



Nota de envío

25/2/16

SUPLEMENTO DEL DOC 8632

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

(Tercera edición — 2000)

1. El Suplemento adjunto a la presente reemplaza todos los Suplementos anteriores del Doc 8632 y contiene información recibida de los Estados contratantes acerca de su postura respecto a la Resolución del Consejo sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, al 25 de febrero de 2016.
 2. Toda información adicional recibida de los Estados contratantes se publicará regularmente como enmienda al presente Suplemento.
-

SUPLEMENTO DEL DOC 8632 — TERCERA EDICIÓN

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

La información aquí comprendida indica el grado de aplicación de las Resoluciones y Recomendaciones del Consejo de 1999 sobre impuestos por los Estados contratantes, según se ha notificado a la OACI.

Publicado bajo la autoridad del Consejo

FEBRERO DE 2016

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

LISTA DE ENMIENDAS AL SUPLEMENTO

<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la OACI, juicio alguno sobre la condición jurídica de ninguno de los países territorios, ciudades o áreas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

<i>Estado</i>	<i>Páginas en el suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Alemania	1	29/02/16
Argentina	1-2	15/01/13
Armenia	1-2	29/02/16
Australia	1-2	29/02/16
Austria	1	29/02/16
Azerbaiyán	1	29/02/16
Bahrein	1	29/02/16
Barbados	1	15/01/13
Bélgica	1-2	15/01/13
Botswana	1	15/01/13
Burkina Faso	1	15/01/13
Burundi	1	15/01/13
Camerún	1	15/01/13
Canadá	1-2	29/02/16
Chequia	1	29/02/16
Chile	1	15/01/13
China	1-5	29/02/16
China (RAE de Hong Kong)	1	15/01/13
China (RAE de Macao)	1	15/01/13
Chipre	1	15/01/13
Colombia	1	15/01/13
Cuba	1	15/01/13
Ecuador	1	15/01/13
Egipto	1	15/01/13
Emiratos Árabes Unidos	1	15/01/13
Eslovaquia	1	15/01/13
Eslovenia	1	15/01/13
España	1-6	15/01/13
Estados Unidos	1-2	29/02/16
Estonia	1	15/01/13
Etiopía	1	29/02/16
Federación de Rusia	1-3	15/01/13
Fiji	1	15/01/13
Finlandia	1	29/02/16
Francia	1	15/01/13
Guatemala	1	15/01/13
Hungría	1	15/01/13
India	1-3	15/01/13
Indonesia	1	15/01/13
Irán (República Islámica del)	1	15/01/13
Irlanda	1	29/02/16
Islandia	1	15/01/13
Italia	1	15/01/13
Jordania	1	29/02/16

<i>Estado</i>	<i>Páginas en el suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Kenya	1	15/01/13
Kuwait	1	29/02/16
La ex República Yugoslava de Macedonia	1	15/01/13
Lesotho	1	15/01/13
Líbano	1	15/01/13
Lituania	1-2	15/01/13
Madagascar	1	15/01/13
Malawi	1	29/02/16
Maldivas	1	29/02/16
Malí	1	15/01/13
Malta	1	15/01/13
Marruecos	1	15/01/13
Mauritania	1	15/01/13
México	1-3	15/01/13
Mongolia	1-2	29/02/16
Myanmar	1	15/01/13
Nigeria	1	29/02/16
Noruega	1	15/01/13
Nueva Zelandia	1	29/02/16
Omán	1	15/01/13
Países Bajos	1	29/02/16
Pakistán	1	29/02/16
Panamá	1	15/01/13
Paraguay	1	29/02/16
Perú	1	15/01/13
Polonia	1	29/02/16
Portugal	1-3	15/01/13
Reino Unido	1	29/02/16
República de Corea	1	15/01/13
República de Moldova	1	29/02/16
República Unida de Tanzania	1	15/01/13
Rwanda	1	15/01/13
Seychelles	1	15/01/13
Singapur	1	29/02/16
Sudáfrica	1	15/01/13
Suecia	1	15/01/13
Suiza	1	15/01/13
Tailandia	1	15/01/13
Túnez	1	15/01/13
Turquía	1	29/02/16
Uzbekistán	1	15/01/13
Venezuela (República Bolivariana de)	1	15/01/13

ALEMANIA

Pese a que la[s] resolución[resoluciones] no concuerda[n] con la política de su Gobierno a largo plazo, Alemania cumple esta[s] resolución[resoluciones] por ahora siempre que sea[n] coherente[s] con la política y legislación de la Unión Europea. Desde 2011, Alemania cobra un impuesto a los pasajeros por cada billete vendido para vuelos que salen de un aeropuerto alemán. El Gobierno de Alemania también podría decidir introducir en el transporte aéreo comercial internacional un impuesto sobre el consumo de combustible y lubricantes así como un impuesto sobre la venta y el uso de servicios de transporte internacional de pasajeros aéreos. No obstante, Alemania se opone estrictamente a las actividades de la OACI relativas a la venta y el uso de servicios de transporte internacional de pasajeros aéreos debido a que los asuntos de política fiscal en esta esfera no se encuentran dentro de la competencia de la OACI. Las legislaturas nacionales respectivas tienen autoridad exclusiva en la toma de decisiones y legislación en ese sentido.

Conforme al Artículo 8 del Modelo de Convenio Tributario sobre la Renta y sobre el Patrimonio de la OCDE, es política de Alemania incluir las disposiciones pertinentes en sus acuerdos sobre doble imposición (DTA), lo que significa que los impuestos sobre la renta o el capital de las empresas de transporte aéreo solo se aplican en los Estados en los que se encuentra emplazada la administración real de la empresa. En el caso de los Estados con los que Alemania no posee DTA, Alemania procura conseguir el objetivo del Artículo 8 del Modelo de Convenio Tributario sobre la Renta y sobre el Patrimonio de la OCDE de manera recíproca mediante el intercambio de notas diplomáticas.

ARGENTINA

Cláusula 1 Argentina cumple con la Resolución del Consejo descrita en la Cláusula 1, con las siguientes aclaraciones:

- 1) En lo que se refiere a las exenciones estipuladas en la Cláusula 1 de la Resolución del Doc 8632 en materia de derechos de importación y exportación, las situaciones allí planteadas se hallan libres del pago de dichos tributos con excepción de los supuestos previstos que se mencionan en el Adjunto 1.
- 2) En relación a las operaciones de transporte aéreo internacional, realizadas en nuestro país por aeronaves matriculadas en otro Estado o arrendadas o fletadas por empresas de ese Estado, que se prevén en la Cláusula 1 de la Resolución del Doc 8632, mediante la cual se establece la exención de los impuestos al consumo que gravan la compra de combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes que estuvieren contenidos en los tanques u otros receptáculos de la aeronave o llevados a bordo, la legislación argentina contempla la exención de impuestos a esos productos en determinadas condiciones a saber:
 - a) Respecto a los impuestos internos, siempre que no se haya producido el hecho imponible, se contempla la exención cuando dichos productos han sido incorporados a la lista de suministros (productos que serán consumidos a bordo), o habiéndose generado el hecho imponible, se procederá a su devolución o acreditación del impuesto.
 - b) Si bien la venta de determinados productos se encuentra gravada con el Impuesto al Valor Agregado (IVA), la normativa de dicho impuesto prevé la devolución del tributo en los casos que se destinen al transporte internacional de pasajeros y carga.

Cláusula 2 Argentina cumple con la Resolución del Consejo descrita en la Cláusula 2, la que merece los siguientes comentarios:

- 1) Argentina desde el año 1946, se adhiere a la posición que contempla que cada Estado debe tener exclusividad en la tributación de las rentas y el capital de las empresas que, operando en el transporte internacional se encuentran constituidas o domiciliadas en el mismo.
- 2) A partir del año mencionado en el inciso 1), se han suscrito acuerdos específicos, esto es a efectos de evitar la doble imposición en materia de transporte internacional, marítimo y aéreo, además de consagrarse la posición mencionada en los artículos pertinentes de los acuerdos tributarios amplios para evitar la doble imposición (Artículos 8, 13 y 22 del Modelo de Convenio de la OCDE).

Cláusula 3 Argentina no aplica tipos de imposición que afecten el *modus operandi* del transporte internacional en grados que puedan obstaculizar o dificultar su desarrollo, en lo que a pasajeros y expedidores se refiere. Al respecto, caben los siguientes comentarios:

- 1) Argentina grava con un 5% el precio de los pasajes aéreos al exterior vendidos o emitidos en el país, así como los vendidos o emitidos fuera del territorio nacional, a favor de nacionales o residentes permanentes de nuestro país, con punto de partida del viaje en algún aeropuerto situado en el mismo.
- 2) Existe una diferencia conceptual respecto a la parte de la Cláusula dispositiva 2, donde se considera impuesto a lo que en Argentina se denomina tasa por ser el pago de un servicio que es brindado por la Nación, Provincia o Municipio y en la que las prácticas internacionales, posición a la que se adhiere Argentina, admiten que los países pueden percibir tales tasas, que se aplican en general sobre el valor del inmueble y que tienen por finalidad cubrir los gastos de alumbrado y limpieza de la ciudad.

Adjunto 1

Código aduanero de la Nación Argentina (Ley 22.415)

“Artículo 514

Salvo disposición especial en contrario, la carga en un medio de transporte, nacional o extranjero, de mercadería que careciere de libre circulación en el territorio aduanero con destino a rancho, provisiones de a bordo, o suministros procedentes de depósito sometido a control aduanero, se considera como si se tratara de importación para consumo y se halla sujeta al correspondiente pago de tributos”.

ARMENIA

De conformidad con la Ley sobre el Impuesto al Valor Agregado de la República de Armenia, se aplica a lo siguiente un tipo cero del IVA:

- a) al combustible para reabastecer aeronaves que vuelan en rutas internacionales y a los suministros para el consumo de la tripulación y los pasajeros a bordo de la aeronave en todo el trayecto de una ruta;
- b) a las transacciones gravables para la prestación de servicios (incluidos navegación aérea, despegue y aterrizaje), reparaciones, acondicionamiento de vehículos que operan en rutas internacionales, así como para la prestación de servicios para pasajeros, equipaje, carga y correo transportados en rutas internacionales y servicios proporcionados a los pasajeros durante el transporte;
- c) a las transacciones gravables por servicios (incluidos los prestados por agentes y corredores) directamente vinculados con los servicios del apartado b) anterior y los proveedores de esos servicios.

