



Se realiza Primer Foro sobre

Especialistas en el sector ilustraron sobre legislación aeronáutica

 Colaboración especial de Salazar Santos Aguilar

El 13 de mayo dio inicio el Primer Foro sobre Derecho Aeronáutico en el auditorio Benito Juárez de la Facultad de Derecho, se contó con la participación de dos invitados, el ingeniero Roberto Kobeh González,¹ expresidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el licenciado y Piloto Aviador Aarón Salvador Villar Bernal del Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (CIIASA). Por parte de la Facultad participaron el doctor Rogelio Z. Rodríguez Garduño (catedrático en el nivel licenciatura y posgrado), el maestro y embajador Enrique Manuel Loaeza Tovar (catedrático en nivel licenciatura y posgrado), el licenciado Héctor Macías Bárcenas (catedrático a nivel licenciatura) y el licenciado Salazar Santos Aguilar (estudiante de la Especialidad en Derecho Internacional Público).

La Aviación Civil Internacional

Durante la intervención del ingeniero Kobeh, se desarrolló la importancia de la OACI en la evolución de la aviación civil, donde la implementación de medidas oportunas por parte de la organización es la respuesta a las poderosas fuerzas que transforman la industria del transporte aéreo. Entre esos desafíos se encuentra el crecimiento sostenido y sin precedentes del tráfico aéreo para las próximas décadas, aspecto que requerirá la formación de nuevos profesionales de la aviación. Por otra parte, en cuanto al ámbito del medio ambiente, será necesario elaborar normas cada vez más complejas para apoyar el sistema de aviación del futuro. En cuanto a la seguridad de operaciones se debe considerar la creciente automatización en el pilotaje y los factores humanos y la introducción

de aeronaves pilotadas a distancia. Asimismo, la seguridad de la aviación deberá ejercer mayor observancia de los resultados de auditorías o evaluaciones y la asistencia de los Estados miembros, a corto y largo plazos para facilitar el cumplimiento de las disposiciones de seguridad de la aviación de la OACI.

Como ejemplo práctico de esa respuesta proactiva de la OACI ante los retos de la aviación, se tiene la reciente creación del Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), el primer nuevo anexo en 30 años, que reúne las normas y métodos recomendados (SARPS) y los textos de orientación relativos a la gestión de la seguridad operacional contenidos en seis Anexos.

¹También fungió como Presidente del Consejo de la OACI del 01 de agosto de 2006 al 31 de diciembre de 2013. Representante permanente de México en el Consejo de la OACI de 1998 al 31 de julio de 2006 y Director General de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) de 1978 a 1997.



ore **DERECHO AERONÁUTICO**

La seguridad de la aviación civil

El maestro y embajador Enrique Loeza Tovar², por su parte, disertó sobre el tema de la seguridad en la aviación civil, misma que se comprende a través de los vocablos en lengua inglesa Safety (Seguridad operacional) y Security (Seguridad de la aviación). La distinción de la primera en relación con la segunda es trascendental, porque conforman los programas y actividades neurálgicas de la OACI y representan, a su vez, dos de sus tres objetivos estratégicos en conjunto con la protección al medio ambiente y el desarrollo sostenido del transporte aéreo.

En tanto que *Safety* se refiere a los procesos y sistemas destinados a reducir el número de accidentes e incidentes derivados de la operación de aeronaves, *Security* es la rama especializada para evitar actos de interferencia ilícita, entre los que se incluyen el apoderamiento ilícito de aeronaves, la destrucción

de las mismas, la instrucción por la fuerza a bordo una aeronave o el internamiento de sustancias o artefactos peligrosos.

El maestro Loeza reiteró el ineludible vínculo entre el desarrollo tecnológico del transporte aéreo con los retos que hacen del mismo una industria cambiante al exaltar y comparar la proeza de Charles Lindbergh al cruzar el Atlántico en solitario en 1927 y la increíble rapidez del conde que realizó su primer vuelo en 1969. Esta misma característica debe contemplarse en la cambiante realidad de la seguridad de la aviación civil.

