



# LA SOBERANÍA EN EL ESPACIO AÉREO

**PODER NACIONAL**Javier Oliva Posada  
javierolivaposada@gmail.com  
@JOPso

Garantía de seguridad.

**D**ebemos comenzar por reconocer, como si fuera necesario, la sustancial ampliación de los tradicionales campos del poder en cuanto a su consideración para proyectar los intereses nacionales mediante medidas legales, como es el caso que nos ocupa, así como la consideración para poder contar con los recursos tecnológicos necesarios para su operación. Me refiero a los campos del poder aéreo y el ciberespacio.

En esta ocasión me referiré a la aprobación en el pleno del Senado de la República, el pasado martes 22, de la Ley de Protección al Espacio Aéreo Mexicano.

Una muy sencilla ficha geopolítica puede aportar elementos de profundidad en el análisis de este asunto. México cuenta, en números redondos, con dos millones de kilómetros cuadrados de superficie seca, tres millones de superficie marítima (uno en el Golfo de México y dos en el Océano Pacífico) y cinco millones correspondientes a la soberanía aérea, reconocida por los convenios, leyes y acuerdos internacionales.

Es decir, que suma un total de diez millones de kilómetros cuadrados. Esto sin contar las disposiciones de las órbitas geosatelitales y geoestacionales, también objeto de creciente atención y utilidad para las sociedades y países.

Todas las democracias y sistemas políticos en su conjunto —y con capacidades tecnológicas— cuentan con la Zona de Identificación y Defensa Aérea (ADIZ, en inglés) para preservar la soberanía y los recursos correspondientes, tales como rutas comerciales, vigilancia, supervisión meteorológica, auxilio a embarcaciones, pesca, actividades industriales, entre muchas otras.

Aprobada la nueva legislación para el espacio aéreo luego de tres años de análisis y polémica, el Senado —que ratifica lo avalado por la Cámara de Diputados (la legislatura de origen)— ya la remitió al Poder Ejecutivo para que ordene su publicación en

el *Diario Oficial* de la Federación (DOF) y que así adquiera, en consecuencia, el rango de ley vigente.

## Protocolos

Ante el creciente mercado y uso del espacio aéreo México ahora cuenta con una ley que preserva los planes de vuelos civiles y su correspondiente identificación. Es decir, que se reglamenta lo que de cualquier forma debe hacerse para ofrecer las mejores garantías de seguridad en la transportación de pasajeros y carga.

Desde el Convenio de Chicago (1944) se considera al “paso inocente” de aeronaves —tomando en cuenta el muy reciente fin de la Segunda Guerra Mundial— como la principal responsabilidad de las respectivas autoridades aéreas, en este caso las de México, concentradas en última instancia en la Fuerza Aérea Mexicana (FAM).

Ahora se formulan los protocolos de defensa y seguridad a partir de la nueva ley, con la concurrencia de otras áreas de la administración pública, así como de las empresas directamente participantes en las industrias aéreas.

Por eso contar con un Centro de Control Aéreo, más aún y sin dejar de lado las implicaciones en la diversificación de las actividades del crimen organizado complejo, representa salvaguardar la soberanía, en primera instancia de lo que todos los países consideran como patrimonio exclusivo. Establecer los principios del Derecho Aéreo Mexicano, en este caso ampliación y consolidación, es una noticia que favorece las condiciones para una mejor y, sobre todo, racional explotación de los recursos disponibles en el aire, a favor de la comunidad nacional e internacional.

En consecuencia, se crearon el Sistema de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo Mexicano y el Consejo Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo. Con 63 votos a favor, 40 en contra y cinco abstenciones, se logró dar ese importante paso. **V**