

## 65. Otros medios de transporte

### 1. Clasificación arancelaria

**Cuadro 65.1**

Subpartidas arancelarias en las que se clasifican los productos del sector de otros medios de transporte

Subpartida	Descripción
860110	Locomotoras y locotractores, de fuente externa de electricidad
860120	Locomotoras y locotractores, de acumuladores eléctricos
860210	Locomotoras diesel-eléctricas
860290	Las demás locomotoras y locotractores; ténderes
860310	Automotores para vías férreas y tranvías autopropulsados, de fuente externa de electricidad
860390	Los demás automotores para vías férreas y tranvías autopropulsados
860400	Vehículos para mantenimiento o servicio de vías férreas o similares, incluso autopropulsados (por ejemplo vagones taller, vagones grúas, vagones equipados para apisonar balasto, alinear vías, coches para ensayos y vagonetas de inspección de vía)
860500	Coches de viajeros, furgones de equipajes, coches correo y demás coches especiales, para vías férreas o similares (excepto los coches de la partida N° 86.04)
860610	Vagones cisterna y similares
860620	Vagones isotérmicos, refrigerantes o frigoríficos, excepto los de la subpartida N° 8606.10
860630	Vagones de descarga automática, excepto los de las subpartidas N° 8606.10 ó 8606.20
860691	Los demás vagones para transporte de mercancías sobre carriles (rieles), cubiertos y cerrados
860692	Los demás vagones para transporte de mercancías sobre carriles (rieles), abiertos, con pared fija de altura superior a 60 cm
860699	Los demás vagones para transporte de mercancías sobre carriles (rieles)
860711	Bojes y "bissels", de tracción
860712	Los demás bojes y "bissels"
860719	Ejes y ruedas de bojes y "bissels", incluidas las partes
860721	Frenos de aire comprimido y sus partes
860729	Los demás frenos y sus partes
860730	Ganchos y demás sistemas de enganche, topes, y sus partes
860791	Partes de locomotoras o locotractores
860799	Las demás partes de vehículos para vías férreas o similares
860800	Material fijo de vías férreas o similares; aparatos mecánicos (incluso electromecánicos) de señalización, seguridad, control o mando, para vías férreas o similares, carreteras o vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones
860900	Contenedores (incluidos los contenedores cisterna y los

	contenedores de depósito) especialmente concebidos y equipados para uno o varios medios de transporte
880110	Globos y dirigibles; planeadores y alas planeadoras
880190	Las demás aeronaves no propulsadas con motor
880211	Helicópteros: De peso en vacío inferior o igual a 2.000 kg
880212	Helicópteros: De peso en vacío superior a 2.000 kg
880220	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío inferior o igual a 2.000 kg
880230	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 2.000 kg pero inferior o igual a 15.000 kg
880240	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 15.000 kg
880260	Vehículos espaciales, incluidos los satélites, y sus vehículos de lanzamiento y vehículos suborbitales
880310	Hélices y rotores, y sus partes
880320	Trenes de aterrizaje y sus partes
880330	Las demás partes de aviones o helicópteros
880390	Las demás (Partes de los aparatos de las partidas 8801 u 8802)
8804	Paracaídas, incluidos los dirigibles, planeadores (parapentes) o de aspas giratorias; sus partes y accesorios
880510	Aparatos y dispositivos para lanzamiento de aeronaves y sus partes; aparatos y dispositivos para aterrizaje en portaaviones y aparatos y dispositivos similares, y sus partes
880521	Aparatos de entrenamiento de vuelo en tierra y sus partes
880521	Simuladores de combate aéreo y sus partes
880529	Los demás (Aparatos de entrenamiento de vuelo en tierra y sus partes)
890110	Transatlánticos, barcos para excursiones (de cruceros) y barcos similares concebidos principalmente para transporte de personas; transbordadores:
890120	Barcos cisterna.
890130	Barcos frigoríficos, excepto los de la subpartida no 8901.20
890190	Los demás barcos para transporte de mercancías y demás barcos concebidos para transporte mixto de personas y mercancías:
890200	BARCOS DE PESCA; BARCOS FACTORIA Y DEMAS BARCOS PARA TRATAMIENTO O PREPARACION DE CONSERVAS DE PRODUCTOS DE PESCA
890310	Embarcaciones inflables.
890391	Barcos de vela, incluso con motor auxiliar.
890392	Barcos de motor, excepto los de motor fueraborda.
890399	Los demás.
890400	REMOLCADORES Y BARCOS EMPUJADORES.
890510	Dragas.
890520	Plataformas de perforación o explotación, flotantes o sumergibles
890590	Los demás
890600	LOS DEMAS BARCOS, INCLUIDOS LOS NAVIOS DE GUERRA Y BARCOS DE SALVAMENTO QUE NO SEAN DE REMOS
890710	Balsas inflables.
890790	Los demás

890800	BARCOS Y DEMAS ARTEFACTOS FLOTANTES PARA DESGUACE.
--------	--

## 2. Unión Europea

### 2.1 Producción Doméstica

**Subsector aeroespacial.** En 2002, este subsector daba empleo a 363.900 personas, generaba 29.000 millones de euros en concepto de valor añadido y tenía un volumen de negocios de 92.000 millones de euros (cuadro 65.2). La fabricación de grandes aeronaves civiles aportó el 43,4 por ciento al volumen de negocios total del subsector en 2002, seguido de las aeronaves militares (25,9 por ciento), helicópteros (9,9 por ciento), vehículos espaciales (7,7 por ciento) y misiles (7,3 por ciento).<sup>1</sup> Durante el período 1995-2004, este subsector creció alrededor de un 50 por ciento, muy por encima del coeficiente global del sector manufacturero, que fue del 19 por ciento<sup>2</sup>. El mercado aeroespacial es cíclico, y depende en gran medida de los planes de adquisición de las aerolíneas, los cuales fluctúan considerablemente, sobre todo en tiempos de incertidumbre económica y problemas de seguridad global.

La industria aeroespacial es una de las industrias de punta de la UE en materia de alta tecnología y uso intensivo de la investigación.<sup>3</sup> Aunque se trata de una industria sumamente concentrada, pues al Reino Unido, Francia y Alemania correspondió más del 80 por ciento del valor añadido en el subsector en 2002, en comparación con un promedio de 55 por ciento en el sector manufacturero. La protección arancelaria de la fabricación de aeronaves es relativamente baja y los aranceles alcanzan un promedio de 1,5 por ciento, pudiendo llegar hasta el 3,9 por ciento.

La UE participa actualmente en dos casos de solución de diferencias con los Estados Unidos relativos al comercio de grandes aeronaves civiles en el marco de los Acuerdos de la OMC, en uno como parte reclamante y en otro como parte demandada.<sup>4</sup> Las relaciones comerciales de la UE en el subsector se rigen, a nivel bilateral, por el Acuerdo CE/EE.UU. sobre el comercio de grandes aeronaves civiles de 1992.<sup>5</sup> El principal objetivo de este acuerdo bilateral es regular la ayuda gubernamental directa e indirecta a la industria aeronáutica.

<sup>1</sup> Eurostat (2006c).

<sup>2</sup> La información sobre producción doméstica del subsector aeroespacial fue tomada de El Examen de Políticas Comerciales de las Comunidades Europeas, 2007. Disponible en: <http://docsonline.wto.org/DDFDocuments/v/WT/TPR/S177-04.doc>

<sup>3</sup> Entre 1996 y 2002, el incremento de las solicitudes de patente en la esfera de "aeronáutica, aviación y astronáutica" fue de 117 por ciento, en comparación con una media del 46 por ciento en el sector manufacturero. Alemania, el Reino Unido y Francia representaron cerca del 80 por ciento de las solicitudes totales de patente de las CE (Eurostat, 2006c, *Manufacture of Aerospace equipment in the European Union*).

<sup>4</sup> Documentos WT/DS316 y WT/DS317 de la OMC, de 20 de julio de 2005.

<sup>5</sup> La industria de grandes aeronaves civiles está dominada por Airbus y Boeing. La participación de Airbus en el mercado mundial ha aumentado constantemente desde principios del decenio de los setenta; actualmente supera el 50 por ciento de todos los nuevos pedidos (Eurostat, 2006c), *Manufacture of Aerospace equipment in the European Union*.