En conjunción con la adhesión de la República de Armenia a la Comunidad Económica de Eurasia (EURASEC), desde 2015, la legislación aduanera de la EURASEC se aplica a la República de Armenia. Conforme a esta legislación, no se imponen aranceles aduaneros a la importación de bienes de Estados miembros de la EURASEC y sí se imponen aranceles aduaneros a la importación de bienes de otros países con tarifas uniformes establecidas en la Decisión Núm. 54 de la Comisión de la EURASEC, de fecha 16 de julio de 2012. Durante el período de transición (hasta 2018), en virtud de la Decisión mencionada, se ha establecido un arancel aduanero de valor cero para la importación a la República de Armenia de bienes del grupo de combustibles y lubricantes (27° grupo de la Nomenclatura de bienes procedentes de actividades económicas extranjeras, FEACN) – FEACN 2710 12 210 0, 2710 12 410 0, 2710 12 450 0, 2710 19 210 0, 2710 19 290 0, 2710 19 460 0, 2710 19 820 0, 2710 19 840 0, 2710 19 860 0, 2710 19 880 0, 2710 19 920 0, 2710 19 980 0, 2711 13 970 0, 2713 20 000 0.

En el Artículo 89, párr. 3, de la Ley de Reglamentos Aduaneros de la República de Armenia, se establece el tipo cero de arancel aduanero para la exportación de bienes de la República de Armenia.

De conformidad con la Ley sobre impuesto a las utilidades de la República de Armenia, la renta percibida por una empresa extranjera que realiza operaciones de vuelo desde la República de Armenia está sujeta a impuestos, ya sea en la fuente o en función de la declaración de renta anual (si la empresa que realiza las operaciones de vuelo tiene una división independiente en la República de Armenia).

Además, se han suscrito acuerdos sobre la renta y la propiedad con casi todos los países de residencia (de constitución) de las empresas extranjeras que realizan operaciones de vuelo desde o hacia la República de Armenia. Tanto los acuerdos de transporte aéreo como las disposiciones de estos acuerdos de transporte aéreo internacional cumplen las políticas de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

Al 1 de enero de 2015, la República de Armenia ha suscrito acuerdos para evitar la doble imposición respecto a los ingresos y la propiedad con los 41 países siguientes: Alemania, Austria, Belarús, Bélgica, Bulgaria, Canadá, China, Chipre, Croacia, Emiratos Árabes Unidos, Eslovenia, España, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, India, Irán (República Islámica del), Irlanda, Italia, Kazajstán, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte e Irlanda, República Árabe Siria, República Checa, República de Moldova, Rumania, Suiza, Tailandia, Turkmenistán y Ucrania.

Desde 1998, se cobra un impuesto estatal de salida de 10.000 drams (unos 21 USD), a los pasajeros que salen del aeropuerto Zvartnots de Ereván, impuesto que se ha incluido en el costo del billete desde 2009 y que abonan al presupuesto estatal de la República de Armenia:

- a) las líneas aéreas de la República de Armenia y los representantes de las líneas aéreas extranjeras matriculadas en el país, cuando explotan vuelos regulares; y
 - b) las organizaciones que explotan el aeropuerto, cuando operan vuelos no regulares.
-

AUSTRALIA

Comentarios generales

La política de Australia sigue siendo que los impuestos de las líneas aéreas internacionales han de considerarse en el contexto de los criterios generales de Australia en materia de impuestos.

Ampliación de los criterios de imposición de la OACI a los impuestos que se gravan en el plano infranacional

Los Estados y territorios australianos tienen poderes fiscales propios, y la Mancomunidad no tiene autoridad directa para anular las leyes tributarias estatales. Todo esto se refleja en el hecho de que los tratados impositivos bilaterales de Australia y los acuerdos sobre beneficios de las líneas aéreas no cubren sustancialmente los impuestos estatales. Por ello se califica a continuación la Cláusula 1. Se facilita la información siguiente en relación con la tributación nacional.

Normativa respecto al Doc 8632 — imposición a nivel nacional únicamente

Cláusula 1

La normativa australiana, plasmada en el Artículo 9 del Acuerdo ordinario de servicios aéreos de Australia acata la Cláusula 1.

Específicamente, las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional operadas por las líneas aéreas de cada Parte están exentas de restricciones a las importaciones, impuestos aduaneros, impuestos sobre el consumo, impuestos sobre bienes y servicios y derechos e impuestos similares vigentes en Australia. Los repuestos, equipo ordinario de aeronaves y otros componentes cuyo uso se limita únicamente a la operación, reparación, mantenimiento o servicios de dicha aeronave están exentos de modo semejante, siempre que dichos equipos y componentes estén destinados para uso a bordo de una aeronave y se vuelvan a exportar.

Siempre que, en cada caso, los componentes se utilicen a bordo de una aeronave para fines de establecimiento y mantenimiento del transporte aéreo internacional por la línea aérea en cuestión, los siguientes suministros estarán exentos de restricciones de importación, aranceles aduaneros, impuestos sobre el consumo, impuestos sobre bienes y servicios y derechos e impuestos similares vigentes en Australia, ya sea que hayan sido importados a territorio australiano por la línea aérea o que hayan sido suministrados a una línea aérea en Australia:

- i) suministros de aeronave (incluidos, entre otros, productos tales como alimentos, bebidas y provisiones destinados a la venta o al uso de los pasajeros durante el vuelo);
- ii) combustible, lubricantes (incluidos fluidos hidráulicos) y suministros técnicos consumibles; y
- iii) repuestos, incluyendo motores.

Estas exenciones también se aplican cuando los suministros en cuestión se utilizan en cualquier parte de un trayecto realizado sobre territorio australiano durante un itinerario internacional.

Cláusula 1 e) Australia procurará asegurarse que, siempre que sea posible, las autoridades estatales y locales no gravan los suministros utilizados para explotar o prestar servicios a aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional, incluyendo combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles. Sin embargo, el Gobierno australiano no puede comprometerse a garantizar que los Estados no cobren impuestos en ciertos casos. En la actualidad, los Estados australianos y las autoridades locales no aplican ningún impuesto que sea incompatible con las exenciones de impuestos al transporte aéreo internacional establecidos en el modelo de acuerdo de servicios aéreos de Australia o en la Resolución de la OACI sobre impuestos de suministros utilizados en el transporte aéreo internacional.

Cláusula 2 a) i) En la legislación nacional de Australia no se contemplan reglas especiales sobre tributación en relación con los impuestos sobre los ingresos de los explotadores de líneas aéreas no residentes y tales líneas aéreas deben calcular la parte imponible de sus ingresos de conformidad con las leyes tributarias australianas en materia de ingresos.

Los amplios tratados tributarios bilaterales de Australia siguen, por lo general, el *Modelo de Convenio Tributario sobre la Renta y sobre el Patrimonio de la OCDE*, en el que se asignan los derechos de tributación sobre los beneficios del tráfico aéreo internacional al país de residencia de la empresa correspondiente. No obstante, Australia se reserva el derecho de gravar los beneficios del transporte de pasajeros o carga llevada a bordo en un lugar en Australia para descargar dentro del país. Los tratados tributarios australianos prevén también que en el país de residencia de la empresa se evite la doble imposición, cuando sea necesario.

Como parte de su régimen general de impuestos sobre la renta, Australia grava el capital. De acuerdo a la legislación nacional australiana, se gravan las ganancias de capital de los explotadores de líneas aéreas internacionales no residentes que resultan de la venta de “propiedades imponibles australianas” (esencialmente bienes raíces australianos y activo empresarial de sucursales australianas de un explotador de línea aérea residente en el extranjero). Cuando existe un tratado tributario amplio, Australia no grava el capital resultante de la enajenación de aeronaves (o de bienes muebles empleados en la explotación de dichas aeronaves) explotadas por una empresa no residente. Los derechos tributarios sobre esa plusvalía se asignan al país de residencia de la empresa.

Cláusula 2 c) Australia ha suscrito 44 tratados amplios y 4 acuerdos sobre los beneficios de las líneas aéreas relativos al impuesto sobre los beneficios del transporte aéreo internacional.

Cláusulas 3 y 4 El impuesto sobre bienes y servicios (GST) de Australia, un impuesto sobre el valor agregado de base amplia, considera libres de GST (gravadas a tipo cero) las ventas de servicios de transporte aéreo internacional. Por tanto, Australia cumple la Cláusula 3 de los criterios de la OACI.

El Gobierno de Australia cobra un Impuesto sobre el Movimiento de Pasajeros (PMC) de 55 USD que se aplica a la salida de una persona de Australia hacia otro país, independientemente de que esa persona tenga previsto regresar a Australia. El Departamento de Inmigración y Protección Fronteriza tiene la responsabilidad administrativa de gestionar el PMC, fundamentalmente a través de acuerdos formales con los transportistas. El PMC se recauda durante la venta de billetes y el transportista lo remite al Departamento.

Inicialmente, se incorporó el PMC para compensar los costos del procesamiento de pasajeros en la frontera de Australia.

AUSTRIA**Cláusula 1**

Cláusula 1 a) Esta cláusula se aplica en Austria para el transporte aéreo comercial;

Cláusula 1 b) Las exenciones se otorgan aun sin el requisito de reciprocidad;

Cláusula 1 c) También se otorgan exenciones a la salida;

Cláusula 1 d) Esta definición es aceptable en Austria; y

Cláusula 1 e) En Austria no existen dichos impuestos y derechos locales.

Cláusula 2 Esta cláusula es plenamente aceptable para Austria.

Cláusula 2 a) Austria ha concertado una serie de acuerdos bilaterales sobre la doble imposición, a fin de evitar la imposición múltiple, entre otras cosas, en la esfera de la aviación civil.

Cláusula 3 No se aplican impuestos a la venta y la utilización del transporte aéreo internacional en Austria.

Cláusula 4 Como se indicó anteriormente, Austria respeta la exención de impuestos en la esfera de la aviación civil internacional con una excepción: en contra de las recomendaciones de la OACI, se ha establecido un impuesto federal sobre la distancia de vuelo cubierta. El impuesto para distancias cortas es de 7€ para distancias medias es de 15 €y para largas distancias, de 35€por pasajero de salida.

Asimismo, Austria, como Estado miembro de la UE respaldaba la introducción del comercio de derechos de emisión para el transporte aéreo dentro de la UE como instrumento económico apropiado para reducir o limitar las repercusiones de la aviación civil en el medio ambiente. Además, Austria apoyaría firmemente todo sistema mundial de comercio de derechos de emisión o medida equivalente que se hiciera en el marco de la OACI y de la CMNUCC.

AZERBAIYÁN

La República de Azerbaiyán aprueba plenamente los principios y recomendaciones principales de la OACI respecto de los impuestos en la esfera del transporte aéreo.

Cláusula 1 La República de Azerbaiyán cumple las secciones del presente documento relativas a los impuestos sobre combustibles, lubricantes y repuestos, y equipos.

