

**CRITERIOS DE LA OACI
SOBRE IMPUESTOS EN LA ESFERA
DEL TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL**

TERCERA EDICIÓN — 2000



*Aprobado por el Consejo el 24 de febrero de 2000
Publicado por encargo del Consejo*

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Publicado por separado en español, árabe, francés, inglés y ruso, por la Organización de Aviación Civil Internacional. Toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones, debe dirigirse al Secretario General.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque u orden de pago) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra. En la Sede de la OACI también se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (American Express, MasterCard o Visa).

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7
Teléfono: +1 (514) 954-8022; Facsímile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; Correo-e: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Alemania. UNO-Verlag GmbH, Am Hofgarten 10, D-53113 Bonn
Teléfono: +49 (0) 2 28-9 49 0 20; Facsímile: +49 (0) 2 28-9 49 02 22; Correo-e: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Teléfono: +86 137 0177 4638; Facsímile: +86 21 5888 1629; Correo-e: glormaster@online.sh.cn

Egipto. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Teléfono: +20 (2) 267 4840; Facsímile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; Correo-e: icao@idsc.net.eg

Eslovaquia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / Teléfono: +421 (7) 4857 1111; Facsímile: +421 (7) 4857 2105

España. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsímile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: sssc.ventasaoaci@aena.es

Federación de Rusia. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Teléfono: +7 (095) 417-0405; Facsímile: +7 (095) 417-0254

Francia. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Teléfono: +33 (1) 46 41 85 85; Facsímile: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA; Correo-e: icaournat@paris.icao.int

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 o 17 Park Street, Calcutta 700016
Teléfono: +91 (11) 331-5896; Facsímile: +91 (11) 332-2639

Japón. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Teléfono: +81 (3) 3503-2686; Facsímile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Teléfono: +254 (20) 622 395; Facsímile: +254 (20) 623 028; Sitatex: NBOCAYA; Correo-e: icao@icao.unon.org

México. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsímile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Teléfono: +234 (1) 4979780; Facsímile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; Correo-e: aviation@landovercompany.com

Perú. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsímile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Reino Unido. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Teléfono: +44 161 499 0023; Facsímile: +44 161 499 0298 Correo-e: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Teléfono: +221 839 9393; Facsímile: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Correo-e: icaodkr@icao.sn

Sudáfrica. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Teléfono: +27 (11) 315-0003/4; Facsímile: +27 (11) 805-3649; Correo-e: avex@iafrica.com

Suiza. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Teléfono: +41 021 943 2673; Facsímile: +41 021 943 3605; Correo-e: mvandiermen@adeco.org

Tailandia. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Teléfono: +66 (2) 537 8189; Facsímile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; Correo-e: icao_apac@bangkok.icao.int

3/04

Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI

Este catálogo anual comprende los títulos de todas las publicaciones y ayudas audiovisuales disponibles.

En suplementos mensuales se anuncian las nuevas publicaciones y ayudas audiovisuales, enmiendas, suplementos, reimpressiones, etc.

Puede obtenerse gratuitamente pidiéndolo a la Subsección de venta de documentos, OACI.

**CRITERIOS DE LA OACI
SOBRE IMPUESTOS EN LA ESFERA
DEL TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL**

(Doc 8632)



TERCERA EDICIÓN — 2000

Preámbulo

Después de un estudio exhaustivo de los diversos problemas existentes y previstos en relación con los impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, el Consejo adoptó en 1951 tres resoluciones y una recomendación sobre el asunto que se publicaron en el Doc 7145. Atendiendo a la Resolución A15-16 de la Asamblea en la que se analizaba la posibilidad de una nueva iniciativa en esta esfera, el Consejo emprendió un examen exhaustivo de todos los aspectos relacionados con la cuestión y, en la cuarta sesión de su 59° período de sesiones, celebrada el 14 de noviembre de 1966, decidió volver a formular las Resoluciones y la Recomendación, teniendo en cuenta los acontecimientos registrados desde 1951, reafirmando al mismo tiempo sus principios fundamentales. El Consejo decidió también publicarlas en el documento normativo Doc 8632 para que los Estados contratantes tomaran medidas y para proporcionar textos explicativos para orientación de los Estados y de los explotadores internacionales.

Las resoluciones y la recomendación de 1966 trataban sobre:

- i) impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes, cuando una aeronave matriculada en un Estado llega al territorio aduanero de otro Estado o sale de dicho territorio;
- ii) impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes cuando una aeronave matriculada en un Estado hace sucesivas escalas en dos o más aeropuertos en el territorio aduanero de otro Estado;
- iii) impuestos sobre los ingresos y las aeronaves de las empresas de transporte aéreo internacional;
- iv) impuestos relativos a la venta o el uso del transporte aéreo internacional.