**Cuadro 65.2**  
**Principales indicadores de la fabricación de equipo aeroespacial, 2002**

	Valor añadido al costo de los factores (millones de €)	Personas empleadas	Número de empresas	Volumen de negocios (millones de €)	Productividad aparente de la mano de obra en el sector manufacturero (miles de €)	Gasto en investigación y desarrollo (% valor añadido)	Inversiones (% valor añadido)
Alemania	5.711	75.028	209	15.341	56,5	17	15
Austria	18	397	36	36	60,7	26	6
Bélgica	603	7.621	54	1.364	65,2	11	16
Dinamarca	29	503	35	77	58,2	..	11
Eslovenia	1	59	11	3	17,4	0	14
España	847	13.321	110	2.225	41,5	..	32
Finlandia	38	679	9	62	68,7	0	5
Francia	6.379	82.247	392	37.631	51,5	28	19
Hungría	21	1.349	95	58	13,9	0	68
Italia	2.013	28.563	126	5.401	42,5	..	17
Lituania	2	320	11	6	6,2	0	11
Países Bajos	246	4.668	65	724	63,8	..	9
Polonia	162	14.400	40	275	16,1	..	23
Portugal	31	2.235	25	67	20,0	0	15
Reino Unido	11.231	106.117	716	25.225	59,7	17	10
República Checa	82	8.142	100	353	13,0	21	21
República Eslovaca	4	568	7	9	9,8	12	26
Suecia	655	10.440	151	1.501	54,8	29	8
<b>CE</b>	<b>29.086</b>	<b>363.900</b>	<b>2.255</b>	<b>91.841</b>	<b>45,3</b>	<b>..</b>	<b>..</b>

.. No se dispone del dato.

Nota: No se dispone de datos relativos a Grecia, y los datos son confidenciales en el caso de Irlanda, Estonia, Letonia, Luxemburgo y Malta. En Chipre no se lleva a cabo una actividad económica en este subsector.

Fuente: Eurostat (2006), *Statistics in Focus: Manufacture of Aerospace equipment in the European Union*, cuadro 1, Bruselas.

## 2.2 Importaciones

En lo que respecta a las importaciones, los principales productos importados por la UE tienen como origen, en su mayoría, países ubicados fuera de la UE; tal es el caso de los aviones y barcos. Corea, Islas Caimán, EE.UU. y Bahamas sobresalen como fuentes de origen de la importación de barcos. En tanto que EE.UU. exporta una cantidad muy importante de aviones al mercado de la UE (ver cuadro 65.3).

**Cuadro 65.3**  
**Unión Europea: Principales productos importados de otros medios de transporte**

Subpartida	Descripción	Valor (Millones de Euros)			Volumen <sup>TM</sup>			Países de origen (por importancia relativa)
		2004	2005	2006	2004	2005	2006	
880240	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 15.000 kg	26.147,9	29.188,4	28.413,8	52.342	64.474	65.305	UE (37,0%) -Francia (20,3%) -Alemania (15,9%) -Reino Unido (0,5%) EE.UU. (37,7%) Marruecos (8,0%) China (2,6%)
880330	Las demás partes de aviones o helicópteros	11.738,1	12.253,5	14.380,7	39.778	51.979	67.443	UE (70,7%) -Alemania (23,0%) -Reino Unido (21,2%) -Francia (17,7%) EE.UU. (22,9%) Canadá (1,2%) Japón (0,8%)
890190	Los demás barcos para transporte de mercancías y demás barcos concebidos para transporte mixto de personas y mercancías	5.194,8	5.084,7	6.264,5	3.385.272	3.589.355	3.473.025	UE (13,5%) -Polonia (2,8%) -Alemania (2,3%) -Dinamarca (1,8%) Korea (17,9%) Bahamas (8,4%) Liberia (7,7%)
880230	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 2.000 kg pero inferior o igual a 15.000 kg	9.432,6	10.444,4	5.299,5	11.454	12.461	4.993	UE (14,0%) -Suecia (6,7%) -Francia (2,4%) -Irlanda (1,4%) EE.UU. (37,5%) Bermuda (16,3%) Suiza (12,6%)
890392	Barcos de motor, excepto los de motor fueraborda	3.651,6	4.335,8	3.936,9	125.767	150.642	172.535	UE (29,6%) -Italia (8,3%) -Reino Unido (7,1%) -Francia (5,9%) Islas Caimán (31,0%) EE.UU. (10,1%) San Vicente y las Granadinas (5,8%)
<b>Total</b>		<b>56.164,9</b>	<b>61.306,8</b>	<b>58.295,4</b>	<b>3.614.614</b>	<b>3.868.909</b>	<b>3.783.301</b>	

Fuente: Eurostat

## 2.3 Exportaciones

Las exportaciones de la UE se dirigen principalmente a países fuera de la UE. EE.UU., China, Brasil, Bermuda, Noruega y la Islas Caimán son los principales destinos de las exportaciones de este sector en la UE. Por su parte, en promedio cerca del 30% de las exportaciones de la UE de estos productos se dirigen al mercado intra-regional. Dentro de éste, los principales destinos son Francia, Alemania y Reino Unido.

**Cuadro 65.4**  
**Unión Europea: Principales productos de exportación del sector de otros medios de transporte**

Subpartida	Descripción	Valor (Millones de Euros)			Volumen TM			Países de destino (por importancia relativa)
		2004	2005	2006	2004	2005	2006	
880240	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 15.000 kg	33.749,0	35.729,6	35.886,4	92.317	657.299	606.571	UE (36,4%) -Francia (13,1%) -Alemania (11,3%) -Reino Unido (4,7%) EE.UU. (11,6%) China (8,8%) Marruecos (6,9%)
880330	Las demás partes de aviones o helicópteros	9.903,3	10.899,9	11.121,8	28.740	33.498	33.796	UE (68,1%) -Francia (37,0%) -Alemania (17,9%) -Reino Unido (7,7%) EE.UU. (13,9%) Brasil (3,2%) Suiza (1,6%)
890392	Barcos de motor, excepto los de motor fueraborda	4.507,1	5.021,2	5.365,7	144.433	165.130	162.738	UE (31,9%) -Reino Unido (7,3%) -Francia (6,0%) -Italia (4,7%) Islas Caimán (22,9%) EE.UU. (6,6%) Bermuda (4,6%)
880230	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 2.000 kg pero inferior o igual a 15.000 kg	9.609,6	9.657,9	4.834,4	11.694	12.266	4.973	UE (12,8%) -Reino Unido (2,5%) -Alemania (1,8%) -Italia (1,4%) EE.UU. (27,9%) Bermuda (17,7%) Suiza (17,0%)
890190	Los demás barcos para transporte de mercancías y demás barcos concebidos para transporte mixto de personas y mercancías	2.782,6	3.287,4	3.253,0	2.061.668	2.801.321	2.261.316	UE (37,6%) -Alemania (8,3%) -Luxemburgo (8,0%) -Holanda (5,6%) Noruega (13,7%) Liberia (6,4%) Islas Marshall (6,0%)
<b>Total</b>		<b>60.551,6</b>	<b>64.595,9</b>	<b>60.461,2</b>	<b>2.338.852</b>	<b>868.194</b>	<b>3.069.394</b>	

Fuente: Eurostat

## 2.4 Condiciones de acceso al mercado europeo

### 2.4.1 Aranceles consolidados y nación más favorecida (NMF)

Para este sector, los aranceles aplicados a terceros países, sin trato preferencial, corresponden al arancel consolidado ante la Organización Mundial del Comercio. La Unión Europea aplica un arancel *ad valorem* mínimo de 0% y un máximo de 7,7%. El arancel de 7,7% corresponde a otros -aviones y demás aeronaves, de peso en vacío inferior o igual a 2000 kg- (fracción arancelaria 8802.20.90).