Cláusula 2 La exención mutua del impuesto a los ingresos y las utilidades de las empresas se basa en el principio de mutualidad y está respaldada por acuerdos bilaterales de transporte aéreo o por acuerdos ad hoc para evitar la doble imposición.

Cláusula 3 Respecto de los impuestos sobre la venta de billetes aéreos, la República de Azerbaiyán se adhiere al principio de exención.

BAHREIN

El Reino de Bahrein fomenta la aplicación de las disposiciones y resoluciones en materia de políticas impositivas en la esfera del transporte aéreo internacional, guiándose por el Documento 8632 y otros documentos pertinentes publicados por la OACI. Por lo tanto:

1. El Reino de Bahrein no impone actualmente ningún impuesto local sobre la compra de combustibles, lubricantes u otros suministros técnicos de consumo empleados por las aeronaves extranjeras. Esa exención se establece explícitamente en los acuerdos bilaterales concertados con distintos Estados.
2. Exenciones recíprocas de impuestos sobre ingresos y ganancias de líneas aéreas, ya sea disponiendo la exención en acuerdos bilaterales (si la otra parte conviene en ello) o concertando acuerdos especiales entre las autoridades competentes de ambos países.
3. El Reino de Bahrein no impone actualmente ningún impuesto sobre la venta de servicios de transporte aéreo.

BARBADOS

Cláusula 3

Con efecto a partir del 27 de noviembre de 2010, el impuesto sobre el valor agregado del 15% sobre los billetes de líneas aéreas emitidos o pagados en Barbados, o sobre los viajes que comiencen en Barbados, se incrementó hasta el 17,5%.

BÉLGICA**Cláusula 1****A. Combustibles y lubricantes a bordo de las aeronaves**

Se exime del pago de derechos de aduana a los combustibles y lubricantes a bordo de las aeronaves que llegan y que prestan servicios en rutas internacionales regulares.

Se exime del pago del impuesto de consumo a los suministros, abastecimientos, combustibles y lubricantes que se encuentren a bordo de las aeronaves que llegan.

B. Combustibles y lubricantes a bordo de las aeronaves en Bélgica

Los bienes procedentes de países situados fuera de la UE que hayan sido extraídos de un lugar de retención (p. ej., un almacén de aduanas afianzado) están exentos del pago de derechos de aduanas.

Si dichos bienes se vuelven a exportar fuera del territorio de la UE, se les exime del pago de derechos de importación, que es lo que ocurre con los suministros para las aeronaves cuyo destino final está fuera de la UE.

Conviene tomar nota de que la exención del pago de derechos de consumo se limita al abastecimiento de combustible de aviación, independientemente del vuelo que se haya realizado.

En cuanto al registro y al impuesto de valor agregado:

Las resoluciones de la OACI son aplicables dentro de los límites de la sexta directiva fechada el 17 de mayo de 1977 del Consejo de la Unión Europea (77/388/CEE) en el contexto de la legislación belga.

Esta última contiene un párrafo que dispone la exención del pago de impuestos en lo siguiente:

1. entregas e importación de aviones, hidroaviones, helicópteros y aeronaves similares por parte del Estado y de las líneas aéreas dedicadas principalmente al transporte internacional remunerado de personas y mercancías;
2. entrega a los productores, propietarios o explotadores de las aeronaves citadas en la Punto 1 de este párrafo, y las importaciones que éstos hagan de artículos que hayan de incorporarse a dichas aeronaves o que se empleen en la explotación de las mismas;
3. la prestación de servicios para producir, convertir, reparar, mantener y alquilar las aeronaves y artículos citados en los puntos 1 y 2 de este párrafo;
4. las entregas a las líneas aéreas citadas en la Punto 1 de este párrafo y las importaciones por parte de éstas de artículos para reabastecer de combustible los aviones, hidroaviones, helicópteros y aeronaves similares que esas líneas aéreas utilicen;
5. la prestación de otros servicios no citados en la Punto 3 de este párrafo relacionadas con las necesidades directas de las aeronaves mencionadas en la Punto 1 de este párrafo, salvo las aeronaves empleadas por el Estado, y de su cargo, tales como el remolque, pilotaje, salvamento y servicios de especialistas, uso de aeródromos, servicios necesarios para el aterrizaje, despegue y permanencia de las aeronaves en los aeródromos, servicios proporcionados a las líneas aéreas por agentes de las líneas aéreas en su capacidad como tales, y la ayuda proporcionada a pasajeros y tripulaciones en nombre de las líneas aéreas.

También el código del IVA prevé la exención del pago de impuestos en las importaciones y compras intracomunitarias de mercancías cuya entrega por parte de quienes están sujetos al pago del impuesto queda, en todo caso, exenta dentro del país.

Las disposiciones del código del IVA prevén también la importación permanente sin impuestos de suministros a bordo de las aeronaves que prestan servicio en las rutas internacionales regulares.

Las disposiciones de la legislación belga están en consonancia con los objetivos de la Cláusula 1 de la Resolución de la OACI. Cabe observar asimismo que las mencionadas exenciones se aplican únicamente a las aeronaves empleadas en el transporte internacional de personas y mercancías, contrariamente a lo dispuesto en la Cláusula 1 a) del documento y en el párrafo 3 de los comentarios del Consejo.

Cláusula 2 a) Ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional por la explotación de aeronaves

El Código belga de los impuestos sobre la renta permite la exención, cuando exista reciprocidad, de los beneficios que una compañía extranjera obtenga en Bélgica de explotar aeronaves que posea o que alquile y que hagan escala en Bélgica. Esto constituye una exención del impuesto belga a los no residentes, que en principio es el único gravamen posible a los ingresos en cuestión.

Cláusula 2 b) Acuerdos para evitar la imposición doble

En la gran mayoría de los acuerdos para evitar la imposición doble, Bélgica ha incluido de conformidad con el Modelo de Convenio de la OCDE, una disposición que estipula que los beneficios de explotar aeronaves en el tráfico internacional se gravarán únicamente en el Estado contratante en el que se encuentre la dirección efectiva de dicha empresa o en el Estado de residencia de dicha empresa.

Esto se aplica igualmente a las ganancias de capital que puedan surgir de la enajenación de aeronaves, al sueldo que se reciba por el trabajo realizado a bordo de la aeronave, y a cualquier impuesto sobre el capital que constituyen dichas aeronaves.

En el caso de Bélgica, esos acuerdos para evitar la imposición doble se aplican al impuesto sobre la renta personal, al impuesto de empresas, al impuesto sobre personas jurídicas, al impuesto a los no residentes, a la contribución especial relativa al impuesto sobre la renta personal y al impuesto de crisis suplementario, y abarca las retenciones en la empresa, la sobretasa a dichas retenciones y los recargos al impuesto sobre la renta personal que se hayan gravado en nombre de Bélgica, de sus subdivisiones políticas o de sus comunidades locales.

Cláusula 3 A reserva de lo mencionado en el Comentario sobre la Cláusula 2 respecto al ingreso de las empresas de transporte aéreo internacional, Bélgica no tiene ningún impuesto de venta específico que se aplique a las operaciones de transporte aéreo internacional o a los billetes internacionales.

Existen derechos de aeropuerto que se emplean para sufragar los servicios proporcionados o para financiar las inversiones que benefician a la aviación civil. Concretamente, ese es el caso de las instalaciones creadas para los pasajeros y el de los espacios ocupados por las agencias de carga.

Los derechos que se cobran por despegue y aterrizaje están fijados conforme a una tarifa que varía según el peso de la aeronave, su categoría acústica y las horas de operación. Con esto se pretende proteger el medio ambiente y la paz de los que viven en los alrededores.

BOTSWANA

Botswana refrenda la Resolución del Consejo de la OACI del 24 de febrero de 1999 tal como figura en el Doc 8632, tercera edición de 2000. La legislación actual no exige la imposición de ningún gravamen o derecho en ninguno de los mencionados artículos. Como protección, los acuerdos bilaterales de servicios aéreos con otros países contienen artículos que eximen a las líneas aéreas designadas del pago de tales impuestos y derechos en un plano de reciprocidad a las aeronaves dedicadas a vuelos internacionales.

Botswana mantendrá informada a la OACI de cualquier cambio que se efectúe ulteriormente en su postura respecto a la mencionada Resolución.

BURKINA FASO

De conformidad con el artículo 24 del Convenio de Chicago, Burkina Faso cumple los criterios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en materia de impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

I. Derechos por servicios aeroportuarios

Los derechos por servicios aeroportuarios relacionados con servicios aeropuertos públicos generan ingresos para la administración aeroportuaria por los servicios que suministra.

El ajuste de los mencionados derechos se basa en criterios pertinentes, objetivos y transparentes respecto a los costos que supone el suministro de dichos servicios. Los derechos siguen las recomendaciones de la OACI al respecto.

II. Impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes

De conformidad con el artículo 24 del Convenio de Chicago y las disposiciones de los acuerdos bilaterales vigentes, Burkina Faso aplica la exención de aranceles de aduana y otros derechos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes, repuestos, etc., sobre la base de la reciprocidad.

III. Impuestos sobre ingresos

Por lo que respecta a los impuestos sobre ingresos de las líneas aéreas, en las disposiciones de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo concertados por Burkina Faso con otros Estados se excluye la doble imposición de los ingresos derivados de las operaciones de servicios aéreos internacionales.

BURUNDI**Comentarios generales**

Burundi aplica las disposiciones del Documento 8632 y no tiene ninguna restricción con respecto a la Resolución. Los arreglos de exención y reciprocidad están contemplados en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo entre Burundi y el país de la empresa de transporte aéreo en cuestión.

Cláusula 1

El Gobierno de Burundi exime de los derechos de aduanas, así como de otros gravámenes, a los combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos consumibles cuando se utilizan en el transporte aéreo internacional.

Aún más, favorece la incorporación de una cláusula en ese sentido en los acuerdos de transporte aéreo bilaterales a fin de garantizar la reciprocidad.

Cláusula 2

En Burundi, los impuestos a las ganancias de las empresas de transporte aéreo, así como a las aeronaves y a otros bienes muebles relacionados con la explotación de aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional, se recaudan en el Estado en el cual está situada efectivamente la oficina principal de la empresa correspondiente.

Los acuerdos de transporte aéreo bilaterales negociados por Burundi deben incluir una cláusula tributaria que garantice el trato recíproco para sus empresas de transporte aéreo internacional.

Cláusula 3

El Gobierno de Burundi no impone contribución alguna a las ventas o al uso del transporte aéreo internacional.