En su 26° período de sesiones celebrado en 1986, la Asamblea adoptó la Resolución A26-15 en la que se encargaba

al Consejo que examinara si se cumplían estas resoluciones y recomendación y que considerara la necesidad de nuevas medidas prácticas para reafirmar y reforzar los principios fundamentales de sus criterios en esta esfera. Después de consultar a los Estados, el Consejo comunicó los resultados de su examen al 29° período de sesiones de la Asamblea, el cual convino en el enfoque dado por el Consejo a la revisión de las resoluciones y recomendación de 1966, cuyos resultados se publicaron en la segunda edición del presente documento en enero de 1994. El 29° período de sesiones de la Asamblea reforzó asimismo la importancia de esta declaración de principios adoptando la Resolución A29-18 en la que se exhortaba a los Estados contratantes a que siguieran las Resoluciones del Consejo contenidas en ese documento.

Durante el trienio de 1996-1998, el Consejo llevó a cabo una revisión completa de los criterios y llegó a la conclusión de que las cuatro resoluciones seguían siendo esencialmente válidas pero que deberían refundirse, sin cambios de fondo, en una sola. El objetivo de dicha refundición consistiría en proporcionar a los Estados y demás usuarios una presentación más concisa, transparente, útil y conveniente de la postura de la Organización respecto a los impuestos. El 32° período de sesiones de la Asamblea tomó nota de este enfoque, que reflejaba el fondo de la Resolución A29-18 en la nueva Resolución A32-17 — Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo (Apéndice E).

En la tercera sesión de su 156° período de sesiones, celebrada el 24 de febrero de 1999, el Consejo adoptó la Resolución relativa a los impuestos sobre el transporte aéreo internacional (refundida), que aparece en el presente documento. Al adoptarla, el Consejo destacó que estos criterios sobre impuestos se revisarían y ajustarían si debiera cambiar, en cualquier momento, la actual postura de la Organización sobre derechos e impuestos ambientales (comunicación AN 1/17.9-97/62 de fecha 11 de junio de 1997) de una manera que pudiese tener repercusiones en los mencionados criterios.

Índice

Página

INTRODUCCIÓN	1
SECCIÓN I — Resolución del Consejo relativa a los impuestos sobre el transporte aéreo internacional	3
SECCIÓN II — Comentarios sobre la Resolución del Consejo	6

Introducción

1. Desde hace mucho tiempo se ha reconocido que el transporte aéreo internacional plantea un número de problemas especiales o únicos en la esfera de imposición. La imposición en la esfera del transporte aéreo internacional es una cuestión compleja y abarca muchos aspectos, considerando la variedad de artículos que pueden estar sujetos a impuestos, así como las clases de impuestos que pueden establecerse. Entre los artículos que están comúnmente sujetos a impuestos y que en el pasado se han considerado con el fin de evitar la múltiple imposición, figuran los que se refieren a combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos consumidos por las aeronaves durante el vuelo, los ingresos provenientes de la explotación de las aeronaves, la propia aeronave y sus componentes, los repuestos y el equipo terrestre necesario para su operación. Los impuestos pueden incluir los que gravan los ingresos, la importación, la exportación, los impuestos indirectos, a las ventas, al consumo o derechos o impuestos internos. A diferencia de otras categorías de empresas, en las que un Estado hace negocios en otro, los ingresos del transporte aéreo internacional se basan en el uso de aeronaves que necesitan cantidades importantes de combustible en operaciones entre varias jurisdicciones fiscales, llevándose a cabo un porcentaje elevado de dichas operaciones fuera de toda jurisdicción fiscal, a saber, por encima de la alta mar.

2. En el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) no se propuso tratar en forma exhaustiva las cuestiones relativas a impuestos. En el Convenio simplemente se dispone [véase el Artículo 24 a)] que el combustible y los aceites lubricantes de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando lleguen al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo de tal aeronave cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos del pago de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos e impuestos similares, ya sean nacionales o locales. El mismo artículo del Convenio de Chicago se refiere también a la admisión temporal libre de derechos, de aeronaves en vuelo que procedan, se dirijan o atraviesen el territorio de otro Estado contratante, y a la exención de derechos de aduana de las piezas de repuesto, equipos ordinarios y suministros.

3. Los problemas de imposición relacionados con el equipo de aeronaves, los repuestos, el equipo terrestre y los suministros también se han tratado sobre una base multilateral, mediante la elaboración, por parte de las reuniones departamentales de facilitación, de normas y métodos recomendados internacionales para su inclusión en el Anexo 9 al Convenio de Chicago, y el Consejo adoptó en 1951 una resolución y una

recomendación relativas a impuestos sobre el combustible, una resolución relativa a impuestos sobre los ingresos y sobre las aeronaves, y una resolución relativa a la venta o el uso del transporte aéreo internacional (véase el Doc 7145) que fueron posteriormente enmendadas y ampliadas por las declaraciones de principios contenidas en el Doc 8632 publicado en 1966. Las resoluciones y recomendación en cuestión estaban concebidas para reconocer el carácter único de la aviación civil y la necesidad de eximir del pago de impuestos determinados aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional. Fueron adoptadas debido a que la imposición múltiple sobre las aeronaves, el combustible, los suministros técnicos y los ingresos del transporte aéreo internacional, así como los impuestos sobre su venta y uso, se consideraban principales obstáculos para el ulterior desarrollo del transporte aéreo internacional. También se consideraba que la inobservancia del principio de exención recíproca previsto en dichos criterios podía acarrear represalias, con los consiguientes perjuicios para el transporte aéreo internacional que desempeña un papel fundamental en el desarrollo y expansión del comercio y los viajes internacionales.