**Cuadro 65.5**  
**Promedio de los aranceles NMF aplicados, por capítulo del SA, 2006**

Código	Designación	Nº de líneas	Nº de líneas utilizadas	Arancel medio (%)	Desviación típica (%)	Importaciones en 2005 (millones de Euros)
	<b>Total/Promedio</b>	9.843	9.741	6,9	14,0	1.165.625
88	Aeronaves, vehículos espaciales, y sus partes	22	22	2,0	1,0	27.905
89	Barcos y demás artefactos flotantes	38	38	1,1	1,0	10.847

Fuente: Examen de Políticas Comerciales CE, 2007.

## 2.4.2 Aranceles preferenciales

En relación con los aranceles preferenciales, la Unión Europea otorga el esquema unilateral de preferencias denominado SGP, el cual tiene tres componentes: a) el general, b) el denominado SGP Plus y c) el SGP todo menos armas. Los países centroamericanos pueden optar por el segundo nivel de preferencias, a través del SGP plus y quienes tienen las mejores condiciones de acceso son aquellas economías que ingresan por medio del Programa “todo menos armas<sup>6</sup>”. En el caso de este sector, todos los productos gozan de cero arancel tanto para el SGP plus como para “todo menos armas”.

El tratamiento que acordado para este sector en los acuerdos de asociación económica firmados por la UE con Chile y México fue libre comercio inmediato para la totalidad de fracciones arancelarias clasificadas en este sector, tal y como se puede apreciar en el Cuadro 65.6 siguiente.

**Cuadro 65.6**  
**Unión Europea: Aranceles aduaneros aplicados al sector de otros medios de transporte**

TARIC (8D)	Descripción	Arancel consolidado	NMF	SGP Plus	SGP (“Todo menos armas”)*	México**	Chile***
86011000	- Powered from an external source of electricity	1,7	1,7	0	0	A	0
86012000	- Powered by electric accumulators	1,7	1,7	0	0	A	0
86021000	- Diesel-electric locomotives	1,7	1,7	0	0	A	0
86029000	- Other	1,7	1,7	0	0	A	0
86031000	- Powered from an external source of electricity	1,7	1,7	0	0	A	0
86039000	- Other	1,7	1,7	0	0	A	0
86040000	Railway or tramway	1,7	1,7	0	0	A	0

<sup>6</sup> El otro es el SGP “todo menos armas” le otorga, para su ingreso a la UE, arancel 0% a todos los productos, excepto al capítulo 93. De este beneficio disfrutaban los países clasificados como países menos desarrollados por la Naciones Unidas.

TARIC (8D)	Descripción	Arancel consolidado	NMF	SGP Plus	SGP ("Todo menos armas")*	México**	Chile***
	maintenance or service vehicles, whether or not self-propelled (for example, workshops, cranes, ballast tampers, trackliners, testing coaches and track inspection vehicles)						
86050000	Railway or tramway passenger coaches, not self-propelled; luggage vans, post office coaches and other special purpose railway or tramway coaches, not self-propelled (excluding those of heading 8604)	1,7	1,7	0	0	A	0
86061000	- Tank wagons and the like	1,7	1,7	0	0	A	0
86062000	- Insulated or refrigerated vans and wagons, other than those of subheading 8606 10	1,7	1,7	0	0	A	0
86063000	- Self-discharging vans and wagons, other than those of subheading 8606 10 or 8606 20	1,7	1,7	0	0	A	0
86069110	- - - Specially designed for the transport of highly radioactive materials (Euratom)	1,7	1,7	0	0	A	0
86069190	- - - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
86069200	- - Open, with non-removable sides of a height exceeding 60 cm	1,7	1,7	0	0	A	0
86069900	- - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
86071100	- - Driving bogies and bissel-bogies	1,7	1,7	0	0	A	0
86071200	- - Other bogies and bissel-bogies	1,7	1,7	0	0	A	0
86071901	- - - - Of cast iron or cast steel	2,7	2,7	0	0	A	0
86071911	- - - - Of closed-die forged steel	2,7	2,7	0	0	A	0
86071918	- - - - Other	2,7	2,7	0	0	A	0
86071991	- - - - Of cast iron or cast steel	1,7	1,7	0	0	A	0
86071999	- - - - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
86072110	- - - Of cast iron or cast steel	1,7	1,7	0	0	A	0
86072190	- - - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
86072910	- - - Of cast iron or cast steel	1,7	1,7	0	0	A	0
86072990	- - - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
86073001	- - Of cast iron or cast steel	1,7	1,7	0	0	A	0
86073099	- - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
86079110	- - - Axle-boxes and parts thereof	3,7	3,7	0	0	A	0
86079191	- - - - Of cast iron or cast steel	1,7	1,7	0	0	A	0
86079199	- - - - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
86079910	- - - Axle-boxes and parts thereof	3,7	3,7	0	0	A	0

TARIC (8D)	Descripción	Arancel consolidado	NMF	SGP Plus	SGP ("Todo menos armas")*	México**	Chile***
86079930	- - - Bodies and parts thereof	1,7	1,7	0	0	A	0
86079950	- - - Chassis and parts thereof	1,7	1,7	0	0	A	0
86079990	- - - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
86080010	- Equipment for railways or tramways	1,7	1,7	0	0	A	0
86080030	- Other equipment	1,7	1,7	0	0	A	0
86080090	- Parts	1,7	1,7	0	0	A	0
86090010	- Containers with an anti-radiation lead covering, for the transport of radioactive materials (Euratom)	0	0	0	0	A	0
86090090	- Other	0	0	0	0	A	0
89013090	- - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
89019010	- - Seagoing	0	0	0	0	A	0
89019091	- - - Not mechanically propelled	1,7	1,7	0	0	A	0
89019099	- - - Mechanically propelled	1,7	1,7	0	0	A	0
89020012	- - - Of a gross tonnage exceeding 250	0	0	0	0	A	0
89020018	- - - Of a gross tonnage not exceeding 250	0	0	0	0	A	0
89020090	- Other	1,7	1,7	0	0	A	0
89031010	- - - Of a weight not exceeding 100 kg each	2,7	2,7	0	0	A	0
89031090	- - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
89039110	- - - Seagoing	0	0	0	0	A	0
89039192	- - - - Of a length not exceeding 7,5 m	1,7	1,7	0	0	A	0
89039199	- - - - Of a length exceeding 7,5 m	1,7	1,7	0	0	A	0
89039210	- - - Seagoing	0	0	0	0	A	0
89039291	- - - - Of a length not exceeding 7,5 m	1,7	1,7	0	0	A	0
89039299	- - - - Of a length exceeding 7,5 m	1,7	1,7	0	0	A	0
89039910	- - - - Of a weight not exceeding 100 kg each	2,7	2,7	0	0	A	0
89039991	- - - - - Of a length not exceeding 7,5 m	1,7	1,7	0	0	A	0
89039999	- - - - - Of a length exceeding 7,5 m	1,7	1,7	0	0	A	0
89040010	- Tugs	0	0	0	0	A	0
89040091	- - Seagoing	0	0	0	0	A	0
89040099	- - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
89051010	- - Seagoing	0	0	0	0	A	0
89051090	- - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
89052000	- Floating or submersible drilling or production platforms	0	0	0	0	A	0
89059010	- - Seagoing	0	0	0	0	A	0

TARIC (8D)	Descripción	Arancel consolidado	NMF	SGP Plus	SGP ("Todo menos armas")*	México**	Chile***
89059090	- - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
89061000	- Warships	0	0	0	0	A	0
89069010	- - Seagoing	0	0	0	0	A	0
89069091	- - - Of a weight not exceeding 100 kg each	2,7	2,7	0	0	A	0
89069099	- - - Other	1,7	1,7	0	0	A	0
89071000	- Inflatable rafts	2,7	2,7	0	0	A	0
89079000	- Other	2,7	2,7	0	0	A	0
89080000	Vessels and other floating structures for breaking up	0	0	0	0	A	0

**Fuente:** Base Integrada de Datos de la OMC & Comisión Europea.

\*Aplica para Países Menos Desarrollados

\*\*El Acuerdo comercial UE-México rige desde el año 2000  
La categoría A indica libre comercio inmediato.

\*\*\* El Acuerdo comercial UE-Chile rige desde el año 2003  
La categoría 0 indica libre comercio inmediato.

## 2.4.3 Diferencias planteadas ante la OMC

### I. Diferencia DS316<sup>7</sup>

#### Comunidades Europeas: Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles Resumen de la diferencia a enero de 2007.