CAMERÚN

Camerún no tiene objeción a las orientaciones de la OACI relativas a criterios en materia de impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

CANADÁ

Comentarios generales

Canadá posee un sistema federal de gobierno. La constitución de Canadá otorga determinadas facultades tributarias a los gobiernos provinciales y no requiere que las provincias cumplan con los criterios del Gobierno federal al ejercer estas facultades. Asimismo, los respectivos gobiernos provinciales han otorgado a los gobiernos municipales sus propias facultades tributarias, aunque de modo más limitado.

Por consiguiente, a menos que se indique otra cosa, los siguientes comentarios se refieren únicamente a los impuestos y gravámenes impuestos por el Gobierno federal en Canadá.

Cláusula 1

Cláusula 1 a) **Combustible**

El combustible aeronáutico utilizado en el suministro de los servicios de transporte aéreo internacional está exento de derechos de aduanas federales y de impuestos al consumo.

El combustible aeronáutico que se utiliza para prestar servicios de transporte aéreo internacional está exento del impuesto federal a los bienes y servicios (GST) y del impuesto de ventas armonizado (HST), que se cobra en lugar del GST en las provincias que han armonizado sus impuestos de ventas al por menor con el GST.

Si bien todas las provincias de Canadá gravan el combustible aeronáutico, la mayoría exime total o parcialmente el combustible aeronáutico utilizado para los servicios de transporte aéreo internacional.

Lubricantes u otros suministros técnicos consumibles

Los suministros de las aeronaves, los lubricantes y otros materiales técnicos consumibles utilizados en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional están exentos, en su mayor parte, de los derechos de aduana federales y los impuestos al consumo.

Se exime o se rembolsa el GST/HST cuando los suministros técnicos consumibles se utilizan para proporcionar servicios de transporte aéreo internacional.

Cláusula 1 a) **Último párrafo**

La exención del GST/HST descrita anteriormente se aplica por lo general únicamente cuando el transportista aéreo proporciona servicios de transporte aéreo internacional como parte de sus actividades comerciales.

Cláusula 1 e) Véanse los **Comentarios generales** más arriba.

Cláusula 2

Cláusula 2 a) i) No se gravan los ingresos derivados de la explotación de aeronaves en el tránsito internacional percibidos por no residentes, siempre que el país en el cual residan otorgue exenciones esencialmente similares a los residentes canadienses.

Cláusula 2 a) ii) Véanse los **Comentarios generales** más arriba.

Cláusula 2 b) Cuando los no residentes están exentos del impuesto federal sobre el ingreso y el capital directamente relacionados con la explotación de una aeronave en el tránsito internacional, las provincias otorgan una exención tributaria similar.

Cláusula 2 c) Canadá tiene acuerdos vigentes destinados a evitar la doble imposición con los siguientes países:

Alemania, Argelia, Argentina, Armenia, Australia, Austria, Azerbaiyán, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Camerún, Chile, China, China (RAE de Hong Kong), Chipre, Colombia, Côte d'Ivoire, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Grecia, Guyana, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Jordania, Kazajstán, Kenya, Kirguistán, Kuwait, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malasia, Malta, México, Marruecos, Mongolia, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Pakistán, Papua Nueva Guinea, Perú, Polonia, Portugal, República Checa, República de Corea, República de Moldova, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Reino Unido, Rumania, Senegal, Serbia, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Uzbekistán, Venezuela, Viet Nam, Zambia, Zimbabwe.

Cláusula 3 Generalmente, se exime del GST/HST a los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga. El GST/HST se aplica al transporte aéreo de pasajeros entre Canadá y los Estados Unidos continentales, o las Islas de St. Pierre y Miquelón, si el transporte se origina en Canadá.

Ciertos derechos a los usuarios son cobrados en Canadá por el gobierno federal y otros proveedores de servicios y son utilizados para sufragar el costo de suministrar instalaciones y servicios para la aviación civil. Por consiguiente, estos derechos no constituyen impuestos para los fines de la Resolución del Consejo sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional e incluyen los siguientes:

- Los derechos cobrados a los transportistas aéreos por Nav Canadá, una corporación privada sin fines de lucro, para sufragar los costos de suministrar servicios de navegación aérea en Canadá;
- El derecho relativo a la seguridad de los pasajeros, que cobra el gobierno federal a los pasajeros que viajan por vía aérea a fin de sufragar el costo de las medidas de seguridad relativas a los viajes aéreos; y
- En ciertos aeropuertos de Canadá se cobran derechos de mejoras aeroportuarias con el objeto de sufragar mejoras en los aeropuertos.

CHEQUIA

Cláusula 1 Conforme a la Ley núm. 353/2003 coll. sobre exoneración de impuestos, están exentos de impuestos los aceites minerales utilizados como combustible para el transporte aéreo internacional y para trabajos aeronáuticos, excepto los aceites minerales utilizados para la aviación privada de recreo, que se rige por la Directriz 2003/96/ES mediante la cual se reestructuran los impuestos de los productos energéticos y los suministros eléctricos.

Cláusula 2 Los impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional están regidos por la Ley tributaria Checa, a saber, la Ley núm. 586/1992 coll. relativa al impuesto a la renta. El Ministerio de Finanzas está de acuerdo con el principio de reciprocidad según el cual los impuestos se recaudan únicamente en el Estado en el que reside la empresa, conforme a los acuerdos concertados para abolir la doble imposición.

Los impuestos sobre los ingresos que se obtienen de explotar aeronaves que prestan servicios de transporte aéreo internacional así como los impuestos sobre la renta de los empleados del sector de transporte aéreo están regidos por acuerdos bilaterales para evitar la doble imposición. La República Checa ha concertado acuerdos con 85 Estados. Estos acuerdos también tratan cuestiones de imposición y exclusión de la doble imposición internacional de los ingresos que se obtienen de enajenar aeronaves que prestan servicios de transporte aéreo internacional y bienes muebles utilizados para la explotación de estas aeronaves.

De acuerdo con la Ley núm. 235/2004 coll. relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado (IVA), están exentos de impuestos y puede reclamarse una deducción de impuestos con respecto a:

- la entrega, ajustes, reparaciones, mantenimiento o fletamento de aeronaves, incluidas las aeronaves que se arriendan con tripulación y que son utilizadas por las líneas aéreas para el transporte de personas y mercancías entre Estados miembros y otros países;
- la entrega, reparación, mantenimiento o fletamento de equipo que se instala o se utiliza en estas aeronaves.

También está exenta de impuestos la entrega de bienes utilizados para abastecer las mencionadas aeronaves y puede reclamarse deducción de impuestos al respecto.

Están exentos de impuestos algunos repuestos, equipo ordinario de aeronaves y otros componentes utilizados únicamente en relación con la operación o reparación, mantenimiento y explotación de una aeronave siempre que se utilicen únicamente a bordo de la aeronave y sean exportados nuevamente.

Conforme a los acuerdos bilaterales, las aeronaves de los Estados contratantes están exentas de aranceles aduaneros, impuestos y otros derechos impuestos por las autoridades nacionales.

Cláusula 3 De acuerdo con la Ley núm. 235/2004 coll. relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado, el transporte de personas y equipaje, incluidos los servicios relacionados directamente con el transporte entre Estados miembros de la UE y otros países están exentos del IVA. Asimismo, puede reclamarse una deducción de impuestos en el caso de que el transporte sea proporcionado por una persona registrada en otros Estados miembros o una persona extranjera que tenga obligación de pagar el IVA.

Cláusula 4 La República Checa cumple plenamente con esta Resolución.

CHILE

Cláusula 1 La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile comparte plenamente la Resolución, postura que es consecuente con la no aplicación de impuestos por parte de este Estado en los casos que señalan la Cláusula 1 del Doc 8632.

Cláusula 2 Para evitar la doble tributación multilateral, Chile utiliza la celebración de convenios y tratados internacionales con algunos países extranjeros, especialmente relacionados con el transporte aéreo.

En general este tipo de convenios exime del impuesto a la renta a las empresas de transporte del otro Estado contratante por los ingresos que obtenga de su actividad, siempre que esta liberación impositiva se encuentre amparada por el principio de reciprocidad en ese otro Estado. Chile ha suscrito tratados con Alemania, Argentina, Brasil, Colombia, España, Estados Unidos, Francia, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela.

Cláusula 3 En Chile la venta de boletos se encuentra exenta del Impuesto sobre el Valor Agregado (IVA).

CHINA

- Cláusula 1** Considerando que la industria del transporte de China ya implantó la práctica de reemplazar el impuesto comercial por un impuesto al valor agregado, se podrá deducir el IVA pagado por las líneas aéreas por la compra de combustible de aviación. Por lo tanto, de conformidad con la disposición que figura en la Comunicación del Ministerio de Finanzas y Administración Impositiva Estatal relativa a la abolición de la política de uso de combustible de aviación importado y bajo fianza por vuelos civiles internacionales (Caishui [2013] Núm. 42), se ha reinstaurado el IVA sobre el combustible de aviación importado y bajo fianza vendido actualmente a vuelos civiles internacionales y se abolió en consecuencia la política anterior de exención del IVA.
- Cláusula 2** Se adjunta una lista de países con los que China ha celebrado acuerdos para evitar la doble imposición.
- Cláusula 3** Cada pasajero de salida en vuelo internacional o regional paga 90 RMB, incluidos 70 RMB en concepto de Fondo para el Desarrollo de la Aviación Civil y 20 RMB en concepto de Fondo para el Desarrollo del Turismo.

