

Propuesta de Ampliación de Figuras de Autoridad Delegada para Certificación de Producto Aeronavegable

Fran Lafuente
Director de Ingeniería y Desarrollo
ITR – Turborreactores SA de CV
21 de Octubre de 2010

SITUACIÓN ACTUAL:

- En México se puede certificar, pero (con honrosas excepciones) no se diseña y desarrolla Producto Aeronáutico como elemento completo aislado: Avión, Motor, Propela, o TSO
 - El Producto Aeronáutico que si se diseña y desarrolla en México en volúmenes significativos se integra en Avión o Motor que tiene que ser certificado por el OEM en el país del equipo donde se certifica el equipo completo sin participación de la empresa mexicana o la DGAC.
 - No hay Individuo u Organización de Diseño en México reconocida oficialmente con capacidad para diseñar o modificar diseños, desarrollar y certificar Producto Aeronavegable.
 - Existen talleres de mantenimiento certificados FAR145, pero:
 - Toda reparación de producto aeronáutico no contemplada en el manual del Fabricante del Equipo Original tiene que ser certificada por una autoridad de aeronavegabilidad extranjera.
 - En ciertas situaciones existen requisitos específicos adicionales que obligan a que, incluso en reparaciones de producto de acuerdo a manual de OEM, se requiera la involucración de autoridades de aeronavegabilidad extranjeras.
 - Para ciertas funciones no relacionadas con el diseño y desarrollo de Producto Aeronáutico existen Unidades Verificadoras con autoridad delegada por la DGAC.
-

CONSECUENCIAS DE LA SITUACIÓN ACTUAL:

- Dependemos de autoridades extranjeras para muchas certificaciones. Ello aumenta la ineficiencia y los costos de los procesos de desarrollo.
 - Se limita el valor añadido del trabajo realizado en México, o se ralentiza el desarrollo de productos o procesos de mayor valor añadido.
 - La imagen de las labores desarrolladas en México es de bajo valor añadido, lo que dificulta a su vez la realización de tareas de valor añadido creciente
-

PROPUESTAS:

- Introducir en la Legislación Aeronáutica Mexicana, y desarrollar la capacidad efectiva de llevar a la práctica, figuras de Autoridad Delegada de Certificación o de Capacidad de Desarrollo de Producto Aeronavegable como:
 - DERs: Designated Engineering Representatives (de acuerdo a FAA)
 - DARs: Designated Airworthiness Representatives (de acuerdo a FAA)
 - DOA: Design Organization Approval, (de acuerdo a EASA) u
ODA: Organizational Delegated Authority (de acuerdo a FAA) o
CDO: Certified Design Organization (de acuerdo a FAA en el futuro) o
la figura conjunta a la que converjan EASA y FAA.
 - Otras propuestas misceláneas tendentes a facilitar los negocios:
 - Extender aplicabilidad a México de normativa FAA en la medida de lo posible.
 - Formalizar posibilidad de la firma y envío electrónico de documentos y autorizaciones.
 - Hacer para DGAC Sitio Web independiente y desarrollado tipo FAA o EASA.
-

CONSIDERACIONES:

- Estas medidas deben ir acompañadas al desarrollo de la Industria.
Ya hay profesionales en la Industria con un excelente nivel y trabajo muy integrado.
 - El proceso de Diseño y Desarrollo está relativamente estructurado y estandarizado.
La certificación de Organizaciones de Diseño eventualmente facilitará de manera significativa la integración de trabajo de mucha responsabilidad y valor añadido realizado en México dentro de los procesos de los OEMs, aumentando la competitividad de las oficinas de D+D de México y reduciendo los costos de los OEMs.
 - Se entiende que existiría un proceso por el que, al menos inicialmente, autoridades de otros países convaliden la capacidad de las personas con autoridad delegada o de la DGAC para emitir dichas delegaciones, lo cual no va a ser fácil, pero no por ello debe desaparecer de las prioridades.
 - No todas las delegaciones propuestas son urgentes, pero debe haber plan para todas.
A más corto plazo es muy recomendable la figura DER, que además ya existió en México
 - Pueden ayudar a aliviar los requerimientos de desarrollo de la DGAC, y permitirles enfocarse en avanzar más en otros temas.
-

LA VISIÓN DE LA OCDE:

“...A primera vista la política aparece con grandes logros en términos de diversificación de la estructura de exportaciones de México y en la elevación del grado de sofisticación a través de la promoción de su industria maquiladora: la participación del comercio en el PIB se ha duplicado en los últimos 20 años, con una participación de la manufactura elevándose de 20% a 85%. El país tiene una especialización de exportaciones que se incrementa en sectores o productos integrados a las cadenas globales (ver OCDE, 2009). Pero la mayor parte de esto se encuentra basada en bienes importados que se re-exportan con bajos niveles de valor agregado y poco uso de suministros locales. El desempeño del comercio en México puede ser atribuido a costos de mano de obra comparativamente menores, más que a un alto y en aumento nivel de productividad o capacidad de innovación. De hecho, el valor agregado como participación del PIB en México ha caído desde los 1990's y el desempeño de crecimiento ha sido pobre. Lo que recae detrás de este desempeño decepcionante está abierto al debate, pero en ocasiones se ha atribuido a una lenta “maquilización” de la economía mexicana, en el que la industria doméstica ha copiado el modelo maquilador y se ha “vaciado” por una creciente participación de bienes intermedios importados, con el subsecuente colapso del multiplicador exportador...

- OCDE, Perspectives on Global Development 2010.
-