4. En 1986, en vista de los cambios importantes que habían tenido lugar en la aviación civil internacional, en el 26° período de sesiones de la Asamblea se expresó preocupación por el hecho de que algunos Estados estaban imponiendo determinados impuestos y se consideró que era necesario adoptar nuevas medidas prácticas para reafirmar y reforzar los principios en que se basaban los criterios de la OACI en esta esfera. Los debates subsiguientes llevaron a la adopción por el Consejo de las declaraciones revisadas de criterios que fueron publicados en 1994 en la segunda edición del presente documento. Las declaraciones revisadas de criterios correspondían más a los aspectos prácticos de los requisitos gubernamentales actuales, pero preservaban y realizaban el fondo de las declaraciones anteriores. Como se indica en el Preámbulo, la revisión completa de los criterios llevada a cabo posteriormente por el Consejo en el trienio de 1996-1998 dio lugar a la decisión, tomada en su 156° período de sesiones, el 24 de febrero de 1999, de no hacer cambios de fondo en los criterios sino refundirlos en una sola resolución.

5. El presente documento comprende dos secciones. La primera abarca la versión refundida de la Resolución del Consejo relativa a los impuestos sobre el transporte aéreo internacional, mientras que en la segunda figuran los correspondientes comentarios sobre la mencionada resolución, con objeto de proporcionar al lector un texto explicatorio. Como en

el caso de las ediciones anteriores, se tiene la intención de publicar y mantener al día un suplemento del presente documento, en el que figurarán las respuestas recibidas de los Estados sobre sus posturas respecto a la resolución refundida, así como cualquier cambio en la información que se haya notificado a la OACI y se haya publicado en el Suplemento al Doc 8632 de fecha 31 de marzo de 1997.

Sección I

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO RELATIVA A LOS IMPUESTOS SOBRE EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Considerando que el transporte aéreo internacional desempeña una función importante en el progreso y expansión del comercio y de los viajes internacionales, cuyo mayor desarrollo es un objetivo de la OACI y de los Estados contratantes;

Considerando que todo gravamen sobre el transporte aéreo internacional debería ser justo, equitativo, transparente y sin discriminación en su intención y aplicación con respecto a otros modos de transporte internacional, y debería tener en cuenta la contribución de la aviación civil al turismo, al crecimiento económico y al desarrollo;

Considerando que la OACI, para los fines de sus objetivos en materia de criterios, establece una distinción entre derechos e impuestos, siendo los derechos aquellos gravámenes que se cobran para cubrir los costos de las instalaciones y servicios proporcionados a la aviación civil mientras que los impuestos son aquellos gravámenes que se cobran con miras a recaudar ingresos para el gobierno local y nacional y se utilizan con fines no aeronáuticos;

Considerando que la Organización ha adoptado criterios y orientaciones sobre derechos, que se exponen en las *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea* (Doc 9082), así como una política sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones, que se expone en la Resolución del Consejo sobre derechos e impuestos ambientales, adoptada en diciembre de 1996;

Considerando, con respecto a los impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes:

- a) que los impuestos nacionales o locales sobre la compra de combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes que utilizan las aeronaves en conexión con el transporte aéreo internacional pueden tener repercusiones económicas negativas en las operaciones de transporte aéreo internacional, incluida la competencia;
- b) que el Artículo 24 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional dispone, entre otras cosas, que el combustible y los aceites lubricantes de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llega al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo de tal aeronave cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos del pago de diferentes derechos e impuestos;
- c) que ha sido práctica corriente de muchos Estados, con respecto a las aeronaves utilizadas en la navegación internacional, en general, eximir del pago de impuestos a los combustibles y lubricantes de a bordo a la llegada a cada territorio aduanero y, sobre la base de la reciprocidad, eximir de los impuestos sobre combustibles y lubricantes los que sean llevados a bordo en el último aeropuerto de escala en ese territorio aduanero, o rembolsar dichos impuestos; y
- d) que es factible y conveniente extender tales exenciones o reembolsos a otros suministros técnicos semejantes, por ejemplo, fluidos descongelantes, fluidos hidráulicos, fluidos refrigerantes, etc., que, como el combustible y los lubricantes, se depositan en receptáculos que forman parte de la aeronave, se consumen durante el vuelo y son esenciales para esa finalidad, de manera que todas las exenciones aplicables a los combustibles y lubricantes se aplicarán también a dichos suministros;

Considerando, con respecto a los impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes muebles:

- a) que la imposición múltiple sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con la operación de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional puede prevenirse eficazmente mediante acuerdo recíproco de los Estados a fin de limitar la imposición en estas dos esferas al Estado donde tenga dicha empresa su domicilio fiscal;
- b) que para las empresas de transporte aéreo internacional la falta de aplicación de esta norma de exención recíproca entraña la imposición múltiple o considerables dificultades para la distribución de ingresos entre un gran número de jurisdicciones fiscales; y
- c) que ya se han obtenido ampliamente tales exenciones, por ejemplo, mediante la inclusión de disposiciones apropiadas o en acuerdos bilaterales destinados a evitar en general la imposición múltiple, o en aquellos acuerdos que se refieren al intercambio de derechos de transporte aéreo comercial, o mediante la adopción por los Estados de legislación que garantice la exención a cualquier otro Estado que otorgue reciprocidad;

Considerando, con respecto a los impuestos sobre la venta o el uso del transporte aéreo internacional:

que el establecimiento de impuestos sobre la venta o el uso del transporte aéreo internacional tiende a retardar su mayor desarrollo aumentando su coste al explotador (como ocurre en el caso de los impuestos sobre los ingresos brutos o el volumen de negocios), al expedidor (como en el caso de los impuestos sobre la carta de porte aéreo), y al viajero (como en el caso de los impuestos sobre los billetes) y además somete al viajero a muchas molestias (como ocurre en el caso de los impuestos per cápita, de embarque y desembarque);

El Consejo resuelve que:

1. Con respecto a los impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes:

- a) cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante o arrendada o fletada por un explotador de dicho Estado se utiliza para el transporte aéreo internacional hacia, desde o a través del territorio aduanero de otro Estado contratante, el combustible, los lubricantes y otros suministros técnicos semejantes de la aeronave estarán exentos de los derechos de aduana o de otra clase sobre la base de reciprocidad, o de otro modo, en el caso del combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes de los incisos ii) o iii) llevados a bordo, tales derechos se reembolsarán cuando:
 - i) el combustible, etc., esté depositado en tanques u otros receptáculos de la aeronave a su llegada al territorio del otro Estado, siempre que no se descargue ninguna cantidad, excepto temporalmente y bajo control aduanero;
 - ii) el combustible, etc., se lleve a bordo para su consumo durante el vuelo cuando la aeronave sale de un aeropuerto internacional de ese otro Estado, ya sea hacia otro territorio aduanero de ese Estado o hacia el territorio de cualquier otro Estado, siempre que la aeronave haya cumplido, antes de su salida del territorio aduanero correspondiente, todos los reglamentos de aduanas y de despacho en vigor en ese territorio; o
 - iii) el combustible, etc., se lleve a bordo de la aeronave en el aeropuerto internacional del territorio aduanero de otro Estado y la aeronave hace escala sucesivamente en dos o más aeropuertos internacionales de dicho territorio aduanero con dirección hacia otro territorio aduanero de dicho Estado o al territorio de cualquier otro Estado;

Las disposiciones de los incisos i), ii) y iii) se aplicarán ya sea que la aeronave esté dedicada a un vuelo individual o a la explotación de un servicio aéreo y ya sea que opere o no por remuneración;

- b) por estar basada esta exención en la reciprocidad, ningún Estado contratante que cumpla la Resolución está obligado a conceder a las aeronaves matriculadas en otro Estado contratante o arrendadas o fletadas por un explotador de dicho Estado, un tratamiento más favorable que el que reciben sus propias aeronaves en el territorio de ese otro Estado;

- c) no obstante este principio de reciprocidad, se estimula a los Estados contratantes a que apliquen la exención en el máximo grado posible, a todas las aeronaves a su llegada procedentes de otros Estados o que salgan con destino a otros Estados;
- d) la expresión "derechos de aduana y de otra clase" incluirá los derechos de importación, exportación, indirectos, a las ventas, consumo y los derechos internos e impuestos de toda clase aplicables al combustible, los lubricantes y otros suministros técnicos semejantes;
- e) los derechos e impuestos descritos en d) incluirán los gravados por cualquier autoridad fiscal dentro de un Estado contratante, ya sea nacional o local. Quedarán exentos de estos derechos e impuestos la compra de combustible, lubricantes u otros suministros técnicos semejantes que utilizan las aeronaves para los servicios aéreos internacionales, salvo la medida en que aquéllos se basen en el costo efectivo de la prestación de instalaciones y servicios aeroportuarios o de navegación aérea y se utilicen para financiar los costos que supone proporcionarlos;

2. Con respecto a **los impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes muebles:**

- a) cada Estado contratante concederá recíprocamente, en el máximo grado posible:
 - i) la exención de impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional de otros Estados contratantes que se obtengan en ese Estado contratante de la explotación de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional; y
 - ii) la exención a las empresas de transporte aéreo de otros Estados contratantes del pago de impuestos sobre la propiedad y el capital u otros impuestos similares, así como sobre las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con la operación de aeronaves en el transporte aéreo internacional;
- b) los "impuestos" a que se hace referencia en a) i) y ii) incluyen los gravados por cualquier autoridad fiscal nacional o local dentro de un Estado;
- c) cada Estado contratante hará lo posible para poner en práctica lo dispuesto en la cláusula a), mediante la negociación bilateral de acuerdos relacionados con la doble imposición en general, u otros métodos tales como la inclusión de disposiciones apropiadas en los acuerdos bilaterales para el intercambio de derechos de transporte aéreo comercial, o leyes que concedan tales exenciones a cualquier otro Estado que otorgue reciprocidad; y
- d) cada Estado contratante tomará todas las medidas posibles a fin de evitar demoras en las negociaciones bilaterales que sean necesarias para alcanzar la aplicación de la cláusula a);

