se encuentra la aprobación, en 2023, de la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano, que busca establecer y regular las medidas, acciones y procedimientos para preservar la soberanía nacional en este ámbito.

Para ello, la norma otorga a la Secretaría de la Defensa Nacional la responsabilidad de coordinar las acciones de protección de esta área y crea un Consejo Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo, como instancia superior responsable de emitir las políticas de coordinación e intercambio de información entre las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal. Este órgano está integrado por miembros de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Defensa Nacional y Presidencia, así como de la Secretaría de Marina, entre otras reparticiones.

Además, el artículo 11 del texto legal remite a la conformación de un Sistema de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Mexicano, encargado de la coordinación entre las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal que lo integran, para inhibir y contrarrestar las operaciones aéreas ilícitas que atenten contra la seguridad nacional (Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano, 2023).

Desde el punto de vista operativo, en tanto, la norma define un Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo, que ejecuta las acciones de alertamiento, interceptación aérea, identificación, seguimiento de trazas de interés, asistencia de aeronaves en emergencia y control de operaciones aéreas dentro de zonas restringidas.

Finalmente, los artículos 7 y siguientes del texto legal determinan la entrada en acción de esta instancia ante la identificación de ciertas maniobras de vuelo, vinculadas a la no activación de códigos; cambios de ruta sin motivo; ausencia de comunicación con los servicios de control de tránsito aéreo; falta de información sobre planes de vuelo; cambios erráticos de velocidad, altura o rumbo; sobrevuelo de zonas restringidas, prohibidas o peligrosas del Espacio Aéreo Mexicano; y situaciones de emergencia (Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano, 2023).

6. Unión Europea

Otra normativa a analizar es la existente en la Unión Europea, donde el Reglamento 300/2008, de 11 de marzo de 2008, sobre Normas Comunes para la Seguridad de la Aviación Civil, dispone de reglas que

buscan hacerse cargo de la vulnerabilidad de los aeródromos frente a su utilización para actividades ilícitas (Unión Europea, 2008).

Este marco legal se complementa con el Reglamento de Ejecución 2015/1998, que establece medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, normando, entre otras materias, el control y fiscalización de los terminales aéreos.

De acuerdo al artículo 2 de este cuerpo legal, ambos cuerpos normativos son vinculantes para los estados miembros, debiendo ser aplicadas sus normas por las autoridades competentes de cada país.

Asimismo, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) tiene la función de garantizar la seguridad de las operaciones en el territorio del bloque, así como proponer normas y orientaciones (European Unión Safety Agency, 2026).

De igual manera, ha establecido como prioridad la mejora del intercambio de información y el aumento de la colaboración entre las autoridades aduaneras y policiales, medida considerada esencial en la lucha contra el contrabando de drogas, sobre todo ante la vulnerabilidad de las fronteras marítimas y aéreas (Consejo de la Unión Europea, 2021).

Por último, la UE ha implementado una plataforma de cooperación internacional referente al combate al narcotráfico y sus derivados, denominada Grupo de Cooperación Internacional del Consejo de Europa sobre Drogas y Adicciones, o “Grupo Pompidou”, que promueve la cooperación interestatal y la puesta en marcha de estrategias y planes de acción comunes, tanto en aeropuertos como en aeródromos, con el fin de reducir y prevenir el uso indebido de la aviación general para el tráfico ilegal (Consejo de la Unión Europea, 2026).

Este enfoque implica (Consejo de la Unión Europea, 2021):

- La creación de redes de expertos en servicios de fiscalización de drogas en la aviación general, profesionalizando a los fiscalizadores.
- La elaboración de técnicas legislativas innovadoras para el tratamiento de este fenómeno.
- El análisis de tendencias ligadas a elementos significativos del narcotráfico, como las rutas aéreas empleadas, el carácter de las incautaciones y sus métodos de empleo.

Anexos

Tabla 1: Experiencia internacional en la regulación del espacio aéreo

País	Normativa	Institucionalidad	Seguridad operacional	Control y vigilancia
Argentina	Ley 26.102 Ley 17.285	Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) Policía de Seguridad Aeroportuaria	La ANAC vela por una adecuada prestación de servicios de tránsito aéreo y por la seguridad en materia de aeronavegación.	A cargo de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (art. 14 Ley 26.102).
Brasil	*Lei 11.182* *Lei 9.614* *Decreto 6.834*	*Agência Nacional de Aviação Civil* (ANAC) Comando de Aeronáutica *Departamento de Controle do Espaço Aéreo* (DECEA)	La ANAC es un organismo autónomo, vinculado al Ministerio de Defensa, encargado de la seguridad de la aviación civil (art. 1 *Lei 11.182*).	El DECEA es el encargado de planificar, administrar y controlar las actividades vinculadas al control del espacio aéreo (*Decreto 6.834*).

