



La implementación de los acuerdos plurilaterales del Anexo 4. “Acuerdos sobre el comercio de aeronaves civiles”

Rafael Humberto Meza Herrera
Código: 2000382

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA Y AEROESPACIAL
BOGOTÁ. D.C. ABRIL 2018



La implementación de los acuerdos plurilaterales del Anexo 4. “Acuerdos sobre el comercio de aeronaves civiles”

Rafael Humberto Meza Herrera
Código: 2000382

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA Y AEROESPACIAL
BOGOTÁ. D.C. ABRIL 2018

Tabla de contenido

Resumen.....	4
Abstract.....	4
Introducción	5
Definición del problema	6
Pregunta de investigación	6
Objetivos.....	7
Objetivo general	7
Objetivo específico.....	7
Marco teórico.....	8
Normatividad Colombia de Fomento a la Industria	8
Clúster	8
Condiciones de Competitividad para la Industria de Transporte Aéreo De Pasajeros y Carga ..	9
Tratados de Libre Comercio TLC frente a componentes aeronáuticos con Estados Unidos de América	9
Acuerdos plurilaterales de integración Comercial del Anexo No. 4 del GATT	10
De la implementación de los acuerdos.....	11
La normativa existente en Colombia.....	11
Beneficios del tratado de libre comercio con Estados Unidos de América	14
Análisis del Anexo número 4 de los acuerdos plurilaterales para Colombia.....	23
Conclusión	25
Referencias.....	26
Anexo 1	29
Anexos 2	31

Resumen

El presente ensayo es una herramienta para el conocimiento de los beneficios arancelarios y de comercio, que se pueden utilizar para el crecimiento de la industria a través de los clúster que existen hoy en día, y los futuros interesados en incursionar en la fabricación o transformación de partes de aeronaves civiles ya sean de primer grado (motor, hélice) , hasta tercer grado (remache, arandelas, entre otros), que se empleen como equipo de origen o de recambio en la fabricación, reparación, mantenimiento, reconstrucción, modificación o conversión de aeronaves civiles.

Palabras claves: TLC, normatividad, clúster, GATT, beneficios.

Abstract

The present essay is a tool for the benefits of tariff and trade, which can be chosen for the growth of the industry through the clusters that exist today and the future interested in venturing into the manufacture or transformation of civil aircraft whether first grade (engine, propeller), up to third grade (rivet, washers, among others), between its different parts and components, which are used as source or replacement equipment in the manufacture, repair, maintenance, reconstruction, modification or conversion of civil aircraft.

Keywords: TLC, regulations, cluster, GATT, benefits

Introducción

En el presente ensayo se dará a conocer la integración del Acuerdo de libre comercio entre Colombia y Estados Unidos de América, tratado que fue aprobado por la legislación interna de Colombia y el Congreso de los Estados Unidos de América, estos antecedentes son importantes resaltarlos pues Colombia está a 3 años de cumplir un decenio de la firma del tratado de libre comercio entre los dos países, es necesario reevaluar dentro de las negociaciones adicionales la explotación de nuevas dinámicas comerciales en especial la industria aeronáutica, que si bien el país ha crecido en el número de pasajeros y se han convertido al menos dos de los aeropuertos internacionales en HUB¹, como El Dorado en la ciudad Bogotá y José María Córdoba de la ciudad de Rionegro Departamento de Antioquia,

Sin escatimar la reciente Concesión de los aeropuertos de algunas ciudades principales de Colombia, para pensar en solicitarle al gobierno nacional que a través del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), máximo organismo de coordinación de la política económica en Colombia, emita un documento definitivo y serio, que logre trazar una Política para apoyar a la industria aeronáutica, para ampliar dentro del marco de negociación del tratado libre comercio (TLC) la aplicación el anexo No 4, al que da lugar a los Acuerdos sobre el comercio de aeronaves civiles.

¹ HUB (El término se refiere a los aeropuertos donde las aerolíneas concentran las conexiones entre sus vuelos de corto y medio radio y los intercontinentales) (La Nación, 2017)

Definición del problema

Colombia como país miembro de la Organización Mundial del Comercio (OMC), no ha facilitado la búsqueda de un acercamiento para la firma y puesta en marcha en los acuerdos plurilaterales comerciales, en especial con Estados Unidos de América, pese a tener un tratado libre comercio con este país. Los beneficios planteados en el acuerdo respecto al escalonamiento de forma gradual, es decir, vienen desapareciendo los porcentajes arancelarios de la importación, pues la exportación Colombia está libre del arancel; en el compendio de los ítems de la partidas y sub-partidas de los productos que hacen parte de la lista están establecidos de acuerdo a la numeración establecida dentro del tratado libre comercio².

En donde se enmarca los productos aeronáuticos, estos beneficios se están perdiendo por la falta de una normatividad que sea flexible, para que la inversión tanto extranjera como nacional, busquen el propósito de fortalecer y dinamizar la producción de piezas y componentes aeronáuticos, entre otros. Con miras a mejorar los horizontes de competitividad y productividad de la industria aeronáutica, para que sea incluido como un pilar esencial de la industria nacional por su capacidad de generación de empleo calificado, transferencia de tecnología y fabricación de bienes de alto valor agregado.

Pregunta de investigación

¿Esta Colombia direccionada al fortalecimiento de un programa de fomento para el sector productivo aeronáutico?

² Decreto 4589 de 2006 en su Capítulo 88 de título Aeronaves, vehículos espaciales, y sus partes, las subpartidas bajo la nomenclatura No 8802.11 al 8802.40

Objetivos

Objetivo general

Proponer las variables para la fomentar el desarrollo de la industria aeronáutica en Colombia, correspondiente las partes y piezas de aeronaves civiles.