El 6 de octubre de 2004, Estados Unidos solicitó la celebración de consultas con los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España (Estados miembros), y con las Comunidades Europeas (CE), con respecto a medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles.

De acuerdo con la solicitud de celebración de consultas presentada por los Estados Unidos, determinadas medidas de las CE y los Estados miembros otorgan subvenciones que son incompatibles con las obligaciones que les corresponden en virtud del Acuerdo SMC y del GATT de 1994. Entre esas medidas se encuentran las siguientes: el otorgamiento a las empresas Airbus de financiación para el diseño y desarrollo ("ayuda para emprender proyectos"); la concesión de donaciones y bienes y servicios proporcionados por el Gobierno con el fin de desarrollar, ampliar y mejorar los centros de fabricación de Airbus para el desarrollo y la producción del Airbus A380; el otorgamiento de préstamos en condiciones preferenciales; la asunción y condonación de la deuda resultante de la ayuda para emprender proyectos y otra financiación de la producción y el desarrollo de grandes aeronaves civiles; la concesión de aportaciones de capital y donaciones; la concesión de préstamos para investigación y desarrollo y donaciones en apoyo del desarrollo de grandes aeronaves civiles,

<sup>7</sup> [http://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds316\\_s.htm](http://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds316_s.htm)

directamente beneficiosos para Airbus; y cualesquiera otras medidas que entrañen una contribución financiera a las empresas de Airbus. Las subvenciones en cuestión abarcan las relativas a todos los modelos de Airbus (desde el A300 hasta el A380).

Estados Unidos señala también que determinadas ayudas proporcionadas para emprender proyectos destinados al desarrollo del A340 y del A380 parecen ser subvenciones a la exportación ilegales que infringen determinadas disposiciones del artículo 3 del Acuerdo SMC. Asumimos, les preocupa que las medidas parezcan causar efectos desfavorables a Estados Unidos, contrariamente a lo dispuesto en los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC. Asimismo, les preocupa que las medidas parezcan ser incompatibles con el párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994. Por último, a los Estados Unidos les preocupa que las medidas hayan causado y sigan causando la anulación o menoscabo de ventajas resultantes para los Estados Unidos del GATT de 1994, en el sentido del párrafo 1 del artículo XXIII.

El 31 de mayo de 2005, Estados Unidos solicitó el establecimiento de un grupo especial. En su reunión de 20 de julio de 2005, el OSD estableció el Grupo Especial. Australia, Brasil, Canadá, China, Corea y Japón se reservaron sus derechos como terceros. En su reunión de 23 de septiembre de 2005, el OSD inició los procedimientos establecidos en el Anexo V del Acuerdo SMC. El 7 de octubre de 2005, los Estados Unidos solicitó al Director General que estableciera la composición del Grupo Especial. El Director General Adjunto Alejandro Jara, actuando en lugar del Director General (que se había inhibido en este asunto), estableció la composición del Grupo Especial el 17 de octubre de 2005.

El 13 de abril de 2006, el Presidente del Grupo Especial informó al OSD que no podría terminar su labor en el plazo de seis meses habida cuenta de las complejidades de fondo y de procedimiento que esta diferencia comporta. Por lo tanto, el Grupo Especial espera concluir su labor a finales del 2007.

#### **2.4.4 Requerimiento técnicos y otros requisitos**

- **Normativa técnica: Aeronaves**

- » *Reglamento (CEE) n° 3922/91 relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil*<sup>8</sup>.

El presente reglamento se refiere a la armonización de las normas técnicas y los procedimientos administrativos aplicables en el ámbito de la seguridad de la aviación civil, en particular al diseño, construcción, explotación y mantenimiento de aeronaves y a las personas y organismos implicados en dichas tareas.

- » *Reglamento (CE) n° 1592/2002 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea*<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Reglamento disponible en

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991R3922:ES:HTML>

Ver <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l24083.htm>

Para dar respuesta a las crecientes preocupaciones de los pasajeros, es preciso desarrollar diseños de aviones que mejoren el nivel de seguridad y la salud de los pasajeros. El Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional de 1944, en el que son partes todos los Estados miembros, establece ya unas normas mínimas encaminadas a garantizar la seguridad de la aviación civil y la protección medioambiental. El campo de aplicación del Reglamento se extiende a todos los ámbitos de la aviación civil. Quedan excluidas las aeronaves en servicio militar, aduanero o de policía, así como las personas y organizaciones ocupadas en estas actividades.

- » **Reglamento (CE) 1702/2003** que establece disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de organizaciones de diseño y producción<sup>10</sup>.

El presente Reglamento establece los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes para la certificación de la aeronavegabilidad y medioambiental de los productos, componentes y equipos, y comprende:

- a) la expedición de certificados de tipo, de certificados de tipo restringidos, de certificados de tipo suplementarios así como las modificaciones de dichos certificados;
- b) la expedición de certificados de aeronavegabilidad, certificados de aeronavegabilidad restringidos, autorizaciones de vuelo y certificados de aptitud para el servicio;
- c) la expedición de aprobaciones del diseño de reparaciones;
- d) la demostración de que cumplen los requisitos de protección medioambiental;
- e) la expedición de certificados de niveles de ruido;
- f) la identificación de productos, componentes y equipos;
- g) la certificación de determinados componentes y equipos;
- h) la certificación de las organizaciones de diseño y producción;
- i) la expedición de directivas de aeronavegabilidad.

- **Normativa técnica: Barcos y demás artefactos flotantes**

- » **Directiva 94/25/CE** relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Reglamento disponible en:

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2002/l\\_240/l\\_24020020907es00010021.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2002/l_240/l_24020020907es00010021.pdf)

Ver <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l24249.htm>

<sup>10</sup> **Reglamento (CE) 1702/2003** se encuentra en:

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2003/l\\_243/l\\_24320030927es00060079.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2003/l_243/l_24320030927es00060079.pdf)

<sup>11</sup> **Directiva 94/25/CE** disponible en:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994L0025:ES:HTML>

Más información sobre este Reglamento en: <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l21017.htm>

El objetivo de la presente Directiva es armonizar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros correspondientes a las características de seguridad de las embarcaciones de recreo y sus características medioambientales.

**Ámbito de aplicación.** La Directiva se aplica a tres ámbitos diferentes:

- el diseño y la construcción de embarcaciones de recreo, embarcaciones semiacabadas, motos acuáticas y componentes de equipo mencionados en la Directiva;
- las emisiones de escape producidas por motores de propulsión instalados sobre o en embarcaciones de recreo y motos acuáticas;
- las emisiones sonoras producidas por embarcaciones de recreo con motor de propulsión mixto sin escape integrado o de un motor intraborda, por motos acuáticas y por motores fueraborda y mixtos con escape integrado.

La Directiva no se aplica, entre otros, a las embarcaciones de competición deportiva, a las canoas, a los kayaks o a las góndolas, a las tablas de vela o de surf, a los originales y copias individuales de embarcaciones antiguas o a las embarcaciones experimentales, así como a los motores de propulsión instalados o específicamente destinados a la instalación en los tipos de embarcación mencionados.

También se excluyen de la presente Directiva las embarcaciones destinadas a transportar personas con fines comerciales que entran dentro del ámbito de la Directiva [82/714/CEE](#), relativa a embarcaciones de navegación interior.

**Exigencias esenciales y comercialización.** Las embarcaciones, las motos acuáticas, los componentes y los motores de propulsión (en lo sucesivo, «productos») deben cumplir los requisitos esenciales de seguridad, salud y protección del medio ambiente y de los consumidores. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para que únicamente puedan comercializarse y emplearse los productos si no entrañan peligro alguno para la seguridad y la salud de las personas, los bienes y el medio ambiente.

Otras normativas vinculadas con barcos y demás artefactos flotantes son:

- » *Directiva 96/98/CE sobre equipos marinos, cuyo objetivo es aumentar la seguridad en el mar y prevenir la contaminación marina mediante la aplicación de instrumentos internacionales en relación con el equipo que se haya de embarcar en los buques*

El objetivo de la directiva es:

- aumentar la seguridad en el mar y prevenir la contaminación marina mediante la aplicación uniforme de los instrumentos internacionales correspondientes
- garantizar la libre circulación de los equipos marinos en el interior de la Comunidad.