TRATADOS FISCALES EN VIGOR

<i>Núm. de serie</i>	<i>País</i>	<i>Fecha de firma</i>	<i>Fecha de entrada en vigor</i>	<i>Fecha de aplicación</i>
1	JAPÓN	1983.9.6	1984.6.26	1985.1.1
2	ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA	1984.4.30	1986.11.21	1987.1.1
3	FRANCIA	1984.5.30	1985.2.21	1986.1.1
4	REINO UNIDO	1984.7.26	1984.12.23	1985.1.1
5	BÉLGICA	1985.4.18	1987.9.11	1988.1.1
6	ALEMANIA	1985.6.10	1986.5.14	1985.1.1/7.1
7	MALASIA	1985.11.23	1986.9.14	1987.1.1
8	NORUEGA	1986.2.25	1986.12.21	1987.1.1
9	DINAMARCA	1986.3.26	1986.10.22	1987.1.1
10	FINLANDIA	1986.5.12	1987.12.18	1988.1.1
11	CANADÁ	1986.5.12	1986.12.29	1987.1.1
12	SUECIA	1986.5.16	1987.1.3	1987.1.1
13	NUEVA ZELANDIA	1986.9.16	1986.12.17	1987.1.1

14	TAILANDIA	1986.10.27	1986.12.29	1987.1.1
15	ITALIA	1986.10.31	1989.11.14	1990.1.1
16	PAÍSES BAJOS	1987.5.13	1988.3.5	1989.1.1
17	CHECOSLOVAQUIA	1987.6.11	1987.12.23	1988.1.1
18	POLONIA	1988.6.7	1989.1.7	1990.1.1
19	AUSTRALIA	1988.11.17	1990.12.28	1991.1.1
20	BULGARIA	1989.11.6	1990.5.25	1991.1.1
21	PAKISTÁN	1989.11.15	1989.12.27	1989.1.1/7.1
22	KUWAIT	1989.12.25	1990.7.20	1989.1.1
23	SUIZA	1990.7.6	1991.9.27	1990.1.1
24	CHIPRE	1990.10.25	1991.10.5	1992.1.1
25	ESPAÑA	1990.11.22	1992.5.20	1993.1.1
26	RUMANIA	1991.1.16	1992.3.5	1993.1.1
27	AUSTRIA	1991.4.10	1992.11.1	1993.1.1
28	BRASIL	1991.8.5	1993.1.6	1994.1.1
29	MONGOLIA	1991.8.26	1992.6.23	1993.1.1
30	HUNGRÍA	1992.6.17	1994.12.31	1995.1.1
31	MALTA	1993.2.2	1994.3.20	1995.1.1
32	EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	1993.7.1	1994.7.14	1995.1.1
33	LUXEMBURGO	1994.3.12	1995.7.28	1996.1.1
34	COREA	1994.3.28	1994.9.27	1995.1.1
35	RUSIA	1994.5.27	1997.4.10	1998.1.1
36	PAPUA NUEVA GUINEA	1994.7.14	1995.8.16	1996.1.1
37	INDIA	1994.7.18	1994.11.19	1995.1.1
38	MAURICIO	1994.8.1	1995.5.4	1996.1.1
39	CROACIA	1995.1.9	2001.5.18	2002.1.1
40	BELARÚS	1995.1.17	1996.10.3	1997.1.1

41	ESLOVENIA	1995.2.13	1995.12.27	1996.1.1
42	ISRAEL	1995.4.8	1995.12.22	1996.1.1
43	VIET NAM	1995.5.17	1996.10.18	1997.1.1
44	TURQUÍA	1995.5.23	1997.1.20	1998.1.1
46	ARMENIA	1996.5.5	1996.11.28	1997.1.1
47	JAMAICA	1996.6.3	1997.3.15	1998.1.1
48	ISLANDIA	1996.6.3	1997.2.5	1998.1.1
49	LITUANIA	1996.6.3	1996.10.18	1997.1.1
50	LETONIA	1996.6.7	1997.1.27	1998.1.1
51	UZBEKISTÁN	1996.7.3	1996.7.3	1997.1.1
52	BANGLADESH	1996.9.12	1997.4.10	(China)98.1.1 (Bangladesh)98.7.1
53	YUGOSLAVIA	1997.3.21	1998.1.1	1998.1.1
54	SUDÁN	1997.5.30	1999.2.9	2000.1.1
55	MACEDONIA	1997.6.9	1997.11.29	1998.1.1
56	EGIPTO	1997.8.13	1999.3.24	2000.1.1
57	PORTUGAL	1998.4.21	2000.6.7	2001.1.1
58	ESTONIA	1998.5.12	1999.1.8	2000.1.1
59	LAOS	1999.1.25	1999.6.22	2000.1.1
60	SEYCHELLES	1999.8.26	1999.12.17	2000.1.1
61	FILIPINAS	1999.11.18	2001.3.23	2002.1.1
62	IRLANDA	2000.4.19	2000.12.29	(China)2001.1.1 (Irlanda)2001.4.6
63	SUDÁFRICA	2000.4.25	2001.1.7	2002.1.1
64	BARBADOS	2000.5.15	2000.10.27	2001.1.1
65	MOLDOVA	2000.6.7	2001.5.26	2002.1.1
66	CUBA	2001.4.13	2003.10.17	2004.1.1
67	VENEZUELA	2001.4.17	2004.12.23	2005.1.1
68	KAZAJSTÁN	2001.9.12	2003.7.27	2004.1.1

69	INDONESIA	2001.11.7	2003.8.25	2004.1.1
70	OMÁN	2002.3.25	2002.7.20	2003.1.1
71	TÚNEZ	2002.4.16	2003.9.23	2004.1.1
72	IRÁN	2002.4.20	2003.8.14	2004.1.1
73	BAHREIN	2002.5.16	2002.8.8	2003.1.1
74	GRECIA	2002.6.3	2005.11.1	2006.1.1
75	KIRGUISTÁN	2002.6.24	2003.3.29	2004.1.1
76	MARRUECOS	2002.8.27	2006.8.16	2007.1.1
77	SRI LANKA	2003.8.11	2005.5.22	2006.1.1
78	TRINIDAD Y TABAGO	2003.9.18	2005.5.22	2005.6.1006.1.1
79	ALBANIA	2004.9.13	2005.7.28	2006.1.1
80	BRUNEI	2004.9.21	2006.12.29	2007.1.1
81	AZERBAIYÁN	2005.3.17	2005.8.17	2006.1.1
82	GEORGIA	2005.6.22	2005.11.10	2006.1.1
83	MÉXICO	2005.9.12	2006.3.1	2007.1.1
84	ARABIA SAUDITA	2006.1.23	2006.9.1	2007.1.1
85	ARGELIA	2006.11.6	2007.7.27	2008.1.1
86	SINGAPUR	2007.7.11	2007.9.18	2008.1.1

(RAE de HONG KONG) (RAE de MACAO)

<i>Núm. de serie</i>	<i>Región</i>	<i>Fecha de firma</i>	<i>Fecha de entrada en vigor</i>	<i>Fecha de aplicación</i>
1	RAE de Hong Kong	2006.8.21	2006.12.8	(Continente): 2007.1.1 (RAE de Hong Kong): 2007.4.1
2	RAE de Macao	2003.12.27	2003.12.30	2004.1.1

**Acuerdos relativos a los impuestos sobre los ingresos por transporte internacional
(Transporte aéreo)**

1.	Imposición mutua de los ingresos de sociedades	Los impuestos gravados no superan el 1,5% del total de ingresos: Filipinas	Acuerdo (o arreglo) para evitar la doble imposición
2.	Exención mutua del impuesto sobre los ingresos de sociedades	Todos los países (regiones) que ha celebrado acuerdos de imposición con China, excepto los indicados en el punto 1 Zimbabwe, Turkmenistán, Siria, Perú, Madagascar, Líbano, Afganistán, Zaire, Brunei	Acuerdo (o arreglo) para evitar la doble imposición Cláusulas sobre impuestos en el acuerdo de servicios aéreos
3.	Exención mutua del impuesto sobre la renta	Zimbabwe, Viet Nam, Mongolia, Laos, Kuwait, Bangladesh, Omán, Brunei, Ucrania, Kazajstán, Maldivas, Uzbekistán, Turkmenistán, antigua Unión Soviética, Líbano, Kirguistán, Belarús República de Corea Francia, Reino Unido, Bahrein	Cláusulas sobre impuestos en el acuerdo de servicios aéreos Protocolo del acuerdo sobre imposición Acuerdo bilateral especial sobre la exención mutua de impuestos sobre el transporte internacional
4.	Exención mutua de impuestos indirectos	Japón, Dinamarca, Singapur, Emiratos Árabes Unidos, República de Corea, India, Mauricio, Eslovenia, Israel, Ucrania, Jamaica, Malasia (Protocolo de 2000), Hong Kong, Macao Zimbabwe, Viet Nam, Uzbekistán, Estados Unidos, Ucrania, Turkmenistán, Siria, Rumania, Perú, Omán, Nueva Zelandia, Madagascar, Líbano, Kirguistán, Kuwait, Kazajstán, Israel, Canadá, Brunei, Bélgica, Belarús Estados Unidos, Francia, Tailandia, Turquía, Luxemburgo, Países Bajos, Finlandia, Singapur, Sri Lanka, Bahrein	Acuerdo (o arreglo) para evitar la doble imposición Cláusulas sobre impuestos en el acuerdo de servicios aéreos Acuerdo o intercambio de cartas sobre exención mutua del impuesto sobre ingresos procedentes del transporte internacional

CHINA (RAE de HONG KONG)

Cláusula 1 Adoptada.

Cláusula 2 El Gobierno de la Región Administrativa Especial de Hong Kong ha convenido en aprobar un artículo destinado a evitar la doble tributación con varios países con el objeto de incorporarlo en nuestros acuerdos de servicios aéreos o acuerdos específicos al respecto en materia de impuestos sobre ingresos procedentes de la operación de aeronaves. Asimismo, se están realizando negociaciones con otros socios en el campo aeronáutico.

Cláusula 3 Adoptada a excepción del Impuesto de Salida de Pasajeros Aéreos que se cobra a todo pasajero que sale de Hong Kong por vía aérea, salvo que esté exento.

CHINA (RAE de MACAO)

Macao procurará en lo posible formular y adoptar una política que sea congruente con los principios establecidos en la Resolución del Consejo.

CHIPRE

- Cláusula 2 a) i)** Con respecto a los impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes muebles, de conformidad con las disposiciones del Artículo 18 de la Ley de impuestos sobre la renta, para fines tributarios, las ganancias o beneficios que obtenga una persona no residente en Chipre, están exentos de impuestos siempre que el Ministro de Finanzas considere que el país en el cual reside la persona otorga exenciones equivalentes a los residentes chipriotas.
- Cláusula 2 c)** De conformidad con los Acuerdos concertados entre Chipre y otros Estados para evitar la doble imposición, los beneficios de explotar aeronaves en el tráfico aéreo internacional se gravarán únicamente en el Estado contratante en el que esté situada la sede de la dirección efectiva de la empresa.
-

COLOMBIA

La Autoridad de Aeronáutica Civil de Colombia está plenamente de acuerdo en que el aumento de impuestos podría tener repercusiones en el crecimiento y desarrollo del transporte aéreo. Dicha Autoridad considera que este tipo de decisiones tan importantes para cualquier Estado, deberían basarse en el conocimiento y capacidad que los Estados consideren que pueden aplicar en la esfera impositiva, y cumpliendo con las políticas fiscales particulares.

Sólo con un análisis minucioso sobre el asunto por parte de cada Estado se podrá asegurar que una carga financiera adicional al transporte aéreo no conllevará a que la aviación civil internacional sea objeto de discriminación desfavorable con respecto a otros modos de transporte. La estructura tributaria que cada Estado considere apropiada debería estar fundamentada en este principio.

Colombia, como contratante de la OACI, acoge los criterios plasmados en el Doc 8632 (2000) relativos a los impuestos sobre: 1) combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos; 2) los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes muebles; y 3) venta y el uso del transporte aéreo internacional.