Objetivo específico

- Analizar la normativa en colombiana referente a los programas actuales de fomento a la industria.
- Determinar beneficios del tratado de libre comercio con Estados Unidos de América, referente a componentes de aeronaves civiles.
- Formular la implementación del anexo número 4 de los acuerdos plurilaterales de integración comercial sobre el comercio de aeronaves civiles para Colombia.

Marco teórico

Normatividad Colombia de Fomento a la Industria

La Política de emprendimiento en Colombia está bajo tutela del gobierno nacional que delega al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el cual son coherentes con la Ley 1014 de 2006 sobre el fomento a la cultura del emprendimiento, este factor que hace parte integral de la política pública es sin duda uno de los primeros pilares para iniciar la conformación de unidades de negocios para el emprendimiento, para este pilar que facilita la iniciación formal de la actividad empresarial para el crecimiento de la industria aeronáutica es importante la iniciativa de los llamados Nodos de creación e incubación de empresas, definidos como la propagación de una incubadora de empresas, se crean en alianza con instituciones de educación, empresas privadas, gremios, colegios profesionales, fundaciones privadas y entre otros actores de empresariales privados o públicos (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2009).

Clúster

Michael Porter (1999) de la Universidad de Harvard, define “los clústeres son concentraciones geográficas de empresas e instituciones interconectadas que actúan en determinado campo” (Clustereconomico, 2008)

En este entorno, los clústeres regionales de la industria proporcionan un mecanismo valioso para impulsar la competitividad nacional y regional. Esencialmente, clúster industrial es una concentración geográfica de negocios interconectados, proveedores, proveedores de servicios, e instituciones asociadas en un campo particular (Reamer, 2008).

Condiciones de Competitividad para la Industria de Transporte Aéreo De Pasajeros y Carga

Con el fin de propiciar condiciones de competitividad de las empresas de transporte aéreo de pasajeros y carga, el Gobierno Nacional ha establecido algunas estrategias a continuación (CONPES, 2002):

Estímulo a la adquisición de equipo, partes y piezas: En la Declaración de Santa Cruz de la Sierra de enero 30 de 2002, los Presidentes Andinos fijaron como meta adoptar un Arancel Externo Común (AEC) para diciembre 31 de 2003. Esta medida incluye una reducción de los aranceles a 0% para bienes de capital no producidos en la región, de conformidad con las posibilidades fiscales de cada país.

La dinámica de la consolidación del AEC facilitará a corto plazo que Colombia pueda modificar sus aranceles para los bienes de capital empleado por la industria aeronáutica, ofreciendo igualdad de condiciones a las aerolíneas nacionales frente a las internacionales.

Por otro lado, en desarrollo de los compromisos establecidos en el Convenio de Competitividad de las empresas de transporte aéreo colombianas, los sectores público y privado acordaron analizar la conveniencia de suscribirse al Acuerdo Plurilateral sobre el Comercio de Aeronaves Civiles de la OMC, en el contexto de las estrategias de negociaciones comerciales internacionales que está llevando a cabo el país.

Tratados de Libre Comercio TLC frente a componentes aeronáuticos con Estados Unidos de América

El TLC es un acuerdo generador de oportunidades para todos los colombianos, sin excepción, pues contribuye a crear empleo y a mejorar el desempeño de la economía nacional.

Inicialmente beneficia a los sectores exportadores porque podrán vender sus productos y servicios, en condiciones muy favorables, en el mercado estadounidense. Pero no sólo a los exportadores, también a todos los demás productores nacionales. Los temas que se negociaron fueron considerados como generales, es decir, acceso a mercados, en sus dos vertientes principales, la industrial y la agrícola (MINCOMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO, 2018).

Acuerdos plurilaterales de integración Comercial del Anexo No. 4 del GATT

El Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles entró en vigor el 1° de enero de 1980 y actualmente tiene 32 signatarios. El Acuerdo elimina los derechos de importación con respecto a las aeronaves, excepto las militares y todos los demás productos abarcados (OMC, 2018):

- Motores - partes y componentes.
- Aeronaves civiles – componentes y subconjuntos.
- Simuladores de vuelo – partes y componentes.

Del mismo modos, estos acuerdos contiene disciplinas sobre las compras de aeronaves civiles dirigidas por el Estado y los incentivos a la compra, así como sobre la ayuda financiera oficial al sector de las aeronaves civiles (OMC, 2018).

De la implementación de los acuerdos

Parto textualmente de la Misión, diseñada por la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil de Colombia (UAEAC), la cual expresa, “En la Aerocivil trabajamos por el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país” (UAEAC, 2016).

Lo subrayado es la una de las varias razones de ser del UAEAC, que no ha cumplido a cabalidad esta política, siendo a la fecha su misión aplazada al desarrollo de la industria correspondiente a la fabricación de partes y piezas aeronáuticas, pues no existen normas transitorias que den inicio al fomento de la industria aeronáutica en Colombia. En este momento se reconoce que la aviación civil, es fuente primordial para impulsar la economía del país y la conectividad con otros países, lo cual requiere incursionar necesariamente en nuevas líneas de desarrollo, tanto de diseño como de fabricación de productos aeronáuticos y sus componentes; por otro lado, lo que respecta al comercio de aeronaves civiles, en la industria aeronáutica que viene en aguje, se da por el crecimiento de transporte de pasajeros y la modernización en infraestructura de los aeropuertos Colombianos (UAEAC, 2016).