La directiva se aplica al

- equipo embarcado en un buque nuevo de la UE, independientemente del lugar en que esté situado el buque en el momento de su construcción;
- y al equipo embarcado en buques existentes de la UE si tal equipo es sustituido o embarcado por primera vez.

No se aplica al equipo ya embarcado en la fecha de entrada en vigor de la directiva.

- » *Directiva 97/70/CE por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros*

El objeto de la presente Directiva es establecer unas normas de seguridad para los buques de pesca de navegación marítima de eslora igual o superior a 24 metros, tanto nuevos como existentes en la medida en que el anexo del Protocolo de Torremolinos sea aplicable a estos últimos, y que:

- enarboleden el pabellón de un Estado miembro y estén matriculados en la Comunidad, o
- faenen en aguas interiores o en el mar territorial de un Estado miembro, o
- desembarquen sus capturas en un puerto de un Estado miembro.

Las embarcaciones de recreo dedicadas a la pesca no comercial quedan excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

- » *Directiva 98/18/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje<sup>12</sup>.*

La presente Directiva responde a la concienciación, tras los accidentes marítimos de los últimos años y la necesidad de mejorar la seguridad del transporte marítimo de pasajeros. La Directiva se aplica a: (i) los buques de pasaje nuevos; (ii) los buques de pasaje existentes de eslora igual o superior a 24 metros; (iii) las naves de pasaje de gran velocidad, con independencia de su pabellón, cuando realizan travesías nacionales.

Por el contrario, la Directiva no se aplica a:

- los buques de guerra;
- los buques de pasaje carentes de propulsión mecánica;
- las naves construidas con materiales distintos del acero o equivalentes y no cubiertas por las normas relativas a las naves de gran velocidad;
- los buques de madera y construcción primitiva;
- los buques de pasaje históricos;
- los yates de recreo;
- los buques utilizados exclusivamente en zona portuaria.

---

<sup>12</sup> **Directiva 96/98/CE** disponible en:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996L0098:ES:HTML>

**Directiva 97/70/CE** disponible en:

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/1998/l\\_034/l\\_03419980209es00010029.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/1998/l_034/l_03419980209es00010029.pdf)

**Directiva 98/18/CE** disponible en:

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/1998/l\\_144/l\\_14419980515es00010115.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/1998/l_144/l_14419980515es00010115.pdf)

---

• **Normativa técnica: Vehículos para vías férreas**

En cuanto a normativas relacionadas con los vehículos para vías férreas, se presenta lo siguiente:

- » *Directiva 2001/16/CE: relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional*

Esta Directiva se ha elaborado respetando la estructura y el contenido de la directiva sobre el sistema ferroviario de alta velocidad ([Directiva 96/48/CE](#)). No obstante, se han introducido una serie de cambios. Se trata, sobre todo, de los ámbitos de aplicación geográfica (red afectada) y técnico (subsistemas abarcados), del carácter progresivo de la imposición de nuevas especificaciones comunitarias, de la adopción de un programa de trabajo y de las prioridades para los trabajos del organismo común representativo y del Comité.

Como en el caso de la alta velocidad, la Directiva es el elemento básico de una arquitectura de tres niveles:

- la Directiva propiamente dicha, con los requisitos esenciales que el sistema debe respetar,
- las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), aprobadas en el marco establecido por la Directiva,
- el conjunto de las demás especificaciones europeas y, en particular, las normas europeas de los organismos europeos de normalización: CEN, CENELEC y ETSI.

La Directiva aborda la red ferroviaria transeuropea convencional en toda su extensión y complejidad, y se aplica a aquellas infraestructuras, equipos fijos, sistemas logísticos y material rodante, además de sus componentes, que desempeñen un papel decisivo desde el punto de vista de la interoperabilidad.

- » *Decisión 2004/447/CE que establece las características principales del sistema de clase A (ERTMS) del subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional mencionado en la Directiva 2001/16/CE*

El anexo A de la especificación técnica de interoperabilidad (ETI) adjunta a la Decisión 2002/731/CE que establece la ETI relativa al control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad se sustituye por el cuadro adjunto en anexo a la presente Decisión.

Las definiciones y características que deben respetarse en relación con los parámetros fundamentales de los sistemas de clase A (ERTMS) del subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional a que se refiere el anexo II de la Directiva 2001/16/CE figuran en el anexo de la presente Decisión.

- » *Decisión 2006/66/CE que establece la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema material rodante-ruido del sistema ferroviario transeuropeo convencional*

La especificación técnica de interoperabilidad (en lo sucesivo denominada "ETI") referente al subsistema "ruido" del sistema ferroviario transeuropeo convencional mencionado en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2001/16/CE será la que figura en el anexo de la presente Decisión. La ETI será plenamente

aplicable al material rodante del sistema ferroviario transeuropeo convencional definido en el anexo I de la Directiva 2001/16/CE.

Cuando los Estados miembros sean signatarios de acuerdos que impliquen obligaciones sobre límites de emisión de ruido, dichos Estados los notificarán a la Comisión en un plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de la presente Decisión. Los tipos de acuerdos que deberán notificarse son:

- a) los acuerdos nacionales entre los Estados miembros y las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras, suscritos con carácter permanente o temporal y requeridos por las características específicas o locales del servicio de transporte correspondiente;
- b) los acuerdos bilaterales o multilaterales entre las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras o las autoridades de seguridad que aporten niveles significativos de interoperabilidad regional o local;
- c) los acuerdos internacionales entre uno o más Estados miembros y, al menos, un tercer país, o bien entre empresas ferroviarias o administradores de infraestructuras de Estados miembros y, al menos, una empresa ferroviaria o administrador de infraestructura de un tercer país que aporten niveles significativos de interoperabilidad regional o local.

» *Decisión 2006/679/CE que establece la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de control, mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional*<sup>13</sup>.

La presente ETI se ocupa del subsistema de control-mando y señalización, que figura en la lista del anexo II, punto 1, de la Directiva 2001/16/CE. En el presente documento se denomina "subsistema de control-mando". De conformidad con el artículo 5, apartado 3, de la Directiva 2001/16/CE, la presente ETI:

- a) indica el ámbito de aplicación que cubre (parte de la red o del material rodante contemplados en el anexo I de la Directiva; subsistema o parte del subsistema contemplados en el anexo II de la Directiva): capítulo 2 (Definición del subsistema y ámbito de aplicación);

---

<sup>13</sup> **Directiva 2001/16/CE** disponible en:

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2001/l\\_110/l\\_11020010420es00010027.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2001/l_110/l_11020010420es00010027.pdf)

Para más información, ver: <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l24229.htm>

Información sobre **Decisión 2004/447/CE** disponible en:

<http://eurlex.europa.eu/Notice.do?val=386930:cs&lang=es&list=386931:cs,386930:cs,342972:cs.&pos=2&page=1&nbl=3&pgs=10&hwords=>

**Decisión 2006/66/CE** disponible en:

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2006/l\\_037/l\\_03720060208es00010049.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2006/l_037/l_03720060208es00010049.pdf)

**Decisión 2006/679/CE** se encuentra en:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:284:0001:01:ES:HTML>

b) precisa los requisitos esenciales para el subsistema de control-mando de que se trate y sus interfaces con otros subsistemas: capítulo 3 (Requisitos esenciales del subsistema de control-mando);

c) define las especificaciones funcionales y técnicas que deben respetar el subsistema y sus interfaces respecto de otros subsistemas.

d) determina los componentes de interoperabilidad y las interfaces objeto de especificaciones europeas, incluidas las normas europeas, que son necesarios para lograr la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional: capítulo 5 (Componentes de interoperabilidad);

e) indica, en cada uno de los casos previstos, los procedimientos de evaluación de la conformidad o idoneidad para su uso.

f) indica la estrategia de aplicación de la ETI.

g) indica, para el personal afectado, las condiciones de cualificación profesional y de higiene y seguridad en el trabajo requeridas para la explotación y el mantenimiento del citado subsistema, así como para la aplicación de la ETI: capítulo 4 (Caracterización del subsistema).