A continuación se indican, entre otras cosas, las medidas adoptadas por el Gobierno nacional en relación con estos criterios:

- 1) En materia de impuestos, el sector de la aviación, en términos generales tiene una carga impositiva similar a la de los demás sectores de la economía nacional.
- 2) El combustible aeronáutico utilizado en el suministro de los servicios de transporte aéreo internacional no está gravado por ser considerado una exportación.
- 3) Todos los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional son considerados como renta mixta y se encuentran gravados con una tarifa del 33% sobre la renta gravable.
- 4) Con respecto a los pasajeros, en general, se aplica una tasa de IVA de 16% a la venta de los billetes aéreos. No obstante, en los vuelos internacionales de ida y vuelta (RT) sólo se aplica sobre el 50% del valor del billete (8%).
- 5) El transporte de carga internacional se encuentra exento del pago del IVA.
- 6) A fin de evitar imposiciones múltiples, se ha gestionado con el Gobierno de Panamá un acuerdo para la eliminación de la doble tributación.
- 7) Se protocolizó el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su Protocolo aeronáutico (UNIDROIT).

CUBA

Cuba está de acuerdo con la Resolución del Consejo relacionada con el asunto de los criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional. Dicha Resolución se ajusta a lo establecido en la legislación cubana.

ECUADOR

- Cláusula 1** Ecuador cumple con las Cláusulas 1 a), b), c) y d). En cuanto a la Cláusula 1 e), se cobra un impuesto sobre el valor de cada galón de combustible y lubricantes de aviación que se expende en el país para uso de toda aeronave en servicio comercial internacional y doméstico (Art. 28 de la Ley de Aviación Civil) el mismo que fue fijado para solventar costos de instalaciones y servicios.
- Cláusula 2** En Ecuador existe una regulación mediante la cual gravan a toda empresa y persona con el denominado “Impuesto a la renta” en forma anual y de obligatoriedad al Ministerio de Finanzas.
- Cláusula 3** En Ecuador no se grava ningún impuesto sobre las ventas o ingresos brutos de los explotadores.
- En la venta de los billetes aéreos internacionales de pasajeros que se expiden en el país se grava el 10% de su valor, que es recaudado por el Ministerio de Finanzas.
- Cualquier cambio que se produjera en Ecuador será notificado a la Organización.
-

EGIPTO**Comentarios generales**

De conformidad con el Artículo 24 del Convenio de Chicago, es necesario cumplir con los criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

Los derechos por concepto de servicios aeroportuarios y aeronáuticos recaudados por Egipto son adecuados en vista del costo asociado con la ampliación de estos servicios y concuerdan con las recomendaciones de la OACI; asimismo, son razonables comparados con los derechos impuestos por otros países.

Cláusula 1 Egipto no grava con impuestos a los combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos de consumo de conformidad con el Artículo 24 del Convenio de Chicago y las disposiciones de los acuerdos bilaterales entre Egipto y esos países.

Cláusula 2 Respecto a los impuestos sobre los ingresos de las líneas aéreas, Egipto suscribe acuerdos bilaterales con diversos países a fin de impedir la doble tributación sobre los ingresos y las ventas de las líneas aéreas, sobre la base de la reciprocidad.

EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

Los Emiratos Árabes Unidos cumplen plenamente los criterios de la OACI sobre impuestos que figuran en el Doc 8632.

ESLOVAQUIA

- Cláusula 1** Los principios de esta Resolución están incorporados en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo. Eslovaquia cumple con esta Resolución en lo tocante a los impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos. También se invoca el principio de reciprocidad. Eslovaquia se esfuerza en conseguir una aplicación más amplia — la decisión definitiva la tomará el Ministerio de Finanzas de conformidad con las políticas y leyes de la Unión Europea.
- Cláusula 2** Los principios de esta Resolución están incorporados en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo.
- Los impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y los impuestos a las aeronaves y a otras propiedades muebles relacionadas con el empleo de aeronaves en el transporte aéreo internacional se tratan en los acuerdos bilaterales a fin de evitar la imposición doble. Estas clases de acuerdos concretos son de la incumbencia del Ministerio de Finanzas.
- Cláusula 3** Eslovaquia cumple plenamente con esta Resolución.
-

ESLOVENIA

- Cláusula 1** En Eslovenia, se aplica esta cláusula para el transporte aéreo internacional. No se requiere reciprocidad ni se imponen otros derechos o impuestos nacionales o locales.
- No se aplica la exención de impuestos indirectos e IVA para uso en tráfico aéreo internacional con fines privados.
- Cláusula 2** En Eslovenia, las disposiciones de los acuerdos destinados a evitar la doble tributación respecto a los impuestos sobre ingresos y capital y las disposiciones de otros acuerdos internacionales se aplican directamente a los contribuyentes que son residentes en los Estados con los cuales se ha suscrito el acuerdo, si ese acuerdo define la cuestión de la tributación o la reglamenta en una forma diferente a la prescrita en una legislación fiscal nacional.
- Cláusula 2 a)** Eslovenia ha concertado hasta ahora un número significativo de acuerdos bilaterales destinados a evitar la doble tributación (48 acuerdos entrarán en vigor en 2012), de modo que se evitará la imposición múltiple, entre otras cosas en la esfera de la aviación civil.
- Cláusula 3** En Eslovenia, el transporte aéreo internacional está exento del impuesto al valor agregado.
-

ESPAÑA**Cláusula 1****Impuesto sobre el valor agregado**

Respecto a los impuestos en la esfera de transporte aéreo, en lo que se refiere al Impuesto sobre el Valor Agregado, la normativa reguladora del IVA en España (Ley 37/1992) contiene las medidas necesarias (Artículos 18, 22, 24, 26 y 27) para dar cumplimiento, en lo que se refiere a dicho impuesto, a los principios contenidos en la Cláusula 1 del documento de la OACI objeto de estudio (Doc 8632).

Impuestos especiales

En lo que se refiere a los Impuestos Especiales en la esfera del transporte aéreo internacional, hay que señalar:

1. Los aceites lubricantes utilizados por las aeronaves en el transporte aéreo internacional no están sujetos al impuesto que España impone a los hidrocarburos al no estar incluidos en su ámbito objetivo (párrafo 1 del Artículo 46 de la Ley 38/1992, del 28 de diciembre, de Impuestos Especiales).
2. Los carburantes (gasolinas y querosenos de aviación) destinados a su utilización en la navegación aérea (internacional o interior) con excepción de la aviación privada de recreo, están exentos del Impuesto sobre hidrocarburos [párrafo 2, inciso a) del Artículo 51 de la Ley 38/1992, del 28 de diciembre, de Impuestos Especiales].

A estos efectos, la legislación española entiende por aviación privada de recreo la realizada mediante la utilización de una aeronave, que no sea de titularidad pública, por su propietario o por la persona que pueda utilizarla, mediante arrendamiento o por cualquier otro título, para fines no comerciales y en particular, para fines distintos del transporte de pasajeros o mercancías, o de la prestación de servicios a título oneroso.

Impuestos aduaneros

En lo que respecta a Impuestos Aduaneros sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes, se informa lo siguiente:

1. El Reglamento CEE 918/83 sobre franquicias aduaneras establece en su Artículo 133 que “las disposiciones de este Reglamento, no serán obstáculo para la concesión por los Estados miembros: ... 1 g) de franquicias concedidas en el marco de acuerdos concluidos sobre la base de la reciprocidad, con terceros países que sean parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), para la aplicación de los métodos recomendados 4.42 y 4.44 del Anexo 9 de este Convenio”.
2. La Cláusula 1 a) i) del Doc 8632, que contiene la Resolución del Consejo de la OACI, se refiere a la exención de derechos de aduana del combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes contenidos en las aeronaves, a la entrada de éstas en territorio aduanero de otro Estado, siempre que no se desembarque ninguna cantidad. Esta cuestión que básicamente estaba recogida en el Artículo 24, inciso a) del Convenio de Chicago, se extiende a otros suministros técnicos, tales como los citados anteriormente, aunque se amplía lo previsto en el Artículo 24 del Convenio en el sentido de que no existe obligación de que dichos suministros se encuentren aún a bordo de la aeronave al salir del territorio aduanero.

España no ha formulado ninguna reserva al apartado 4.42 del Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en relación con los suministros y por consiguiente no existiría inconveniente en la aplicación de la Cláusula 1 a) i) del documento citado con anterioridad.

Con respecto a la Cláusula 1 a) ii) de la Cláusula 1 aludida anteriormente, en el caso de que la aeronave salga del Estado con destino a otro territorio aduanero del mismo Estado o de cualquier otro, no existen derechos de aduana por ser los suministros nacionales.

En lo que a carburantes se refiere, conviene señalar lo siguiente:

El Artículo 8.7 de la Directiva 92/81/CEE establece que:

“A más tardar el 31 de diciembre de 1997, el Consejo examinará las exenciones previstas en la letra (b) del apartado 1 [Art. 8.1.b), exención al carburante de la aviación comercial] y en la letra (b) apartado 2 sobre la base de un informe de la Comisión teniendo en cuenta los costes externos causados por dichos medios de transporte y las repercusiones ecológicas y decidirá por unanimidad, la propuesta de la Comisión, si procede la supresión o la modificación de tales exenciones”.

En este contexto, algunos Estados miembros de la Unión Europea ya han manifestado su posición para la supresión de esta exención por razones ambientales. La postura española al respecto está pendiente de ser fijada por los distintos ministerios implicados.

Asimismo, en relación con la Cláusula 1 a) iii), cuando una aeronave hace sucesivas escalas en dos o más aeropuertos dentro del mismo territorio aduanero, los suministros llevados a bordo, por ser nacionales, no están sujetos a derechos de aduana.

El Impuesto sobre el Valor Agregado y los impuestos especiales se rigen por la legislación española vigente (Leyes 37/1992 y 38/1992, Artículo 22.6 y 9, párrafo f). Las leyes sobre el IVA y los impuestos especiales podrían aplicarse a otras leyes como la reguladora del IGIG y del APIC en Canarias y la reguladora del Arbitrio a la producción e importación en Ceuta y Melilla.

Cláusula 2

En cuanto a la Cláusula 2, relativa a impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional, hay que señalar que España tiene suscritos 35 convenios para evitar la doble imposición internacional en materia de impuestos sobre la renta y el patrimonio. En estos convenios figura un artículo relativo a los beneficios procedentes de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional, estableciéndose que dichos beneficios sólo podrán someterse a imposición en el Estado de la empresa explotadora. En la mayoría de ellos se hace referencia al Estado en el que esté situada la sede de dirección efectiva de la empresa; y en el resto, al Estado del que la empresa sea residente.