La normativa existente en Colombia

La normatividad actual Colombiana es flexible y acorde con la necesidad Global de las economías del mundo, la experiencia en la aplicación de estas normas que fomentan la industria, en especial la del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas – DIAN, en un avance por regular los acuerdos a los tratados de libre comercio, para el control del territorio aduanero y el progreso de sus instituciones relacionadas al Comercio Exterior, el cual permiten el aumento del ingreso per capital, de la economía base que

pretende entrelazar a las entidades del Estado para la implementación de una Política Económica seria y sostenible en el tiempo (Decreto 1567, 2015).

Una de las políticas está relacionada con el fomento a la industria automotriz Colombiana, representada por los fabricantes de autopartes y ensambles de vehículos, la cual logró aumentar la competitividad, la norma estableció el contenido de la sub-partidas arancelarias para el beneficio del programa a importar con franquicia, la producción con miras a las ventas de autopartes en el mercado nacional e internacional (Decreto 1567, 2015).

Los beneficios implementados en la norma de fomento industrial automotriz Colombiana, fueron fundamentales para el inicio de la industria Aeronáutica en México (FEMIA, 2012), el cual se asemeja como referencia para la aplicación de una reingeniería a la industria aeronáutica respecto a la regulación normativa actual y dando paso a la industria de piezas y componentes aeronáuticos en Colombia.

El segundo cimiento, parte de la normatividad en el fomento del emprendimiento, el cual está en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, que incluyen: la investigación científica, el desarrollo tecnológico, la promoción del desarrollo de la micro, pequeña y mediana empresa, Plan Nacional de Desarrollo actual, Fondo Emprender, la cultura del emprendimiento, El Departamento Administrativo para el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación, asociación para actividades científicas y tecnológicas, proyectos de investigación y creación de tecnologías, todo lo relacionado que hacen parte de apoyo al emprendimiento (Ministerio de Comercio Exterior, junio 2009),

El tercero, son los Documentos de la Política Nacional- CONPES, como la Productividad y Competitividad, Banca de las Oportunidades, la política nacional para la transformación

productiva y la promoción de las Mipymes, la Política Nacional de Competitividad y Productividad, las bases para la adecuación del sistema de propiedad intelectual a la competitividad y productividad nacional, Política Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación, política nacional de desarrollo productivo (Ministerio de Comercio Exterior, junio 2009).

El cuarto y último son los Acuerdos Multilaterales referidos como: El Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Colombia, Tratado de Libre Comercio entre la República de Colombia y las Repúblicas de El Salvador, Guatemala y Honduras, Comunidad Andina, Acuerdo de Alcance Parcial sobre comercio y cooperación económica y técnica entre la República de Colombia y la Comunidad del Caribe (CARICOM), Acuerdo de Complementación Económica suscrito entre los Gobiernos de la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, Estados partes del Mercosur y el Gobierno de la República de Colombia; Acuerdo de Libre Comercio Chile-Colombia, Acuerdo de Promoción Comercial entre la República de Colombia y Estados Unidos de América, entre otros que se encuentra vigente bajo la supervisión del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MINCOMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO, 2018).

Estas herramientas jurídicas descritas en los anteriores pilares, son la base para el perfeccionamiento de las normas que ayudan al sector de la industria aeronáutica, en especial a los actuales Clústeres de industria Aeronáutica como: al ACOPAER (Bogotá), ALIANZA (Valle del Cauca), CAESCOL (Antioquia), Cámara de Comercio de Dosquebradas (Risaralda), la Asociación de Producción de partes, las empresas dedicadas al diseño y fabricación de aeronaves ALS, a los grupos profesionales que están o que se conformen para la de Certificación

de Productos Aeronáuticos, el MRO en Rionegro, la Fuerza Aérea Colombiana y demás empresas interesados en incursionar en esta industria (Rodríguez, 2009)

Las cuales disponen de una gran normatividad para la creación de un verdadero abanico de posibilidades normativas para conformación de una política de fomento industrial aeronáutico.

Es importante, incluir al gremio de autopartes y su industria automotriz la cual permite conocer de antemano los por menores del fortalecimiento de esta industria y su crecimiento paulatino en Colombia, también conocer los métodos aplicados a la fabricación y certificación de las mismas internacionalmente, las certificaciones de calidad implementadas para la cadena de valor dentro del marco de competitividad y sus procesos (Rodríguez, 2009).

Las Universidades que se encuentran con carreras acorde a la industria, al Servicio Nacional de Aprendizaje SENA, para que aporte su conocimiento en innovación y tecnología del recurso humano productivo y otros relacionados como la Política para la Organización del Grupo Social y Empresarial de la Defensa - GSED, son sin duda piezas claves para iniciar el rompecabezas de la necesidad de la industria y los entes certificados como la Corporación de la Industria Aeronáutica – CIAC (Grupo social y Empresarial de la Defensa, S.f.).

Beneficios del tratado de libre comercio con Estados Unidos de América

Colombia no participa como país miembro de los Acuerdos Plurilaterales, que hace referencia a la unión de dos o más países diferentes o regiones, donde acuerdan las políticas y respetan las reglas de juego, en el entendido del comercio de aeronaves civiles que se encuentra definido en el anexo 4 del GATT de la Organización Mundial del Comercio, este acuerdo comercial (OMC, 1994).

Algunos miembros que corresponden a este acuerdo plurilateral, son Albania, Canadá, Egipto, los Estados Unidos, Georgia, Japón, Macao, China, Montenegro, Noruega, Suiza, el Taipei Chino y la Unión Europea; sobre el Comercio de Aeronaves Civiles, el cual elimina los derechos de importación con respecto a las aeronaves, excepto las militares y todos los demás productos son abarcados tales como: los motores de aeronaves civiles, sus partes y componentes, todos los componentes y subconjuntos de aeronaves civiles, y los simuladores de vuelo, sus partes y componentes (OMC, 2018).