#### 2.4.5 Reglas de origen

En el siguiente cuadro, se detalla la regla de origen que deben cumplir todos los productos comprendidos en este sectorial, para obtener un tratamiento arancelario preferencial en la UE, de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo de Asociación entre Chile y la Unión Europea y el Sistema Generalizado de Preferencias vigente a julio de 2007:

**Cuadro 65.7**  
**Regla de origen para el sector de otros medios de transporte**

#### Capítulo 86

Acuerdo de Asociación entre CH-UE <sup>14</sup>	Sistema Generalizado de Preferencias <sup>15</sup>	Interpretación <sup>16</sup>
ex capítulo 86 Vehículos y material para vías férreas o similares y sus partes; aparatos mecánicos, incluso electromecánicos, de señalización	ex capítulo 86 Vehículos y material para vías férreas o similares y sus partes; aparatos mecánicos, incluso electromecánicos, de señalización	Esta regla aplica a la mayoría de las mercancías clasificadas en el capítulo 86. La única regla distinta que aplica a la partida 8606 se indica

<sup>14</sup> Regla de origen de conformidad con el Apéndice II del Anexo III del Acuerdo de Asociación entre Chile y la Unión Europea

<sup>15</sup> Regla de origen de conformidad el Anexo 15 del Reglamento (CE) No. 881/2003 de la Comisión del 21 de mayo de 2003.

<sup>16</sup> La regla de origen específica (ROE) aplica para productos que incorporen materiales importados, no originarios, siempre que sean objeto de las transformaciones o elaboraciones citadas en la ROE.

<p><b>para vías de comunicación, con excepción de:</b> Fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p><b>para vías de comunicación, a excepción de:</b> Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p>más adelante. Esta regla permite la importación de materias primas no originarias siempre que el valor de las mismas no exceda del 40% del precio franco fábrica del producto final.</p>
<p><b>8608</b> <b>Material fijo de vías férreas o similares; aparatos mecánicos, incluso electromecánicos, de señalización, de seguridad, control o mando, para vías férreas o similares, carreteras o vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones portuarias o aeropuertos; sus partes</b> Fabricación: - en la que todos los materiales utilizados se clasifican en una partida diferente a la del producto, y - en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto.  <b>Regla optativa</b> Fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 30 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p><b>8608</b> <b>Material fijo de vías férreas o similares; aparatos mecánicos, incluso electromecánicos, de señalización, de seguridad, control o mando, para vías férreas o similares, carreteras o vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones portuarias o aeropuertos; sus partes</b> Fabricación: - a partir de materias de cualquier partida, excepto a partir de las materias de la misma partida que el producto, y - en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto  <b>Regla optativa</b> Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 30 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p>La regla indica que se permite la importación de materias primas no originarias, siempre que éstas clasifiquen en una partida distinta a la del producto final. También se establece un requisito con respecto al valor de las materias primas importadas, ya que el valor de éstas no debe exceder del 40% del precio franco fábrica del producto final.  Adicionalmente, si no se logra cumplir esta regla, puede aplicar la regla optativa, la cual permite que se importen materiales (incluso partes de la misma partida 8606) siempre que el valor de las mismas no exceda el 30% del precio franco fábrica del producto.</p>

## Capítulo 88

Acuerdo de Asociación entre CH-UE <sup>17</sup>	Sistema Generalizado de Preferencias <sup>18</sup>	Interpretación <sup>19</sup>
<p><b>ex capítulo 88</b> <b>Aeronaves, vehículos espaciales, y sus partes, con excepción de:</b> Fabricación en la que todos los materiales utilizados se clasifican en una partida diferente a la del producto</p> <p><b>Regla optativa</b> Fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p><b>ex capítulo 88</b> <b>Aeronaves, vehículos espaciales, y sus partes, a excepción de:</b> Fabricación a partir de materias de cualquier partida, excepto a partir de las materias de la misma partida que el producto</p> <p><b>Regla optativa</b> Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p>Esta regla aplica a la mayoría de las mercancías clasificadas en el capítulo 88, con excepción de las reglas más específicas que se indican más adelante</p> <p>De conformidad con la regla, se permite la importación de materias primas no originarias, siempre que éstas clasifiquen en una partida distinta a la del producto final.</p> <p>Adicionalmente, si no se logra cumplir esta regla, puede aplicar la regla optativa, la cual permite la importación de materias primas no originarias siempre que el valor de las mismas no exceda del 40% del precio franco fábrica del producto final.</p>
<p><b>Ex 8804</b> <b>Paracaídas de aspas giratorias</b> Fabricación a partir de materiales de cualquier partida, incluso a partir de los demás materiales de la partida 8804</p> <p><b>Regla optativa</b> Fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p><b>ex 8804</b> <b>Paracaídas de aspas giratorias</b> Fabricación a partir de materias de cualquier partida, incluso a partir de las demás materias de la partida 8804</p> <p><b>Regla optativa</b> Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p>La regla indica que se permite la importación de mercancías no originarias clasificadas en cualquier partida (incluso en la misma partida 8804) Es decir, podría importar accesorios o partes de paracaídas.</p> <p>Adicionalmente, si no se logra cumplir esta regla, puede aplicar la regla optativa, la cual establece un requisito con respecto al valor de las materias primas importadas, ya que el valor de éstas no debe exceder del 40% del precio franco</p>

<sup>17</sup> Regla de origen de conformidad con el Apéndice II del Anexo III del Acuerdo de Asociación entre Chile y la Unión Europea

<sup>18</sup> Regla de origen de conformidad el Anexo 15 del Reglamento (CE) No. 881/2003 de la Comisión del 21 de mayo de 2003.

<sup>19</sup> La regla de origen específica (ROE) aplica para productos que incorporen materiales importados, no originarios, siempre que sean objeto de las transformaciones o elaboraciones citadas en la ROE.

Acuerdo de Asociación entre CH-UE <sup>17</sup>	Sistema Generalizado de Preferencias <sup>18</sup>	Interpretación <sup>19</sup>
		fábrica del producto final.
<p><b>8805</b> <b>Aparatos y dispositivos para lanzamiento de aeronaves; aparatos y dispositivos para aterrizaje en portaaviones y aparatos y dispositivos similares; aparatos de entrenamiento de vuelo en tierra; sus partes</b> Fabricación en la que todos los materiales utilizados se clasifican en una partida diferente a la del producto</p> <p><b>Regla optativa</b> Fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 30 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p><b>8805</b> <b>Aparatos y dispositivos para lanzamiento de aeronaves; aparatos y dispositivos para aterrizaje en portaaviones y aparatos y dispositivos similares; aparatos de entrenamiento de vuelo en tierra; sus partes</b> Fabricación a partir de materias de cualquier partida, excepto a partir de las materias de la misma partida que el producto</p> <p><b>Regla optativa</b> Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 30 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p>De conformidad con la regla, se permite la importación de materias primas no originarias, siempre que éstas clasifiquen en una partida distinta a la del producto final.</p> <p>Adicionalmente, si no se logra cumplir esta regla, puede aplicar la regla optativa, la cual permite la importación de materias primas no originarias clasificadas en cualquier partida (incluso en la misma partida 8805) siempre que el valor de las mismas no exceda del 30% del precio franco fábrica del producto final.</p>

## Capítulo 89

Acuerdo de Asociación entre CH-UE <sup>20</sup>	Sistema Generalizado de Preferencias <sup>21</sup>	Interpretación <sup>22</sup>
<p><b>capítulo 89</b> <b>Barcos y demás artefactos flotantes</b> Fabricación en la que todos los materiales utilizados se clasifican en una partida diferente a la del producto. No obstante, no pueden utilizarse los cascos de la partida 8906</p>	<p><b>capítulo 89</b> <b>Barcos y demás artefactos flotantes</b> Fabricación a partir de materias de cualquier partida, excepto a partir de las materias de la misma partida que el producto. No obstante, no pueden utilizarse los cascos de la partida 8906</p>	<p>Esta regla aplica para todas las mercancías clasificadas en el capítulo 89.</p> <p>De conformidad con la regla, se permite la importación de materias primas no originarias, siempre que éstas clasifiquen en una partida distinta a la del producto final. No obstante, no pueden utilizarse los</p>

<sup>20</sup> Regla de origen de conformidad con el Apéndice II del Anexo III del Acuerdo de Asociación entre Chile y la Unión Europea

<sup>21</sup> Regla de origen de conformidad el Anexo 15 del Reglamento (CE) No. 881/2003 de la Comisión del 21 de mayo de 2003.