3. Con respecto a **los impuestos sobre la venta y el uso del transporte aéreo internacional:** cada Estado contratante reducirá en el máximo grado posible y tratará de eliminar, tan pronto como lo permita su situación económica, toda forma de imposición sobre la venta o el uso del transporte aéreo internacional, incluso los impuestos sobre los ingresos brutos de los explotadores y los impuestos recaudados directamente de los pasajeros o expedidores;

4. Cada Estado contratante notificará a la Organización la medida en que grava los impuestos sobre la venta o el uso del transporte aéreo internacional y el grado en que está dispuesto a adoptar medidas de conformidad con los principios de la presente Resolución, y mantendrá en adelante informada a la Organización de cualquier cambio posterior respecto a la Resolución; y

5. La información así recibida se publicará y transmitirá a todos los Estados contratantes.

Sección II

COMENTARIOS SOBRE LA RESOLUCIÓN DEL CONSEJO

Impuestos sobre combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes

1. Al adoptar esta Resolución, respecto a combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes, el Consejo apoyó el criterio de la exención recíproca, o devolución, de los derechos de aduana y de otra clase sobre los mismos cuando se utilicen en el transporte aéreo internacional. Al proceder así se basó, entre otras cosas, en la antigua práctica marítima y política establecida ya por muchos Estados. El Consejo reconoció las evidentes dificultades de orden práctico inherentes a la adopción de cualquier otra medida y señaló que su criterio, sobre combustible, según se establece en la Resolución, parecía ser el único que podía seguirse en el futuro previsible, que de manera simple y eficaz, aseguraría un tratamiento más equitativo para la aviación internacional en las diversas jurisdicciones en que realice sus operaciones.

2. Además de combustible y lubricantes, en la Cláusula dispositiva 1 a) se incluyen otros suministros técnicos semejantes, tales como fluido descongelante, fluido hidráulico y fluido refrigerante dado que en su utilización presentan un paralelo exacto del combustible y lubricantes. La Cláusula dispositiva 1 a) i) de la Resolución va un poco más allá del Artículo 24 del Convenio en el sentido de que el combustible, los lubricantes y otros suministros técnicos semejantes a bordo de la aeronave a su llegada a un Estado, mientras no se descarguen, quedarán exentos de los derechos de aduana y de otra clase y pueden ser consumidos sin ninguna obligación de que éstos o sus equivalentes, “se encuentren aún a bordo al salir del territorio” del Estado que concede la exención. La Cláusula dispositiva 1 a) ii) de la Resolución dispone la exención o devolución de los derechos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes que sean llevados a bordo en el último aeropuerto internacional de escala del territorio aduanero de un Estado, ya sea que dicho aeropuerto esté situado o no en el límite del territorio aduanero. La Cláusula dispositiva 1 a) iii) representa un paso más allá pidiendo a los Estados que otorguen también exenciones al combustible y otros suministros técnicos semejantes llevados a bordo de la aeronave dedicada al transporte aéreo internacional cuando haga sucesivas escalas en dos o más aeropuertos internacionales dentro de un solo territorio aduanero. El Consejo se ha esforzado para aclarar en la resolución anterior que el combustible en cuestión incluye el llevado a bordo en los aeropuertos

internacionales en el Estado de que se trate, antes del último aeropuerto internacional de escala.

3. Se llama la atención de un modo especial sobre el hecho de que la Cláusula dispositiva 1 a) hace que la resolución sea aplicable a todas las aeronaves dedicadas a los vuelos internacionales, por lo que respecta a los impuestos sobre el combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes, es decir, a las que efectúen vuelos regulares, no regulares y privados, incluidas las aeronaves arrendadas o fletadas por un explotador de otro Estado, aunque la aeronave en cuestión pueda estar matriculada en el Estado del cual quiere obtenerse la exención. El Consejo llegó a la conclusión de que todos los tipos de vuelos tenían derecho a igual tratamiento a este respecto y sobre esta base se redactó el Artículo 24 del Convenio de Chicago. Por lo tanto, a los Estados contratantes que, hasta ahora, han concedido exenciones de derechos sobre el combustible, etc., sólo a un tipo de vuelo, por ejemplo, los regulares internacionales, se les pide que desplieguen esfuerzos especiales a fin de armonizar sus prácticas nacionales con esta cláusula de la resolución.

4. De las Cláusulas dispositivas 1 b) y c) se desprende claramente que la Resolución relativa al combustible se basa en la reciprocidad, pero en las mismas se invita a los Estados contratantes a ampliar la exención de modo general, aun en los casos en que no existe reciprocidad. Sin embargo, la reciprocidad da lugar a un tipo de norma de trato nacional, de modo que le basta a un Estado contratante conceder únicamente un trato equivalente al que reciben sus propias aeronaves en otro Estado.