Para integrar claramente las políticas tomadas OACI³, siendo este organismo quien tiene el rol en el ámbito del transporte aéreo internacional, ha manifestado a los países miembros de su organización, que esta entidad no toma injerencia sobre estos temas, pero da el beneplácito para aquellos países que puedan integrar y respetar dichas reglas de los acuerdos plurilaterales de comercio de aeronaves civiles, que surten efectos para el beneficio de la aviación en los que respecta a los Aranceles Aduaneros (GATT, 1989).

Colombia al no cumplir con la firma de estos tipos de acuerdos plurilaterales y querer formar parte de este grupo selecto de países, debe mirar las prácticas industriales de México, pues tiene una similitud en sus inicios en cuanto a la Industria Automotriz y no compararse con el vecino más cercano, en este caso Brasil, el cual su industria tiene una gran trayectoria y avance.

Una apreciación tomada textualmente como fuente de inspiración a la industria colombiana sería la siguiente, “En cinco años, México estará en el top 10 de exportadores de la industria

³ Organización de Aviación Civil Internacional

aeronáutica y antes de 2018, se armará el primer avión con piezas totalmente manufacturadas en el país, estimó la Secretaría de Economía” (MundoEjecutivoExpress, 2015)

Para el caso de México puede evidenciarse los Clúster ya formados en regiones y las piezas y componentes que apoyan a la industria para fines de exportación a los fabricantes de aviones entendiéndose, que las partes fabricadas cuentan con una certificación por la autoridad aeronáutica de su país (ver grafica 1 y 2).



Grafica 1: Industria Aeronáutica, ubicación geográfica (Durán, 2015).

CHIHUAHUA: COMPONENTES FABRICADOS



Grafica 2: Fabricas y componentes (Torres, 2016).

La verdadera integración de las entidades Estatales Colombianas frente al trabajo mancomunado para apoyar la mejores prácticas de la industrias de partes y componentes aeronáutico, es por medio del desarrollo del marco normativo del RAC 21, CERTIFICACIÓN DE AERONAVES Y COMPONENTES DE AERONAVES (UAEAC, 2017).

La integración de acuerdos plurilaterales con países como México y Estados Unidos, son necesarias para que las Instituciones del Estado Colombiano, entre otros estamentos públicos y privados, consoliden la industria y desarrollo de capacidades intelectuales que son útiles en empresas extranjeras que aportan el conocimiento derivado y/o contratos de licencias para transferir tecnologías al sector privado con el fin de comercializarlas, este factor es posible

porque si bien la normatividad existe a través del reglamentos aeronáuticos Colombianos - RAC, falta ajustar temas como logística y ampliar los acuerdos multilaterales, no solo en bienes y servicios, si no en la transferencia de conocimiento para industria aeronáutica (UAEAC, 2017).

El acuerdo comercial de Alianza Pacifico hay que traer en su contexto el estudio comparado de los sistemas de educación técnica de los países entre Colombia y México, la comparación entre nuestra fortaleza y debilidades, en Colombia existen requisitos de acceso muy ambiguos para llegar a una educación superior y una serie pruebas de Estado, que sin duda generan deserción del estudiantado joven a seguir formándose, pues el pregrado contempla tres niveles: Técnico Profesional, Tecnológico y Profesional Universitario, para llegar a ello los obstáculos son: fuentes de financiación, desestimulo por falta de fuentes de trabajo y salarial una vez terminen sus estudios.

El documento textualmente “Proyecto de Fortalecimiento de Educación Técnica Profesional y Tecnológica“ (PFETT), el cual mediante un Fondo Concursable de 2013 realizó una convocatoria pública para apoyar alianzas estratégicas conformadas por los sectores académico, gubernamental y productivo, para diseñar la oferta técnica profesional y tecnológica acorde con las vocaciones regionales. Se seleccionaron proyectos de 27 alianzas de los sectores productivos (agroindustria y sector rural, desarrollo minero y expansión energética, infraestructura de transporte, sectores basados en innovación, viviendas y ciudades amables). El cual denota que la industria aeronáutica no fue tomada en cuenta, dejando claro una gran debilidad en este sector.

Frente el actor en México se exigen una serie de requisitos de acceso administrativos, documentales y académicos que deben cumplir todos los aspirantes a la educación técnica, es decir existen modalidades como el técnico bachiller que lo especializan desde edades tempranas y genera una alta cobertura escolar y una baja deserción de estudios, pues el modelo permite

facilidad de acceso a modelos de estudios acorde a las necesidades de la País (Alianza del Pacífico, 2016).

Le corresponde a la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, plantear los desafíos en el crecimiento de la industria e involucrarse como ente rector por su gran conocimiento al plantearle al Ministerio de Educación, al Gobierno Nacional y de más entes gubernamentales las oportunidades de los miles de empleos que se pueden generar de orden técnico y profesional en la industria aeronáutica y Colombia lograr ser competitivo no solo por su ubicación geográfica, sino por la capacidad de transferencia intelectual entre los países, que acuerdan temas comerciales y no solo creer en la exportación o importación de bienes o servicios, si no que podemos interactuar en mercados multilaterales, nuestros conocimientos y transferencia de tecnologías entre otros logrando fortalecer los clúster de dicha industria.

Existe un programa llamado de Transformación Productiva creado por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en el año 2009 con el fin de promover la productividad y competitividad en la industria.