La Convención de Ciudad del Cabo

Posteriormente, el doctor Rogelio Rodríguez Garduño³ presentó la problemática jurídica existente en relación con el "Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil" (Convenio de Ciudad del Cabo) y su Protocolo Aeronáutico, mismos

que prevén un régimen para la constitución de las garantías internacionales sobre ciertas categorías de elementos de equipo móvil, incluidas aeronaves y los derechos accesorios a éstas, estableciendo para ello dos figuras jurídicas:

1. La dada por el otorgante en virtud de un contrato constitutivo de garantía.
2. La que toma el vendedor condicional en virtud de un contrato con reserva de dominio; y la correspondiente a un arrendamiento.

El acreedor garantizado podrá tomar en caso de incumplimiento, de modo que se consideran expresamente las siguientes acciones:

1. Tomar la posesión o el control de cualquier objeto gravado en su beneficio.



2. Vender o arrendar dicho objeto. México declaró que la ley aplicable, para las transacciones sujetas al convenio será la que elijan en todo o en parte las partes, por lo que si bien optó por la opción B del artículo XI sobre las medidas que el acreedor puede llevar a cabo en caso de insolvencia, que se sujetan a que el acreedor puede tomar posesión del objeto dado en garantía, el Tribunal podrá permitir al acreedor tomar posesión del objeto aeronáutico en las condiciones que el propio Tribunal lo ordene, siendo viable que tal foro judicial, únicamente declare el derecho del acreedor para ejercer las medidas de reposición.

Cambiarla como sugieren algunos, eliminando los derechos de audiencia y legalidad podría confrontar al Tratado con la Constitución, posibilitando que se ejerza sobre las normas del instrumento internacional la Acción de Inconstitucionalidad o sean combatidas vía amparo indirecto, abriendo la posibilidad de una declaratoria general de inconstitucionalidad según se establecen los artículos 105 fracción II Y 107, fracción II de nuestra Carta Magna.

El licenciado y piloto Aviador Aarón Salvador Villar Bernal⁴ del CIIASA quien expuso el tema la "Implantación en México de los Tratados Internacionales sobre seguridad de la aviación civil" desarrolló grosso modo el mecanismo legislativo para la integración de los tratados sobre seguridad de la aviación civil (Security) como ley suprema de toda la Unión; seguida de la intervención del licenciado Salazar Santos Aguilar con el tema "Reseña histórica del estudio del derecho aeronáutico en el mundo", misma que exaltó el privilegio con que cuenta la Facultad de Derecho de la UNAM al tener una de las contadas cátedras sobre Derecho Aeronáutico reconocidas por la doctrina a nivel internacional.

La jornada del Foro dedicada al derecho aeronáutico cerró con la intervención del licenciado Héctor Macías Bárcenas, con el tema "Delitos Aeronáuticos" donde se dio una nutrida aproximación al estudio de este apasionante tema.

El maestro Loeza reiteró el ineludible vínculo entre desarrollo tecnológico y transporte aéreo con los retos que hacen del mismo una industria cambiante al exaltar y comparar la proeza de Charles Lindbergh al cruzar el Atlántico en solitario en 1927 y la increíble rapidez del Concorde que realizó su primer vuelo en 1969

⁴ Piloto Aviador Militar en la Fuerza Aérea Mexicana y Licenciado en Administración Militar. Se ha desempeñado en el sector aeronáutico como Instructor AVSEC (Aviation Security) por parte de la OACI y actualmente es Jefe de área de Proyectos especiales de Tecnología en ASA y Coordinador Técnico del Centro de Instrucción de Seguridad de la Aviación (ASTC), del CIIASA.

⁵ Es licenciado en Derecho por la UNAM y se ha desempeñado como abogado de la empresa Aeroméxico, Gerente de la Cámara Nacional de Aerotransportes CANAERO, Jefe de Transporte Aéreo Internacional en la DGAC. Asimismo es autor de las siguientes obras "Marco Jurídico de la Seguridad Aeroportuaria" y "Derecho Aeroportuario".

² Maestro en Derecho Internacional en el University College de la University of London, Inglaterra. 2007-2011.- embajador de México en República Dominicana. 2002.- Embajador de México en Venezuela. 1998-2001 embajador de México en Suiza.

¹ Doctor en Derecho por la Universidad Panamericana. Se ha desempeñado como: director de Asuntos Jurídicos en Aeropuertos y Servicios Auxiliares, responsable del Registro Aeronáutico Mexicano, gerente jurídico en la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C. V.