Canadá	*Aeronautics Act* *Canadian Aviation Security Regulations*	*Transport Canada Civil Aviation Branch* Agencia de Servicios Fronterizos de Canadá Real Policía Montada de Canadá	La *Transport Canada Civil Aviation Branch* desarrolla, gobierna y supervisa la seguridad de la aviación civil.	La Real Policía Montada tiene un grupo de trabajo que vigila la frontera mediante aeronaves, aviones no tripulados y torres de vigilancia, de forma de prevenir el arribo de redes de narcotráfico.
Colombia	Decreto 1.294 RAC 14 RAC 160	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL)	El RAC 160 entrega a AEROCIVIL la labor de elaborar, ejecutar y mantener el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.	AEROCIVIL combate el uso indebido de los aeródromos para actividades ilícitas, como el narcotráfico.
México	Ley de Aviación Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) Consejo Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Sistema de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Mexicano Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo	El Sistema de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Mexicano se aboca a contrarrestar las operaciones aéreas ilícitas, que atenten contra la seguridad nacional (art. 11 Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano).	La AFAC está a cargo del establecimiento, administración, coordinación, vigilancia, operación y control de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, aeroportuarios, complementarios y comerciales. El Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo controla las operaciones en zonas restringidas.
Unión Europea	Reglamento 300/2008, sobre Normas Comunes para la	Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA)	La AESA garantiza la seguridad de las operaciones aéreas en el territorio del bloque, a la vez que	El Reglamento de Ejecución 2015/1998 se encarga del control y fiscalización de los terminales aéreos.

	Seguridad de la Aviación Civil Reglamento de Ejecución 2015/1998	Grupo de Cooperación Internacional del Consejo de Europa sobre Drogas y Adicciones	propone normas y orientaciones.	

Fuente: elaboración propia.

Referencias

Aeronautical Business School. (2025, febrero 17). ¿Qué es la OACI? Definición, funciones y su importancia en la aviación. Disponible en: Qué es la OACI: Definición, Funciones e Importancia en la Aviación.

Argentina

ANAC. (2026, septiembre 21). Objetivos y funciones. Disponible en: Objetivos y Funciones | Argentina.gob.ar.

Ley 17.285, Código Aeronáutico. (1967, mayo 17). Disponible en: Codigo Aeronautico.

Ley 26.102, de Seguridad Aeroportuaria. (2006, junio 16). Disponible en: ley_26102_2006.pdf.

Brasil

Agência Nacional de Aviação Civil. (2026, septiembre 21). *Institucional*. Disponible en: Institucional — Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

CINDACTA I. (2026, septiembre 20). Disponible en: DECEA » Unidades » CINDACTA I.

DECEA. (2026, septiembre 21). *Competências*. Disponible en: DECEA » Quem Somos » Competências.

DECEA. (2026, septiembre 21). *Espaço Aéreo Brasileiro*. Disponible en: DECEA » Quem Somos » Espaço Aéreo Brasileiro.

DECEA. (2026, septiembre 21). *O DECEA*. Disponible en: DECEA » Quem Somos » O DECEA.

Decreto 6.834, que aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores e das Funções Gratificadas do Comando da Aeronáutica, do Ministério da Defesa, e dá outras providências. (2009, abril 30). Disponible en: Decreto nº 6834.

Lei 9.614, Lei do Abate. (1998, marzo 5). Disponible en: L9614.

Lei 11.182. (2005, septiembre 27). Disponible en: Lei nº 11.182.

Canadá

Coast Reporter. (2024). *Border plan promises round-the-clock aerial surveillance, drug detection support.* Disponible en: https://www.coastreporter.net/national-news/border-plan-promises-round-the-clock-aerial-surveillance-drug-detection-support-9969483?utm_source=chatgpt.com.

Transport Canada. (2025). *Air Cargo Security Program.* Disponible en: Title of Presentation.

Chile

DGAC. (2015, septiembre 2). DAN 91: Reglas del Aire. Disponible en: CAPITULO 1.

Ley 16.752, que fija Organización y Funciones, y establece Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil. (2025, septiembre 29). Disponible en: Ley Chile - Ley 16752 - Biblioteca del Congreso Nacional.

Ley 18.916, que aprueba el Código Aeronáutico. (2026, enero 19). Disponible en: Ley Chile - Ley 18916 - Biblioteca del Congreso Nacional.

Ley 21.792. (2026, enero 19). Disponible en: Ley Chile - Ley 21792 - Biblioteca del Congreso Nacional.

Colombia

Aeronáutica Civil. (2019, agosto). Plan Estratégico Aeronáutico 2030. Disponible en: https://www.aerocivil.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idHash=zhh9in9bohMQ2hUHSstMBjpEa1RFY0xvPQ.

Reglamento Aeronáutico RAC 14. (2025, octubre 6). Disponible en: RAC-14-Edic.-01-Rev.-05-Final.pdf.

Reglamento Aeronáutico RAC 160. (2015, diciembre 28). Disponible en: RAC 160.

México

Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano. (2023, marzo 1). Disponible en: Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano - ley-de-proteccion-del-espacio-aereo-mexicano.pdf.

Ley de Aviación Civil Mexicana. (2021, mayo 20). Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/659182/Ley_de_Aviacion_Civil.pdf.

Unión Europea

Unión Europea (2008, marzo 11). Reglamento (CE) 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre Normas Comunes para la Seguridad de la Aviación Civil, y por el que se deroga el Reglamento (CE) 2320/2002. Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:32008R0300.

European Union Aviation Safety Agency. (2026). *Making aviation safer and greener for over 20 years.* Disponible: https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/the-agency?utm_source.

Consejo de la Unión Europea. (2021). “Estrategia de la UE sobre Drogas 2021-2025”. Disponible en: https://www.consilium.europa.eu/media/54074/qc0521073esn_002.pdf?utm_source.

Consejo de la Unión Europea. (2026). *Airports - General Aviation - Controlled Deliveries*. Disponible en: https://www.coe.int/en/web/pompidou/activities/airports?utm_source.

Nota aclaratoria

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.

Creative Commons Atribución 3.0
(CC BY 3.0 CL)