5. La Cláusula dispositiva 1 d) dice claramente que el combustible, lubricantes, etc., deben estar exentos de toda clase de derechos e impuestos, independientemente de los nombres que se dan a dichos gravámenes en los diferentes países.

6. En la Cláusula dispositiva 1 e) el término “local” se refiere a las subdivisiones políticas de un Estado, tales como Estados, provincias, municipalidades, y el Consejo se da cuenta de las dificultades que podrían presentarse en algunos Estados donde esas entidades están facultadas por la constitución para establecer sus propios derechos e impuestos. La inclusión de dicha cláusula pretende alentar a esos Estados a buscar los arreglos internos necesarios, o a adoptar toda medida apropiada o posible para asegurar el cumplimiento, a nivel local, de

compromisos internacionales del gobierno central. Si tales arreglos no pudieran concertarse, el otro Estado interesado puede todavía determinar si existe suficiente reciprocidad para justificar la concertación de un acuerdo. De manera general, la aplicación de esta Resolución, en lo que atañe no sólo al combustible sino también a los ingresos [Cláusula dispositiva 2 b)], reduce al mínimo la posibilidad de represalias.

7. En relación con la Cláusula 1 e), el Consejo reconoció, además, que los impuestos cobrados por las autoridades gubernamentales o aeroportuarias a las empresas encargadas del suministro de combustible en retribución de las instalaciones o servicios proporcionados pueden, en ciertas circunstancias, convertirse en equivalentes a un nuevo impuesto que pagarían aquellas personas que están dedicadas al transporte aéreo internacional. Sin embargo, los impuestos y derechos de aduana e impuestos indirectos sobre el combustible difieren en esencia de los gravámenes (como quiera que se impongan) por el uso de ciertas instalaciones; el Consejo ha recomendado en sus declaraciones sobre derechos por el uso de aeropuertos (*Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*, Doc 9082) que “cuando se impongan derechos de abastecimiento de combustible, las autoridades aeroportuarias los reconozcan como derechos de concesión de carácter aeronáutico. (“Derechos de concesión” son tasas por el derecho de explotar actividades comerciales en un aeropuerto.)” En términos generales, para aclarar qué es un derecho y qué es un impuesto, debería reconocerse en general que cuanto algún gravamen sobre el consumo de combustible: a) recae sobre los explotadores de aeronaves de otros Estados dedicadas al transporte aéreo internacional, b) se imponga en forma de una contribución obligatoria en apoyo del gobierno, y c) no se utilice luego para las instalaciones y servicios aeroportuarios o de navegación aérea, constituye, en realidad, un impuesto indirecto y queda comprendido dentro de los términos de la Resolución en lo que atañe al combustible.

**Impuestos sobre ingresos de las empresas
de transporte aéreo internacional
y sobre aeronaves y otros
bienes muebles**

8. Esta parte de la Resolución tiene por objeto evitar la múltiple imposición sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo, así como sobre las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con la operación de aeronaves en el transporte aéreo internacional. El Consejo, por motivos análogos a los que figuran en la parte de la Resolución relativa a impuestos sobre combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes, basó esta parte de la Resolución en el principio de la reciprocidad. Este método que parece ofrecer la mejor perspectiva de aceptación general, se ha aplicado ya durante muchos años a la navegación internacional, y se ha puesto ya en práctica en muchos casos, ya sea mediante la

legislación apropiada en cada Estado o mediante acuerdos bilaterales de una clase u otra entre Estados.

9. A este respecto debería observarse que la celebración de dichos acuerdos está en armonía con las recomendaciones del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas y de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) en el sentido de que los gobiernos deberían perseguir activamente la política de negociar acuerdos entre sí para evitar la múltiple imposición. Además, tanto este método de reciprocidad como el utilizado para evitar la múltiple imposición de los elementos objeto de la presente sección están reforzados por el Modelo de Convenio de la OCDE para evitar la doble imposición sobre los ingresos y el capital (1992). En el Modelo de Convenio de las Naciones Unidas sobre Doble Imposición entre Países Desarrollados y Países en Desarrollo (1980) también se hace hincapié en la solución de la reciprocidad y muchos de sus artículos son iguales a los del Convenio de la OCDE.

10. El principio expuesto en la Cláusula dispositiva 2 b) es semejante al contenido en la Cláusula dispositiva 1 e) de la Resolución y los comentarios del párrafo 6 se aplican igualmente a esta parte de la Resolución.