Entre los servicios que ofrecen se encuentra la asistencia técnica, intervención y acompañamiento en las empresas para que adopten las metodologías internacionales de mejoras productivas, programas de capacitación especializados en alianza con empresas e instituciones educativas, orientación y financiamiento para la obtención de certificaciones, como requisito para la entrada a mercados internacionales, entre otros (FIDUCOLDEX, S.f.).

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para este programa de transformación productiva a denominado al sector de la industria del transporte como el de movimiento, el cual

esta compuestos por tres cadenas: la Automotriz, Astilleros y la Aeroespacial, como se puede observar en el Anexo 1 (FIDUCOLDEX, S.f)

La historia del tratado libre comercio comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, se resumen en las cartas adjuntas y sus entendimientos, estos deliberados y suscritos en Washington, el 22 de noviembre de 2006.

El proceso de incorporación a la legislación Colombiana se surtió mediante la aprobación de la Ley 1143 de 2007 por el Congreso colombiano, y se complementó mediante Sentencia C-750/08 de la Corte Constitucional y finalmente firmado en Washington el 28 de junio de 2007, y aprobado mediante Ley 1166 de 2007, cuya exequibilidad fue declarada en Sentencia C-751/08.

El 12 de octubre de 2011 el Congreso de los Estados Unidos aprobó el Acuerdo, hecho que fue seguido por la sanción de la ley aprobatoria por parte del presidente Obama el 21 de octubre de 2011 (MINCOMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO, 2018).

Lo que significa que existe un tratado de libre comercio en plena aprobación y ejecución entre los dos países, el cual consta de veintitrés tres (23) capitulos en donde se plasma cada uno de los acuerdos y anexos soportes, estos acuerdos permiten ser revisados, unas de las ventajas que puede buscar el equipo negociador es la revisión y aplicación del capítulo 20 del acuerdo, sobre el fortalecimiento de las capacidades comerciales el cual permite que las comisiones puedan revisar los beneficios cualesquiera para pequeña, mediana industria de las partes aeronáutica, las inversiones necesarias para promover el crecimiento económico impulsado por el comercio que reduce la pobreza, otra ventaja corresponde al capítulo 16, el más importante que amplía la industria aeronáutica, basados en la promoción, innovación y desarrollo tecnológico.

Este acuerdo da prioridad a la colaboración avanzada en objetivos comunes en ciencia, innovación y tecnología, el cual busca dar apoyo a las asociaciones, instituciones educativas o de industria, para la transferencia de tecnología, es lo que requiere el país con el fin de edificar con propiedad un marco normativo de seguridad jurídica para las partes de este importante acuerdo, sin contar con los otros beneficios como las patentes y las propiedades intelectuales.

Otra ventaja que trata el capítulo 11 del tratado del libre comercio con los Estados Unidos de América, es el sostenimiento de la base del comercio fronterizo de servicios, es algo que ayudaría la industria aeronáutica, dado que no están en obligación de proveer oficinas, representaciones, empresas, residentes, para el comercio fronterizo en el país de origen, generando que los clúster del sector aéreo Colombiano actuales y los futuros interesados, estarían libres de certificaciones de cada piezas y/o componentes; como respuestas a las no certificaciones innecesarias por parte de fabricante origen, en el entendió que solo se operaria como maquila⁴ (MinComercio Industria y Turismo, 2018).

Las tablas a continuación, nos demuestra la que Colombia importa en materia aeronáutica, cifras que pueden mejorar si se lograr aplicación de un acuerdo plurilateral entre dos países.

⁴ El término Maquiladora se refiere a una compañía mexicana operando bajo un régimen aduanero especial que permite a la maquiladora importar a México sin impuestos maquinaria, equipos, partes y componentes u otros ítems necesarios para el armado o manufactura de bienes finales que serán posteriormente exportados (definición Mexicana de Maquila en el portal de información de Internet del gobierno mexicano)-
<http://www.ucema.edu.ar/u/car/Maquila.PDF>

Tabla 1

Importaciones por principales capítulos del arancel. Enero – diciembre 2015 – 2016. (DANE, 2017).

Cap.	Descripción	Valor CIF (millones de dólares)			Peso neto (toneladas)		
		2015	2016	Var. %	2015	2016	Var. %
	Reactores nucleares, calderas, máquinas y partes						
	Aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen						
	Combustibles y aceites minerales y sus productos			24.0%			
	Vehículos automóviles, tractores, ciclos, partes y accesorios	6,925	5,262	18.2%	482,595	428,031	-11.3%
84							
85	Materias plásticas y manufacturas	5,588	4,571	25.3%	253,172	244,061	3.6%
27		5,133	3,835	-	9,154,224	8,650,372	-5.5%
87		4,220	3,773	10.6%	544,641	484,253	-11.1%
39		2,380	2,113	-11.2%	1,132,226	1,153,425	1.9%
30	Productos farmacéuticos	2,332	2,109	9.6%	58,304	72,745	24.8%
29		2,072	1,914	-7.6%	1,397,024	1,385,361	-0.8%
10	Productos químicos orgánicos	1,650	1,555	-5.7%	7,013,210	7,323,515	4.4%
90		1,652	1,389	15.9%	31,944	29,995	-6.1%
72	Cereales	1,597	1,252	-	2,720,218	2,628,605	-3.4%
88	Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía, cinematografía	2,569	926	21.6%	3,507	1,812	-48.3%
38		1,028	902	-	474,147	466,218	-1.7%
40	Fundición, hierro y acero	970	846	64.0%	224,260	228,519	1.9%
23	Navegación aérea o espacial	747	745	-	1,575,716	1,756,056	11.4%
73	Productos diversos de las industrias químicas	907	619	12.3%	434,199	357,518	-
				-			17.7%
	Caucho y manufacturas			12.7%			
	Residuos industrias alimentarias. Alimentos para animales			-0.2%			
	Manufactura de fundición, de hierro o acero			31.8%			