Con otros países con los que no existe convenio para evitar la doble imposición internacional en materia de impuestos sobre la renta y el patrimonio, sí existen tanto convenios sobre navegación aérea, con idéntica finalidad de limitar la imposición de los beneficios al Estado de la empresa explotadora, como acuerdos unilaterales que basan la exención de las empresas no residentes en la reciprocidad y que se instrumentan a través de órdenes.

Se adjunta como Anexo una relación de los convenios de doble imposición ratificados por España hasta el momento actual, así como de los convenios y órdenes ministeriales actualmente en vigor.

Cláusula 3

Por lo que se refiere a los principios contenidos en esta Sección, la normativa española prevé la exención plena del Impuesto sobre el Valor Agregado de los servicios del transporte internacional de viajeros por vía aérea (Artículo 22, apartado 13 de la Ley 37/1992).

ADJUNTO

**PAÍSES CON LOS QUE ESPAÑA TIENE CONVENIO
DE DOBLE IMPOSICIÓN SOBRE LA RENTA Y EL PATRIMONIO**

Nota.— En la lista siguiente, BOE significa Boletín Oficial del Estado y O.M. significa Orden Ministerial.

ALEMANIA	5-12-66 (BOE 8-4-68) O.M. 10-11-75 (BOE 4-12-75). O.M. 30-12-77 (BOE 17-1-78).
ARGENTINA	21-7-92 (BOE 9-9-94).
AUSTRALIA	24-3-92 (BOE 29-12-92).
AUSTRIA	20-12-66 (BOE 6-1-68). O.M. 26-3-71 (BOE 29-4-71).
BÉLGICA	24-9-70 (BOE 27-10-72) O.M. 27-2-73 (BOE 26-3-73).
BRASIL	14-11-74 (BOE 31-12-75).
BULGARIA	6-3-90 (BOE 12-7-91).
CANADÁ	23-11-76 (BOE 6-2-81).
CHECOSLOVAQUIA	8-5-80 (BOE 14-7-81).
CHINA	22-11-90 (BOE 25-6-92).
DINAMARCA	3-7-72 (BOE 28-1-74) O.M. 4-12-78 (BOE 5-1-79).
ECUADOR	20-5-91 (BOE 5-5-93).
ESTADOS UNIDOS	22-2-90 (BOE 22-12-90).
FILIPINAS	(BOE 15-12-94).
FINLANDIA	15-11-67 (BOE 11-12-68).
FRANCIA	27-6-73 (BOE 7-5-75) O.M. 28-4-78 (BOE 6-9-78) Acuerdo Comp. 6-12-77 (BOE 30-4-79).
HUNGRÍA	9-7-84 (BOE 24-11-87).
INDIA	(BOE 7-2-95).
IRLANDA	(BOE 27-12-94).
ITALIA	8-9-77 (BOE 22-12-80).
JAPÓN	13-2-74 (BOE 2-12-74).
LUXEMBURGO	3-6-86 (BOE 4-8-87).

MARRUECOS	10-7-78 (BOE 22-5-85).
MÉXICO	24-7-92 (BOE 27-10-94).
NORUEGA	25-4-63 (BOE 17-7-64).
PAÍSES BAJOS	16-6-71 (BOE 16-10-72) O.M. 31-1-75 (BOE 13-2-75).
POLONIA	15-11-79 (BOE 15-6-82).
PORTUGAL	(BOE 7-11-95).
REINO UNIDO	21-10-75 (BOE 18-11-76) O.M. 22-9-77 (BOE 11-10-77).
REPÚBLICA DE COREA	(BOE 15-12-94).
RUMANIA	24-5-79 (BOE 2-10-80).
SUECIA	16-6-76 (BOE 22-1-77) O.M. 27-7-77 (BOE 9-8-77) O.M. 18-2-80 (BOE 1-3-80).
SUIZA	26-4-66 (BOE 3-3-67). O.M. 20-11-68 (BOE 26-11-68).
TÚNEZ	2-7-82 (BOE 3-3-87).
URSS	1-3-85 (BOE 22-9-86).

**ÓRDENES MINISTERIALES REGULANDO LA EXENCIÓN
DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS DE LOS PAÍSES SIGUIENTES**

	FECHA ORDEN	FECHA BOE	COMPAÑÍA Y CERTIFICADO
COLOMBIA	No hay orden de reciprocidad pero sí un Protocolo adicional (canje de notas del 5/9/66) al Convenio Aéreo del 11/12/51 que produce los mismos efectos.		AEROLÍNEAS NACIONALES DE COLOMBIA (AVIANCA) (18/4/68)
CONGO	22/12/71	2/2/72	AIR CONGO (3/2/72)
CUBA	20/2/68	2/3/68	EMPRESA CONSOLIDADA CUBANA DE AVIACIÓN (16/4/68)
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	20/12/68	31/12/68	UNITED ARAB AIRLINES (21/1/69)
GRECIA	6/5/85	25/5/85	OLYMPIC AIRWAYS, S.A. (10/6/85)
ISRAEL	5/2/85	30/3/85	EL AL ISRAEL AIRLINES (9/4/86)
LÍBANO	31/1/76	25/2/75	MIDDLE EAST AIRLINES. AIR LIBAN. S.A.L. (MEA) (11/3/75)
NIGERIA	26/1/76	9/2/76	
KUWAIT	27/6/78	2/8/78	
PANAMÁ	19/10/94	10/11/94	
PARAGUAY	24/4/87	9/5/87	LÍNEAS AÉREAS PARAGUAYAS (LAP) (11/5/87)
PERÚ	2/7/69	9/7/69	AEROLÍNEAS PERUANAS, S.A. (10/7/69)
SEYCHELLES	6/5/91	10/6/91	AIR MARKETING REPRESENTATIVES, S.A. (AMR) (4/7/91)
SUDÁFRICA	18/2/72	25/2/72	
URUGUAY	7/2/66 7/2/83	17/2/66 14/2/83	PRIMERAS LÍNEAS URUGUAYAS DE NAVEGACIÓN AÉREA (P.L.U.N.A.) (6/4/83)

CONVENIOS DE DOBLE IMPOSICIÓN DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y AÉREA

CHILE	28/12/76	(BOE 11/7/78)
IRLANDA	25/2/75	(BOE 16/4/77)
SUDÁFRICA	16/10/73	(BOE 19/12/73)
VENEZUELA	6/3/86	(BOE 1/2/89)

ESTADOS UNIDOS

Cláusula 1 Con respecto a los impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles

Cláusula 1 a) i) Esta cláusula se cumple en Estados Unidos.

Cláusula 1 a) ii) A reserva de los comentarios que se hacen en las Cláusulas b) c) y e) a continuación, esta sección se cumple en los Estados Unidos en lo tocante a los impuestos federales sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles de aviación que se lleven a bordo de las aeronaves para consumirse durante el vuelo.

Cláusula 1 a) iii) Sujeto a un tratamiento recíproco, se aplican exenciones con respecto a los vuelos efectuados entre puntos dentro de los Estados Unidos cuando forman parte de un vuelo internacional.

Cláusula 1 b) y c) Se conceden exenciones, créditos o reembolsos de los impuestos federales al combustible y los derechos aduaneros en el caso de i) las aeronaves militares de cualquier país; y ii) a las aeronaves civiles dedicadas al comercio internacional con Estados Unidos, o al comercio entre Estados Unidos y cualesquiera de sus posesiones. Ahora bien, en el caso de las aeronaves civiles matriculadas en un país extranjero, dichas exenciones, créditos o reembolsos se conceden únicamente si el país extranjero otorga, u otorgaría en reciprocidad privilegios esencialmente iguales respecto a las aeronaves matriculadas en los EUA. Estados Unidos no prevé que se amplíen estas exenciones a las aeronaves civiles extranjeras que no se dediquen al comercio extranjero con Estados Unidos.

Cláusula 1 d) Véase la respuesta a b) y c) anterior y e) a continuación.

Cláusula 1 e) Esta cláusula se aplica en muchos aeropuertos internacionales de Estados Unidos cuando se trata de la compra de combustible bajo fianza o de combustible en zona de comercio extranjero (FTZ). Varios Estados de la Unión eximen ya del impuesto de consumo al combustible empleado en los vuelos internacionales. Salvo en las situaciones que entrañan la compra de combustible bajo fianza o combustible FTZ, diversos Estados de la Unión cobran impuestos sobre el combustible que se lleva a bordo. En algunos de esos Estados, los ingresos que representan esos impuestos se destinan al uso de la aviación civil. Si bien Estados Unidos simpatiza con el objetivo de eliminar los impuestos locales a dicho combustible, dada la composición federal del Gobierno de Estados Unidos y las decisiones de su tribunal supremo en el caso de *Wardair Canadá contra el Departamento de ingresos de Florida* 477 U.S. 1, 106 S.Ct. 2369, 91 L. Ed. 2d 1 (1986); véase también *Intel. Containers Intern. Corp. contra Huddleston*, 113 S.Ct. 1095 (1993), Estados Unidos no prevé que en un futuro próximo se exima al transporte aéreo internacional del pago de esos impuestos estatales (a excepción de la compra de combustible bajo fianza o de combustible FTZ).

Los impuestos locales de consumo sobre el combustible en los aeropuertos públicos (los que tienen apoyo financiero federal) se permiten únicamente en tanto que dichos impuestos se “apliquen a los costes de capital o de explotación de A) el aeropuerto; B) el sistema de aeropuerto local; o C) otras instalaciones y servicios locales que sean propiedad o explotadas por parte del propietario o explotador del aeropuerto y que estén directamente y sustancialmente relacionadas con el transporte verdadero por vía aérea de pasajeros o de bienes” (o sea, un “derecho de usuario”). [49 U.S.C. 47107 b)].