<sup>22</sup> La regla de origen específica (ROE) aplica para productos que incorporen materiales importados, no originarios, siempre que sean objeto de las transformaciones o elaboraciones citadas en la ROE.

Acuerdo de Asociación entre CH-UE <sup>20</sup>	Sistema Generalizado de Preferencias <sup>21</sup>	Interpretación <sup>22</sup>
<p><b>Regla optativa</b> Fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p><b>Regla optativa</b> Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p>	<p>cascos de la partida 8906 (es decir, éstos deben ser originarios)</p> <p>Adicionalmente, si no se logra cumplir esta regla, puede aplicar la regla optativa, la cual permite la importación de materias primas no originarias (incluso cascos de la partida 8906) siempre que el valor de las mismas no exceda del 40% del precio franco fábrica del producto final.</p>

### 3. El sector otros medios de transporte en Costa Rica

En Costa Rica existe producción de botes, embarcaciones de recreo y balsas inflables, así como también una industria bastante desarrollada en la prestación de servicios de mantenimiento de aeronaves (Coopesa)

Según datos de Procomer, las exportaciones de Costa Rica hacia la UE de otros medios totalizaron en el 2005 los €2,1 millones. Fueron cinco los productos exportados: las demás partes de aviones o helicópteros (subpartida 880330); las demás partes, para los apartados de las partidas 88.01 u 88.02 (subpartida 880390); los demás, yates y demás barcos y embarcaciones de recreo o deporte; barcas (botes) de remo y canoas (subpartida 890399); balsas inflables (subpartida 890710) y contenedores -incluidos los contenedores cisterna y los contenedores de depósito (subpartida 860900).

En el año 2006, las exportaciones costarricenses hacia la UE con respecto a las exportaciones totales, en los productos incluidos en este estudio, representaron un 5,9% de las exportaciones totales. El destino más importante de las exportaciones de Costa Rica son los EE.UU., mercado hacia donde se dirigió el 52,8% de la oferta exportable costarricense vinculada a los otros medios de transporte. Otros países que superaron a la UE como destino de las exportaciones de Costa Rica en este sector son Colombia (12,3% del total exportado), Brasil (8,7%) y Panamá (6,6%).

En cuanto a las importaciones de Costa Rica provenientes de la UE, en lo que respecta a otros medios, las mismas contabilizaron €1,9 millones. Sobresalen cuatro productos: remolcadores y barcos empujadores (subpartida 890400); helicópteros de peso en vacío superior a 2.000 kg (subpartida 880212); los demás barcos para transporte de mercancías y demás barcos concebidos para transporte mixto de personas y mercancías (subpartida 890190); barcos de vela, incluso con motor auxiliar (subpartida 890391).

En el balance general de exportaciones e importaciones entre Costa Rica y la UE, se presentó durante el 2005 un superávit comercial en el caso costarricense superior a €200.000.

En Costa Rica se aplica un arancel que se encuentra entre 0% y 15%. El arancel de 15% se cobra sobre los yates y demás barcos y embarcaciones de recreo o deporte; barcas (botes) de remo y canoas (partida 8903 del Sistema Armonizado).

#### **4. El sector otros medios de transporte en Centroamérica**

Los cinco países de Centroamérica carecen de administraciones marítimas apropiadas. En los últimos años, algunas líneas regionales de transporte, en particular las pequeñas, han entrado en un proceso de consolidación y alianzas con líneas más grandes, causados por una combinación de reducción de fletes y de la necesidad de ofrecer mejores servicios. Al mismo tiempo, las líneas restantes han aumentado su oferta de servicios, tanto en términos de capacidad de las naves, como en frecuencia. En algunos casos, hasta han llegado a triplicar la frecuencia del servicio<sup>23</sup>.

No obstante, en la región, salvo por el caso costarricense, ningún otro país produce embarcaciones de escala importante, salvo para la pesca artesanal.

Las exportaciones centroamericanas de otros medios sumaron €18,6 millones, mientras que las importaciones fueron de €5,8 millones (ver Anexo II). Las exportaciones e importaciones de la Región hacia Europa sumaron €2,2 y €2,3 millones, respectivamente. Los principales productos de exportación en este subsector a nivel centroamericano son (i) las demás partes de aviones o helicópteros (€12,4 millones, subpartida 880330); (ii) paracaídas, incluidos los dirigibles, planeadores (parapentes) o de aspas giratorias; sus partes y accesorios (€1,7 millones, subpartida 880400) y (iii) balsas inflables (€1,2 millones, subpartida 890710).

Por su parte, los principales productos de importación son (i) las demás partes de aviones o helicópteros (€8,8 millones, subpartida 880330), (ii) los demás yates, barcos y embarcaciones de recreo o deporte; barcos de remo y canoas (€3,9 millones, subpartida 890399) y (iii) helicópteros: de peso en vacío inferior o igual a 2.000 kg (€1,4 millones, subpartida 880211).

En Centroamérica, el arancel NMF que se aplica a este sector oscila entre 0% y 15%. A todas las subpartidas incluidas en este estudio sectorial se les aplica un arancel que se encuentra armonizado en toda Centroamérica<sup>24</sup>. Por consiguiente, al igual que en Costa Rica, en el resto de la región el arancel de 15% se aplica sobre los yates y demás barcos y embarcaciones de recreo o deporte; barcas (botes) de remo y canoas.

<sup>23</sup> Umaña, Mario, Infraestructura Avanzada de Transportes para el Desarrollo Sostenible y la Integración de Centroamérica.

<sup>24</sup> Fuente: SIECA.

## ANEXO I: Cuadro comparativo sobre comercio Centroamérica-UE-MCCA

**Cuadro 65.8**  
**Otros medios de transporte: Comercio exterior de Centroamérica con la UE,**  
**por subpartida arancelaria**

SA Subpartida 6D	Descripción	Centroamérica con el mundo		Centroamérica con la UE		Centroamérica con MCCA	
		Exportaciones 2005 (Mill. Euros)	Importaciones 2005 (Mill. Euros)	Exportaciones 2005 (Mill. Euros)	Importaciones 2005 (Mill. Euros)	Exportaciones a UE 2005 (Mill. Euros)	Importaciones desde UE 2005 (Mill. Euros)
860110	Locomotoras y locotransportes, de fuente externa de electricidad	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
860120	Locomotoras y locotransportes, de acumuladores eléctricos	0,0	0,0	-	-	0,0	-
860210	Locomotoras diesel-eléctricas	-	0,1	-	-	-	-
860290	Las demás locomotoras y locotransportes; ténderes	0,0	0,0	-	-	-	-
860310	Automotores para vías férreas y tranvías autopropulsados, de fuente externa de electricidad	-	0,0	-	-	-	-
860390	Los demás automotores para vías férreas y tranvías autopropulsados	-	0,0	-	-	-	-

860400	Vehículos para mantenimiento o servicio de vías férreas o similares, incluso autopropulsados (por ejemplo vagones taller, vagones grúas, vagones equipados para apisonar balasto, alinear vías, coches para ensayos y vagonetas de inspección de vía)	0,0	0,0	-	-	-	-
860500	Coches de viajeros, furgones de equipajes, coches correo y demás coches especiales, para vías férreas o similares (excepto los coches de la partida N° 86.04)	-	0,0	-	-	-	-
860610	Vagones cisterna y similares	-	0,0	-	-	-	0,0
860620	Vagones isotérmicos, refrigerantes o frigoríficos, excepto los de la subpartida N° 8606.10	-	0,0	-	-	-	-
860630	Vagones de descarga automática, excepto los de las subpartidas N° 8606.10 ó 8606.20	-	0,0	-	-	-	-
860691	Los demás vagones para transporte de mercancías sobre carriles (rieles), cubiertos y cerrados	-	0,0	-	-	-	-
860692	Los demás vagones para transporte de mercancías sobre carriles (rieles), abiertos, con pared fija de altura superior a 60 cm	-	-	-	-	-	-
860699	Los demás vagones para transporte de mercancías sobre carriles (rieles)	0,0	0,0	-	-	0,0	-
860711	Bojes y "bissels", de tracción	-	-	-	-	-	-