Tabla 2

Fuerza armada	2015		2016		Var. %
	Valor CIF (millones de dólares)	Parte. %	Valor CIF (millones de dólares)	Parte. %	
Fuerza Aérea Colombiana Comando FAC	174	52.6%	151	51.0%	-13.1%
Ejército Nacional Contaduría Principal	60	18.1%	68	23.1%	14.1%
Fondo Rotatorio de la Policía Nacional	62	18.9%	53	18.0%	-14.6%
Comando Armada Nacional	34	10.4%	23	7.9%	-31.9%
Total	331	100.0%	296	100.0%	-10.4%

Fuente: DIAN

Importaciones de Plan Colombia fuerzas militares, Enero – diciembre 2015–2016. Fuente: DIAN.

Análisis del Anexo número 4 de los acuerdos plurilaterales para Colombia

El Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles, su origen es la libertad en el comercio mundial de aeronaves civiles y sus partes y equipo conexo, incluida la supresión de los derechos y la eliminación en la medida más completa posible de los efectos de restricción del comercio.

Esta oportunidad de la competitividad a las actividades de la industria aeronáutica y a sus productores para participar en la expansión del mercado mundial de las aeronaves civiles, que incluyen intereses económicos y comerciales, para eliminar los instrumentos que perjudican al comercio de aeronaves civiles y apoyar la producción, la comercialización tanto nacional como internacional.

Este acuerdo que cuenta con nueve (9) artículos, en la estructura de su normativa, están trazadas cada una de sus condiciones, que se debe tener en cuenta a la hora de la construcción de un acuerdo plurilateral, establecido por la Organización Mundial del Comercio, entre los países interesados.

Es por esto que lo simple de este tratado, para el caso Colombino, no es más que otra puerta de oportunidad y beneficios, para pues cada artículo que plantea el anexo 4 de comercio de aeronaves civiles, se ajusta sin inconveniente alguno, al crecimiento aeronáutico, número designación del producto a que se hace referencia toda la gama de productos comprendidos en las partidas y sub-partidas enumerados en el anexo 4 de comercio de aeronaves civiles, pues muchos de estos ítems no se encuentran hoy descritos listas de desgravación dentro del tratado de libre comercio, según Decreto 4589 de 2006 en su Capítulo 88 de título Aeronaves, vehículos espaciales, y sus partes, las subpartidas bajo la nomenclatura No 8802.11 al 8802.40, Las ventajas que Colombia tiene que tener en cuenta es la revisión de los tratados libre comercio, firmados hoy día con los países, para implementar con cada uno de ellos los plurilaterales con miras a expandir una industria en crecimiento.

Conclusión

El contexto normativo de Colombia, cumple adecuadamente con cada uno de los parámetros jurídicos frente a la conformación de una Ley, de ella derivan la política económica y social, definidas en un documento CONPES, serio y aterrizado.

El tratado de libre comercio entre Colombia y los Estados Unidos de América, los beneficios que le brindarían a la industria son extraordinarios, sus negociadores fueron visionarios al dejarlos abiertos para la revisión y ajustes de la ciencia, innovación y tecnología, necesarios invitar a la industria a conglomerarse en clúster competitivos y zonificados de acuerdo a su posición geográfica y cultural.

Dentro de los acuerdos plurilaterales del comercio de aeronaves civil, se envía una excelente señal a los futuros industriales del sector, porque el número de partes y piezas que puedan fabricar son muchas e inclusive partes que hoy no están dentro de los listados de las partidas y sub-partidas arancelarias.

Existe muchos estudios en otros campos similares de la movilidad, pero no sea incursionado lo suficiente en lo aeronáutico para visionar y colocar metas alcanzables, por el Gobierno de Colombia, que le permita una política pública de forma incluyente y confiable a los inversionistas extranjeros y nacionales, un apoyo decidido al sector de la fabricación de piezas y componentes aeronáuticos.

Referencias

- Alianza del Pacífico. (2016). *Estudio comparado de los Sistemas de Educación Técnica de los países de la Alianza del Pacífico*. Santiago de Chile: Alianza del Pacífico.
- Clustereconomico. (8 de noviembre de 2008). *Cluster Económico*. Obtenido de El concepto de cluster: <https://clustereconomico.wordpress.com/2008/11/06/%C2%BFque-es-un-clusters-economicos/>
- CONPES. (2002). *CONPES 3163*. Bogotá, Colombia: Consejo Nacional de Política Económica y Social.
- DANE. (3 de Mayo de 2017). *Boletín Técnico - Comunicación informativa (DANE)*. Obtenido de Exportacion - EXPO Marzo 2017: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/exportaciones/bol_exp_mar17.pdf
- Decreto 1567 , 1567 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo 31 de julio de 2015).
- Durán, H. (07 de agosto de 2015). *Cluster o cadenas productivas por que son importantes para las nuevas empresas y os emprendedores?* Obtenido de <http://www.humbertoduranvera.org/2015/08/cluster-o-cadenas-productivas-por-que.html>
- FEMIA. (2012). *Pro-Aéreo 2012 – 2020 Programa Estratégico de la Industria Aeroespacial*. México: Federacion Mexicana de la industria aeroespacial.
- FIDUCOLDEX. (S.f). *¿Qué es el sector de Industrias del movimiento?* . Obtenido de <https://www.ptp.com.co/contenido/categoria.aspx?catID=778>
- FIDUCOLDEX. (S.f.). *¿Cuándo se creó y en qué consiste el Programa de Transformación Productiva?* Obtenido de *¿Cuándo se creó y en qué consiste el Programa de Transformación Productiva?*
- GATT. (1989). *Negociaciones Comerciales Multilaterales Ronda Uruguay*. Uruguay: Grupo de Negociaciones sobre Mercancías.
- Grupo social y Empresarial de la Defensa. (S.f.). *Noticias GSED*. Obtenido de https://www.gsed.gov.co/irj/portal/GSED?guest_user=Guest_GSED
- La Nacion. (1 de Noviembre de 2017). *En la aviación comercial, ¿qué es un hub?* Obtenido de <https://www.lanacion.com.ar/2078339-que-es-un-hub>
- MinComercio Industria y Turismo. (2018 de Abril de 2018). *Texto final del Acuerdo*. Obtenido de Acuerdos comerciales y de inversion: http://www.tlc.gov.co/publicaciones/727/texto_final_del_acuerdo
- MinComercio Industria y Turismo. (S.f). *Lista de Desgravación de Estados Unidos (Industria y Textiles)*. Bogotá, Colombia: MinComercio Industria y Turismo.

- MINCOMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO. (5 de abril de 2018). *Acuerdos Comerciales y de Inversión*. Obtenido de Resumen del tratado de libre comercio entre Colombia y Estados Unidos:
http://www.tlc.gov.co/publicaciones/723/resumen_del_tratado_de_libre_comercio_entre_colombia_y_estados_unidos- subpartidas arancelarias-
<https://muisca.dian.gov.co/WebArancel/DefMenuConsultas.faces>
- Ministerio de Comercio Exterior. (junio 2009). *Politica de Emprendimiento*.
- MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. (2009). *POLITICA DE EMPRENDIMIENTO*. Bogota: mincit.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2009). *Politica de Emprendimiento*. Bogotá, Colombia: Republica de Colombia.
- MundoEjecutivoExpress. (04 de abril de 2015). *México será potencia en sector aeronáutico en cinco años*. Obtenido de http://mundoejecutivoexpress.mx/economia/2015/04/22/mexico-sera-potencia-sector-aeronautico-cinco-anos?utm_campaign=921:%20Fruto+de+reformas%2c+en+segunda+mitad+del+sexenio%2f+AL%2c+destino+de+inversiones+mexicanas%2f+Taxistas+protestas+vs+Uber+en+el+DF%2
- OMC. (1994). *Acuerdo general sobre aranceles aduaneros y comercio de 1994*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/06-gatt_s.htm
- OMC. (2018). *Acuerdos plurilaterales: de participación minoritaria*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/agrm10_s.htm
- OMC. (14 de MARzo de 2018). *El acuerdo sobre el comercio de aeronaves civiles*. Obtenido de www.wto.org/spanish/tratop_s/civair_s/civair_s.htm
- Porter, M. (1999). *Los clusters y la economía globalizada*. Boston, Massachusetts: harvard business school.
- Programa de Transformación Productiva - PTP. (S.f). *¿Qué es el sector de Industrias del movimiento?* . Obtenido de <https://www.ptp.com.co/contenido/categoria.aspx?catID=778>
- Reamer, A. (2008). *Clusters and competitiveness: A new federal role for stimulating regional economies*. Washington: Brooking Institution.
- Rodriguez, D. (2009). *Aplicacion de conceptos y herramientas lean en MRO de una empresa de mantenimientos aeronáutico*. Obtenido de <https://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/8226#preview>
- Torres, I. (octubre de 2016). *Crece producción de componentes aeroespaciales en México*. Obtenido de <http://www.metalmecanica.com/temas/Crece-produccion-de-componentes-aeroespaciales-en-Mexico+115932>

UAEAC. (1 de Septiembre de 2016). *Misión, Visión y Objetivos*. Obtenido de <http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/mision>

UAEAC. (2017). *RAC 21 - Certificación de aeronaves y componentes de aeronaves*. Bogotá. Colombia: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Anexo 1

Cadena Productiva (Programa de Transformación Productiva - PTP., S.f).

Automotriz	Astillero	Aeroespacial
<p>El sector Automotriz, está conformado en por la producción de autopartes y el ensamble de vehículos y motocicletas. Colombia tiene la posibilidad de posicionarse con modelos de negocio novedosos como fabricante y exportador de vehículos 100% nacionales y ecoeficientes.</p> <p>Por su privilegiada ubicación geográfica, la potencialidad de la cadena y el Programa gubernamental de Fomento para la Industria Automotriz (PROFIA), esta industria puede ser una plataforma fabricante y exportadora de vehículos y autopartes para la región siempre y cuando se superen barreras logísticas y se optimicen las ventajas derivadas de la posición geográfica, los bajos costos de mano de obra y se desarrolle y penetre un mercado local con capacidad propia de diseño e innovación en conjunto con ensamble.</p>	<p>El sector Astillero comprende las actividades de construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones y artefactos navales. Colombia tiene la oportunidad de incursionar en este mercado porque en el negocio de reparación y conversión se prevé un elevado aumento de la demanda en los próximos años debido al incremento de la flota mundial, la complejidad de las embarcaciones y el incremento de las inspecciones.</p> <p>La gran apuesta del sector Astillero aprovechar la ubicación geográfica, la ampliación del canal de Panamá, y las grandes inversiones en navegabilidad que se están llevando a cabo en nuestros ríos. Para esto, debe fortalecer la capacitación de la mano de obra especializada en soldadura naval y profundización técnica en trazado, corte, conformado y armado de estructuras navales, impulsar el bilingüismo, la modernización de la normatividad del sector y la definición de estrategias contra la informalidad e ilegalidad.</p>	<p>El sector Aeroespacial colombiano está conformado por todas las actividades empresariales relacionadas con la fabricación de plataformas, sistemas y subsistemas de abordaje, sistemas de soporte externo y conjuntos y partes para aeronaves. Asimismo, comprende todas las actividades relacionadas con gestión de vida de los productos, como la modernización o mantenimiento de aeronaves y equipos.</p> <p>Colombia posee capacidades en el sector Defensa para atención a la industria Aeronáutica Civi. También cuenta con centros de mantenimiento aeronáutico eficientes y con proyección Internacional como el Comando de Mantenimiento Aéreo (CAMAN), que genera piezas para aeronaves y tiene proyección de cubrir la demanda en aviones Cessna, Beechcraft, entre otros.</p> <p>Desde la aeronáutica civil y comercial, se han realizado importantes inversiones como el Centro Aeronáutico (MRO*), centro aeronáutico más moderno de América Latina.</p>