11. Esta Resolución, relativa a los ingresos, cuando la apliquen plenamente todos los Estados contratantes, significará que los impuestos sobre los ingresos, las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con la operación de aeronaves de las empresas de transporte aéreo internacional serán gravados únicamente por el Estado donde estén los servicios efectivos de dirección de la empresa. A falta de exenciones recíprocas, una empresa de transporte aéreo internacional estará sometida a la imposición múltiple — situación que esta Resolución trata de evitar — o la fijación de impuestos a base de una u otra fórmula de distribución que habrá de convenirse entre el explotador y el Estado interesado. La única posible alternativa, es decir, el reparto sobre una base multilateral, en opinión del Consejo sigue siendo una teoría que podría ser más equitativa a condición de que todos los Estados del mundo se comprometieran a aceptar la fórmula acordada. Ello no parece posible en un futuro próximo debido a: a) diferencias fundamentales entre jurisdicciones, estructura de impuestos, necesidades de ingresos y condiciones económicas, así como diferencias de idioma, métodos comerciales y contables y legislación fiscal y comercial; y b) deseo libremente admitido de los explotadores de vuelos internacionales, cuando no se sigue la norma de la exención recíproca, de mantener la flexibilidad utilizando distintas fórmulas en diferentes circunstancias.

12. Al poner en práctica los términos de esta Resolución, los Estados contratantes pueden adoptar diversas medidas. Entre ellas, la legislación que concede la exención sobre una base de reciprocidad, constituye indudablemente el método más sencillo y el que requiere menos tiempo para alcanzar los objetivos de esta Resolución, siempre que tal legislación pueda promulgarse sin demoras indebidas. Por otro lado, algunos Estados encuentran que es más práctico solucionar el problema

de la exención de la imposición múltiple de las empresas de transporte aéreo mediante acuerdos bilaterales relativos a imposición en general o mediante acuerdos para el intercambio de derechos comerciales en el transporte aéreo. En algunos casos, sin embargo, han surgido numerosas dificultades y demoras en las negociaciones entre determinados Estados con tal fin, como resultado de lo cual el Consejo pide, en la Cláusula dispositiva 2 d), a los gobiernos que han de negociar, que hagan todo lo posible para lograr su rápida aplicación. A este respecto, se llama la atención de los Estados sobre un método de aplicación que se ha utilizado entre ciertos Estados. Después de haber decidido, en principio, observar la norma de la exención recíproca a las empresas de transporte aéreo de ambos Estados, éstos han completado sus medidas sobre la cuestión mediante un simple canje de notas diplomáticas. La aplicación más generalizada de esta clase de medidas, cuando sea posible y apropiado, podría contribuir a una aplicación más universal de la norma de exención recíproca.

Impuestos sobre la venta o el uso de servicios de transporte aéreo internacional

13. El desarrollo y expansión de los viajes y del comercio internacionales, que son fundamentales para el crecimiento y el desarrollo económicos, se han convertido en un importante objetivo de todos los Estados contratantes de la OACI y la aviación civil internacional ha desempeñado un papel cada vez más destacado en dicha expansión desde que se firmó el Convenio de Chicago. Los impuestos sobre la venta y utilización de servicios de transporte aéreo internacional son contrarios a las tendencias modernas a la liberalización y reducción de los obstáculos al comercio de bienes y servicios, puesto que pueda tener las mismas repercusiones que las tarifas sobre importaciones o exportaciones. Además, se ha reconocido en general que los mencionados impuestos constituyen una forma de imposición relativamente injusta y pueden tener repercusiones económicas negativas en el desarrollo ulterior de esta forma de transporte, debido principalmente a que originan un aumento en los precios y ocasionan demoras y molestias a los pasajeros y a la comunidad comercial que utiliza los servicios.

14. Los impuestos sobre los ingresos brutos de las empresas de transporte aéreo internacional, es decir, sobre los ingresos provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga, son un capítulo más de gastos para los explotadores en relación con el mantenimiento de los servicios aéreos internacionales y deben trasladarlos a los consumidores, como ocurre con los demás gastos. Se acepta generalmente que una de las maneras de fomentar la utilización del transporte aéreo por parte del público, contribuyendo así a su desarrollo, es rebajar los pasajes de modo que un mayor número de gente pueda aprovecharse de su velocidad y comodidad. A este respecto, sin embargo, los impuestos del tipo mencionado anteriormente pueden ser un impedimento.

Pueden también ocasionar una reducción o desviación del tráfico, de modo que las repercusiones negativas reales de los impuestos en la economía pueden ser superiores a los beneficios de los ingresos que producen y hasta pueden dar lugar a una reducción de los ingresos globales de los impuestos como resultado de la consecuente reducción de los gastos de un número inferior de viajeros y expedidores.

15. Los impuestos a que están sujetos los envíos de mercancías cargados o descargados de un avión que realiza servicio internacional desalientan el comercio de artículos de gran valor y de bienes perecederos, respecto a los cuales la velocidad del transporte es de primordial importancia. Los impuestos de este tipo, como sobre las cartas de porte aéreo, sin embargo, no deben confundirse con los derechos de aduanas sobre la importación de bienes del extranjero, cuyo objeto es la gestión del comercio, y que, cuando se aplican, se cobran independientemente del medio de transporte utilizado.