860712	Los demás bojes y "bissels"	-	-	-	-	-	-
860719	Ejes y ruedas de bojes y "bissels", incluidas las partes	-	0,1	-	0,0	-	-
860721	Frenos de aire comprimido y sus partes	0,0	0,0	-	-	-	-
860729	Los demás frenos y sus partes	0,0	0,0	-	-	0,0	-
860730	Ganchos y demás sistemas de enganche, topes, y sus partes	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0
860791	Partes de locomotoras o locotractores	-	0,0	-	0,0	-	-
860799	Las demás partes de vehículos para vías férreas o similares	-	0,0	-	0,0	-	0,0
860800	Material fijo de vías férreas o similares; aparatos mecánicos (incluso electromecánicos) de señalización, seguridad, control o mando, para vías férreas o similares, carreteras o vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones	0,0	0,1	-	0,0	0,0	0,0
860900	Contenedores (incluidos los contenedores cisterna y los contenedores de depósito) especialmente concebidos y equipados para uno o varios medios de transporte	0,3	2,2	0,0	0,4	0,0	0,1
880110	Globos y dirigibles; planeadores y alas planeadoras	-	0,0	-	0,0	-	0,0
880190	Las demás aeronaves no propulsadas con motor	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
880211	Helicópteros: De peso en vacío inferior o igual a 2.000 kg	0,0	1,4	-	0,0	-	-

880212	Helicópteros: De peso en vacío superior a 2.000 kg	0,6	0,7	-	0,7	0,6	-
880220	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío inferior o igual a 2.000 kg	-	0,6	-	-	-	-
880230	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 2.000 kg pero inferior o igual a 15.000 kg	0,0	0,6	-	0,0	0,0	0,0
880240	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 15.000 kg	0,0	-	-	-	0,0	-
880260	Vehículos espaciales, incluidos los satélites, y sus vehículos de lanzamiento y vehículos suborbitales	-	0,0	-	-	-	-
880310	Hélices y rotores, y sus partes	0,0	0,5	-	0,1	0,0	0,0
880320	Trenes de aterrizaje y sus partes	0,2	0,3	-	0,0	0,0	-
880330	Las demás partes de aviones o helicópteros	12,4	8,8	1,1	0,0	0,0	0,0
880390	Las demás (Partes de los aparatos de las partidas 8801 u 8802)	1,0	0,8	0,6	0,0	0,0	0,0
880400	Paracaídas, incluidos los dirigibles, planeadores (parapentes) o de aspas giratorias; sus partes y accesorios	1,7	0,0	-	0,0	-	-
880510	Aparatos y dispositivos para lanzamiento de aeronaves y sus partes; aparatos y dispositivos para aterrizaje en portaaviones y aparatos y dispositivos similares, y sus partes	-	0,0	-	-	-	-
880521	Simuladores de combate aéreo y sus partes	-	0,1	-	-	-	-
880529	Los demás (Aparatos de entrenamiento de vuelo en tierra y sus partes)	0,0	0,0	-	-	-	-

890110	Transatlánticos, barcos para excursiones (de cruceros) y barcos similares concebidos principalmente para transporte de personas; transbordadores:	0,2	0,2	-	-	0,0	-
890120	Barcos cisterna.	-	-	-	-	-	-
890130	Barcos frigoríficos, excepto los de la subpartida no 8901.20	-	-	-	-	-	-
890190	Los demás barcos para transporte de mercancías y demás barcos concebidos para transporte mixto de personas y mercancías:	-	0,3	-	0,3	-	-
890200	BARCOS DE PESCA; BARCOS FACTORIA Y DEMAS BARCOS PARA TRATAMIENTO O PREPARACION DE CONSERVAS DE PRODUCTOS DE PESCA	0,0	0,6	-	-	0,0	0,1
890310	Embarcaciones inflables.	0,0	0,1	-	0,0	-	0,0
890391	Barcos de vela, incluso con motor auxiliar.	0,0	0,2	-	0,1	-	-
890392	Barcos de motor, excepto los de motor fueraborda.	0,0	1,2	-	0,0	0,0	-
890399	Los demás.	0,5	3,9	0,1	0,0	0,0	0,0
890400	REMOLCADORES Y BARCOS EMPUJADORES.	-	0,7	-	0,7	-	-
890510	Dragas.	-	0,1	-	0,1	-	-
890520	Plataformas de perforación o explotación, flotantes o sumergibles	0,1	0,1	-	-	0,0	-
890590	Los demás	0,0	0,1	-	0,0	-	-

890600	LOS DEMAS BARCOS, INCLUIDOS LOS NAVIOS DE GUERRA Y BARCOS DE SALVAMENTO QUE NO SEAN DE REMOS	-	0,5	-	0,0	-	-
890710	Balsas inflables.	1,2	0,0	0,3	0,0	0,1	0,0
890790	Los demás	0,3	1,0	0,1	0,1	0,2	0,2
890800	BARCOS Y DEMAS ARTEFACTOS FLOTANTES PARA DESGUACE.	-	0,0	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>18,6</b>	<b>25,8</b>	<b>2,2</b>	<b>2,7</b>	<b>1,0</b>	<b>0,4</b>

Fuente: SIECA

## Anexo II: Comercio bilateral Costa Rica – Unión Europea

**Cuadro 65.9**  
**Unión Europea: Productos importados desde Costa Rica**

Subpartida	Descripción	Valor en euros			Imp. Relativa respecto al total importado por subpartida (2005)
		2003	2004	2005	
880240	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 15,000 kg	1.194.009	-	-	-
880330	Las demás partes de aviones o helicópteros	423	2.691	12.983	0,00%
890310	Embarcaciones inflables, de recreo o deporte	309.084	323.077	340.814	0,29%
890392	Barcos de motor, excepto los de motor fueraborda, de recreo o deporte	62.281	32.681	30.014	0,00%
890399	Los demás yates, barcos y embarcaciones de recreo o deporte; barcos de remo y canoas	8.863	37.684	102.799	0,03%
890710	Balsas inflables	88.157	38.462	63.767	0,18%
<b>TOTAL</b>		<b>1.662.817</b>	<b>434.595</b>	<b>550.377</b>	

Fuente: Eurostat

**Cuadro 65.10**  
**Unión Europea: Principales productos exportados hacia Costa Rica**

Subpartida	Descripción	Valor en euros			Imp. Relativa respecto al total exportado por subpartida (2005)
		2003	2004	2005	
880110	Planeadores y alas volantes	40.221	-	-	-
880220	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío inferior o igual a 2,000 kg	-	-	21.759	0,01%
880240	Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 15,000 kg	-	73.775.328	-	-
880320	Trenes de aterrizaje y sus partes, para los aparatos de las partidas 88.01 u 88.02	5.786	2.535	5.767	0,00%

Para mayor información consulte: <http://www.aacue.go.cr>

880330	Las demás partes de aviones o helicópteros	47.561	271.022	-	-
880400	Paracaídas, incluidos los paracaídas dirigibles, planeadores (parapentes) o giratoiros; sus partes y accesorios	5.706	9.291	-	-
890310	Embarcaciones inflables, de recreo o deporte	1.800	34.054	8.600	0,01%
890391	Barcos de vela, incluso con motor auxiliar, de recreo o deporte		642.498	819.137	0,05%
890392	Barcos de motor, excepto los de motor fueraborda, de recreo o deporte	729.204	1.000	9.353.640	0,17%
890399	Los demás yates, barcos y embarcaciones de recreo o deporte; barcos de remo y canoas	16.789	-	-	-
890690	Los demás barcos	293.430	-	115.350	0,04%
890710	Balsas inflables		-	4.146	0,01%
890790	Los demás artefactos flotantes	1.394	-	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>1.141.891</b>	<b>74.735.728</b>	<b>10.328.399</b>	

Fuente: Eurostat