Planes de negocios (Programa de Transformación Productiva - PTP., S.f).

Automotriz	Astillero	Aeroespacial
VISIÓN A 2032	VISIÓN A 2027	VISIÓN
Ser líder exportador en el mercado de autopartes y vehículos, con un posicionamiento regional en segmentos específicos con alto valor agregado.	Convertir al país en un líder de reparación y conversión de buques y vehículos navales medianos y pequeños en la región y una alternativa competitiva para la construcción de buques de uso militar.	El Programa de Transformación Productiva trabaja de la mano con la industria aeronáutica del país para formular un plan de negocios que será presentado en 2018 como una hoja de ruta para el crecimiento de la productividad y competitividad del sector a corto, mediano y largo plazo.
METAS A 2032, AUTOPARTES:	METAS A 2027	
Ventas: USD 5.558 millones. Empleos: + de 6.500. Exportaciones: USD 2.501 millones.	Ventas: USD 1.500 millones. Empleos: + de 20.000.	
METAS A 2032, VEHÍCULOS:		
Ventas: USD 5.129 millones. Empleos: + de 53.200. Exportaciones: USD 2.564 millones.	Exportaciones: USD 500 millones.	
¿CÓMO LOGRARLO?	¿CÓMO LOGRARLO?	
Modernizando las empresas e impulsando la innovación, formando personal cualificado y elevando la calidad, así como dinamizando la demanda interna y atrayendo inversión.	Aumentando la cuota de reparación de embarcaciones en la región Caribe, desarrollando buques para nichos y fortaleciendo la cadena astillera por medio de sus proveedores.	

Anexos 2

Tabla de bienes no agrícolas colombiano (MinComercio Industria y Turismo, S.f).

NANDINA 2004	Descripción	Arancel Base	Categoría de Desgravación	Observaciones
8801100000	PLANEADORES Y ALAS VOLANTES.	10	A	
8801900000	GLOBOS Y DIRIGIBLES Y DEMÁS AERONAVES NO CONCEBIDOS PARA LA PROPULSIÓN CON MOTOR.	10	A	
8802110000	HELICÓPTEROS DE PESO EN VACÍO, INFERIOR O IGUAL A 2000 KG.	0	F	
8802120000	HELICÓPTEROS DE PESO EN VACÍO, SUPERIOR A 2000 KG.	10	A	
8802201000	AVIONES DE PESO MÁXIMO DE DESPEGUE INFERIOR O IGUAL A 5.700 KG., EXCEPTO LOS DISEÑADOS ESPECÍFICAMENTE PARA USO MILITAR, DE PESO EN VACÍO, INFERIOR O IGUAL A 2.000 KG.	10	A	
8802209000	LOS DEMÁS AVIONES Y AERONAVES, DE PESO EN VACÍO, INFERIOR O IGUAL A 2.000 KILOGRAMOS.	5	A	
8802301000	AVIONES DE PESO MÁXIMO DE DESPEGUE INFERIOR O IGUAL A 5.700 KG., EXCEPTO LOS DISEÑADOS ESPECÍFICAMENTE PARA USO MILITAR, DE PESO EN VACÍO, SUPERIOR A 2.000 KG. PERO INFERIOR O IGUAL A 15.000 KG.	10	A	
8802309000	LOS DEMÁS AVIONES Y DEMÁS AERONAVES, DE PESO EN VACÍO, SUPERIOR A 2000 Kg. PERO INFERIOR O IGUAL A 15000 KG.	10	A	
8802400000	AVIONES Y DEMÁS AERONAVES, DE PESO EN VACÍO, SUPERIOR A 15000 KG.	10	A	
8802600000	VEHÍCULOS ESPACIALES (INCLUIDOS LOS SATÉLITES) Y SUS VEHÍCULOS DE LANZAMIENTO Y VEHÍCULOS SUBORBITALES.	10	A	
8803100000	HÉLICES Y ROTORES, Y SUS PARTES DE LOS APARATOS DE LAS PARTIDAS 88.01 U 88.02.	5	A	
8803200000	TRENES DE ATERRIZAJE Y SUS PARTES DE LOS APARATOS DE LAS PARTIDAS 88.01 Y 88.01.	5	A	
8803300000	LAS DEMÁS PARTES DE AVIONES O HELICÓPTEROS.	5	A	
8803900000	LAS DEMÁS PARTES DE LOS APARATOS DE LAS PARTIDAS 88.01 U 88.02.	5	A	