16. Los impuestos sobre la venta o el consumo o el impuesto sobre el valor agregado (IVA) respecto a los billetes comprados para el transporte aéreo internacional aumentan el precio del viaje por vía aérea. Dado que las autoridades fiscales aplican el IVA u otros impuestos sobre el consumo de manera amplia, permitiéndose únicamente limitadas exenciones, la práctica normal respecto a la venta o utilización de servicios de transporte aéreo internacional consiste en aplicar a estos últimos la tarifa cero en lugar de exonerarlos específicamente de los impuestos sobre el consumo. Dichos impuestos sobre la venta o el consumo deberían distinguirse de los derechos por servicios de aeropuertos o a los pasajeros, que corresponden a la definición de "derechos" establecida por la OACI y que tienen por objeto la recuperación de los costos correspondientes a las instalaciones y los servicios de aviación civil.

17. El mismo efecto de aumentar el costo de los viajes por vía aérea producen otros impuestos que a veces se cobran a los viajeros internacionales en el momento del embarque o desembarque. Además, estos impuestos, si se recaudan en el último momento, tienen el inconveniente de causar molestias a los pasajeros al exigirles trasladarse al aeropuerto antes de lo que tenían previsto, a fin de obtener más fondos en la moneda del país, etc.

18. En sus *Declaraciones a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea* (Doc 9082), el Consejo formuló dos recomendaciones importantes con relación a los derechos. La primera es que los Estados deberían imponer derechos sólo por servicios y funciones que se necesiten en la aviación civil internacional; la segunda es que los Estados deberían abstenerse de imponer derechos que discriminen a la aviación civil internacional con relación a otros medios de transporte internacional. Cuando se imponen derechos por servicios y funciones que no son necesarios para la aviación civil internacional, esos derechos se consideran en efecto impuestos y quedan incluidos dentro de la presente Resolución.

19. Los comentarios relativos a los impuestos “locales” contenidos en el párrafo 6 se aplican igualmente a los impuestos recaudados por un tesoro “local” como se indica en la Cláusula dispositiva 2.

**Notificación de la postura
de los Estados contratantes
respecto a la presente Resolución**

20. De conformidad con las Cláusulas dispositivas 4 y 5, el presente documento tiene por objeto presentar al lector un

cuadro lo más completo posible del estado actual de aplicación de esta Resolución por los Estados contratantes. A fin de lograr esto, es indispensable que todo Estado, y especialmente los que todavía no han comunicado a la OACI sobre este asunto, remitan a la Organización la información requerida en la forma más concisa posible, de preferencia en la forma de breves comentarios sobre cada una de las cláusulas dispositivas, adecuados para la publicación en un Suplemento a la misma. Desde luego, es igualmente importante que se mantenga informada a la Organización de cualesquier cambios en la posición notificada por un Estado, de modo que tales cambios puedan reflejarse en las enmiendas del Suplemento que habrá de publicarse periódicamente.

— FIN —

PUBLICACIONES DE LA OACI EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO

En el resumen siguiente se da una idea de la importancia del contenido general de las diversas publicaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional en materia de transporte aéreo:

Normas y métodos recomendados internacionales sobre facilitación (*Anexo 9 al Convenio*), adoptados por el Consejo en virtud de los Artículos 37, 54 y 90 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Se considera que el cumplimiento uniforme de las disposiciones contenidas en las normas internacionales sobre facilitación constituye una forma de proceder práctica y necesaria para facilitar y mejorar un aspecto determinado de la navegación aérea internacional. De la misma manera, el cumplimiento de cualquier especificación contenida en los métodos recomendados se considera práctico y sumamente conveniente para alcanzar el mismo objetivo en el aspecto de que se trate. De conformidad con el Artículo 38 del Convenio, se debe notificar al Consejo toda diferencia que exista entre los reglamentos y métodos nacionales de un Estado y lo establecido por una norma internacional. Además, el Consejo ha invitado a los Estados contratantes a notificar cualquier diferencia que hubiese entre sus propios métodos y las disposiciones de los métodos recomendados internacionales.

Declaraciones del Consejo sobre la política a seguir en asuntos de transporte aéreo, como la imposición de derechos por uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea, políticas sobre impuestos y los objetivos que se persiguen en el campo de la facilitación.

Compendios estadísticos, publicados regularmente, en los cuales se presenta la información estadística enviada por los Estados contratantes sobre sus propias actividades en materia de aviación civil.

Circulares, que contienen información especializada de interés para los Estados contratantes. Comprenden estudios sobre tendencias en la industria del transporte aéreo a niveles mundial y regional y estudios especializados de carácter mundial.

Manuales, en que se proporciona información u orientación a los Estados contratantes sobre asuntos como las tarifas de aeropuertos y de instalaciones y servicios de navegación aérea, las técnicas de previsión del tráfico aéreo y las estadísticas de transporte aéreo.

Otras publicaciones de interés para los Estados contratantes son los informes de las conferencias de transporte aéreo, entre ellas las de los Departamentos de Facilitación y Estadísticas y las que se ocupan de los aspectos económicos de las instalaciones y servicios de navegación aérea y de los aeropuertos. También se publican suplementos a estos informes, en los que se indican las medidas tomadas por el Consejo sobre las recomendaciones de las conferencias, muchas de las cuales van dirigidas a los Estados contratantes.

© OACI 2000
4/00, S/P1/350

Núm. de pedido 8632
Impreso en la OACI