- Cláusula 2** Con respecto a los impuestos sobre ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes muebles
- Cláusula 2 a) i)** Estados Unidos está de acuerdo con los principios establecidos en la cláusula y, de conformidad con su legislación vigente, hace mucho tiempo ya que otorga las exenciones previstas en esta cláusula, sobre un plano de reciprocidad. La exención recíproca se confirma mediante un acuerdo bilateral con otro país o mediante decisiones administrativas. Algunas de las exenciones se aplican recíprocamente sólo a las aeronaves matriculadas en otro país.
- Cláusula 2 a) ii)** Ninguna ley federal sobre la propiedad se aplica al patrimonio de las empresas de transporte aéreo. Ahora bien, dentro de Estados Unidos, algunos gobiernos estatales o locales puede que impongan un gravamen a ciertos artículos mueble personales de dichas empresas (pero no a las aeronaves comerciales).
- Cláusula 2 b)** Los acuerdos bilaterales a los que se alude en las Cláusulas 2) a) y c) se aplican únicamente a los impuestos federales. La ley federal impide específicamente que los Estados graven a los transportistas aéreos estadounidenses y extranjeros por la “facturación bruta” [véase 49 U.S.C. 4011b)].
- Cláusula 2 c)** Las exenciones recíprocas al impuesto sobre la renta se aplican en relación con más de 65 países, pero los ingresos exonerados de impuestos pueden variar según el grado de reciprocidad que exista en la ley del otro país. En algunos casos en los que al amparo de un tratado impositivo anterior a 1987 existe la exención recíproca, se limita a las aeronaves documentadas según las leyes del país de residencia de la compañía explotadora o arrendataria. Las exenciones recíprocas que prevén la legislación de Estados Unidos (a partir de 1987) y los tratados recientes sobre impuestos se aplican a los residentes de otros países independientemente de dónde estén documentadas las aeronaves.
- Cláusula 3** Con respecto a los impuestos sobre la venta o el uso de servicios de transporte aéreo internacional (La información a continuación es vigente al 1 de enero de 2015)
- Todos los impuestos o derechos que se cobran por el uso del transporte aéreo internacional, o de las instalaciones y servicios del mismo, son para sufragar los costes de aeropuerto, de navegación aérea y de instalaciones y servicios de seguridad de la aviación. Los derechos en cuestión comprenden:
- * Un *Impuesto de salida y llegada internacional*, actualmente fijado en 17,70 USD, pero que se indexa por inflación. En cuanto al transporte entre cualquier parte de Estados Unidos continental y una zona de 225 millas en Canadá y en México, se aplica un impuesto del 7,5% del billete si el pago del mismo se hizo en Estados Unidos, mientras que el Impuesto de llegada y salida internacional es aplicable cuando el pago se hizo fuera de los Estados Unidos. Estos impuestos van directamente al Fondo fiduciario de aeropuertos y vías aéreas.
 - * Un derecho de 5,50 USD por la inspección de aduanas; un derecho de 7,00 USD por pasajero para las inspecciones de inmigración; y un derecho de 5,00 USD por pasajero y de 70,75 USD por aeronave por las inspecciones de animales, plantas y sanitarias (APHIS). Estos derechos sirven para contrarrestar el coste de esos servicios.
 - * Un derecho de seguridad relativo al 11 de septiembre de 5,60 USD por embarque de pasajeros por viaje de ida y 11,20 USD por viaje de ida y vuelta que se impone a los pasajeros cuyo transporte aéreo se origina en los Estados Unidos.

ESTONIA

Comentarios generales

En su política tributaria general Estonia concuerda con los criterios de la OACI y ha tenido presente su postura al promulgar leyes nacionales. Con las enmiendas más recientes a la legislación tributaria de Estonia se ha procurado que sus leyes sean compatibles con las que se aplican en la Unión Europea (UE).

Cláusula 1

Respecto a los impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos de consumo, Estonia no impone derechos sobre el combustible importado en los tanques de las aeronaves. Asimismo, si los suministros se traen dentro de la zona de aduanas, pero no más allá de la misma dentro del país, tampoco se cobran derechos.

En la tabla siguiente se presenta una descripción general de los derechos de importación que aplica Estonia:

<i>Producto</i>	<i>Tasa del derecho de importación</i>
Equipo eléctrico de regulación del tránsito	15%
Equipo aeromecánico aeroportuario y de tránsito aéreo	10%
Equipo de transporte utilizado en los aeropuertos para la reubicación de la carga	15%
Aeronaves, helicópteros	5%

La fuente de la tabla es la legislación sobre tarifas de Estonia (Diario de documentos oficiales RT1/1997, 78, 1321).

Tómese nota de que la ley permite al gobierno suscribir tratados bilaterales favorables con otros países en apoyo del comercio internacional. El trato preferente ya no estará vigente después que Estonia se integre a la Organización Mundial del Comercio. El gobierno prevé hacerlo antes de fines de 1999.

Cláusula 2

Estonia ha firmado contratos bilaterales con sus socios principales en materia de tránsito aéreo para evitar la doble tributación sobre los ingresos de compañías internacionales. Estos países incluyen a Finlandia, Suecia, Dinamarca, Noruega, Alemania, los Estados Unidos de América, Letonia, Lituania, el Reino Unido, Canadá y varios otros países. Estos acuerdos son bilaterales y varían en alguna medida. Estonia no aplica impuestos sobre la propiedad. Las líneas aéreas registradas en el país están sujetas a un impuesto a las sociedades anónimas de un 26%. Sin embargo, existe una resuelta voluntad política para reducir la tasa del impuesto a las sociedades anónimas.

Cláusula 3

Los billetes de las líneas aéreas no están sujetos al impuesto a la venta de un 18% (Impuesto sobre el Valor Agregado) (IVA) que se aplica a la mayor parte de los productos, incluyendo a los billetes de las líneas aéreas nacionales. La ley que rige el Impuesto sobre el Valor Agregado se publicó en el Diario de documentos oficiales RT I/1993, 60, 847, por primera vez en 1993. El IVA no debe pagarse respecto a la importación de aeronaves que se utilizan exclusivamente en el transporte internacional, de conformidad con una enmienda de 1997 de la ley.

ETIOPÍA

- Cláusula 1** De conformidad con el Artículo 24 del Convenio de Chicago y las disposiciones de los acuerdos bilaterales entre Etiopía y otros países, el Gobierno de Etiopía exime de impuestos de aduana y de otra clase a los lubricantes y otros suministros técnicos consumibles utilizados en el transporte aéreo internacional.
- Cláusula 3** Con respecto a los impuestos sobre los ingresos de las líneas aéreas, Etiopía ha suscrito acuerdos bilaterales con muchos países a fin de evitar la doble imposición sobre los ingresos y ventas de las líneas aéreas, basándose en el principio de reciprocidad.
-

FEDERACIÓN DE RUSIA

Las cuestiones tributarias de la Federación de Rusia, incluidas las que afectan al campo del transporte aéreo internacional, se rigen por la legislación correspondiente, así como por acuerdos entre Rusia y otros Estados y por acuerdos bilaterales intergubernamentales sobre servicios aéreos internacionales.

En todos los acuerdos se prevé, en un plano de reciprocidad y en condiciones de igualdad, la exención total o parcial de impuestos en uno de los Estados de clases individuales de ingresos y de la propiedad; también existen procedimientos para eliminar la imposición doble de la propiedad.

Al elaborar la legislación tributaria de la Federación de Rusia y los correspondientes acuerdos con otros Estados, se toman en cuenta los principios y normas generalmente aceptados de derecho internacional y los tratados internacionales de Rusia, lo que comprende los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

De conformidad con la práctica en materia de tratados de la Federación de Rusia, en los acuerdos de servicios bilaterales debe incluirse una cláusula relativa a la exención de aranceles aduaneros.

Con respecto a la exención de impuestos en relación con las empresas de transporte aéreo, la práctica en la Federación de Rusia consiste en incorporar en los acuerdos de servicios aéreos disposiciones relativas a la exención de impuestos (adjunto) o incluir en los acuerdos internacionales individuales disposiciones para evitar la doble imposición sobre los ingresos.

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA EXENCIÓN DE ARANCELES ADUANEROS E IMPUESTOS

1. Al ingresar al territorio de un Estado contratante parte, las aeronaves utilizadas para servicios aéreos por las empresas de transporte aéreo designadas de un Estado contratante parte, así como su equipo regular, piezas de repuesto, provisiones de la aeronave, combustible, lubricantes y suministros de la aeronave (incluidos alimentos, bebidas, y tabaco) a bordo de dicha aeronave estarán exentos de los aranceles aduaneros, impuestos y otros derechos y recargos similares, siempre que dicho equipo, piezas de repuesto, provisiones y suministros permanezca a bordo de la aeronave hasta que la misma retorne.
2. Los siguientes artículos estarán también exentos de aranceles aduaneros, impuestos y otros derechos y recargos similares:
 - a) las provisiones de la aeronave introducidas a bordo en el territorio de un Estado contratante parte, dentro de los límites establecidos por las autoridades competentes de ese Estado contratante parte, y con la intención de ser consumidas a bordo de una aeronave que presente servicios aéreos, designada por una empresa de transporte aéreo de otro Estado contratante parte;
 - b) el equipo y las piezas de repuesto introducidas en el territorio de un Estado contratante parte con fines de servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves dedicadas a la explotación de servicios aéreos, designadas por empresas de transporte aéreo de otro Estado contratante parte;
 - c) los combustibles y lubricantes para ser utilizados en aeronaves dedicadas a la explotación de servicios aéreos, designadas por una empresa de transporte aéreo de un Estado contratante parte, incluso cuando dichos suministros hayan de usarse en un tramo del viaje realizado sobre el territorio del Estado contratante parte, en que hubieran sido embarcados;
 - d) los documentos y formularios requeridos por la empresa de transporte de otra Parte contratante y que contenga su logotipo, incluidos los billetes y portes aéreos entregados o para ser entregados por las empresas de transporte aéreo designadas de un Estado contratante parte en el territorio de otro Estado contratante parte que participa en la operación de servicios aéreos designados.
3. Está prohibido utilizar los suministros, provisiones y piezas de repuesto, así como los documentos antes mencionados, para fines que sean distintos a los referidos en el párrafo 2 anterior. Los artículos mencionados en el párrafo 2 anterior pueden ser objeto de control aduanero e inspección por las autoridades aduaneras hasta el momento en que sean embarcados nuevamente o reasignados de conformidad con la reglamentación aduanera.
4. El equipo a bordo de la aeronave, así como los suministros, provisiones y piezas de repuesto que se encuentran a bordo de una aeronave destinada a la explotación de servicios aéreos, designada por un Estado contratante parte, sólo pueden ser descargados en el territorio de otro Estado contratante parte si las autoridades aduaneras del segundo Estado contratante parte convienen en ello. En ese caso, permanecerán bajo el control de las autoridades aduaneras hasta el momento en que sean embarcados nuevamente o reasignados de conformidad con la reglamentación aduanera del mencionado Estado contratante parte.
5. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los aranceles aduaneros, impuestos y derechos.
6. Se cobrarán derechos por los servicios proporcionados, los trámites aduaneros y el almacenamiento, conforme a la legislación de los Estados contratantes partes.

Con respecto a la exención de impuestos en relación con las empresas de transporte aéreo, la práctica en la Federación de Rusia consiste en incorporar en los acuerdos de servicios aéreos disposiciones relativas a la exención de impuestos o incluir en los acuerdos internacionales individuales disposiciones para evitar la doble imposición sobre los ingresos.

DISPOSICIONES PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN

1. Cada Parte contratante, en el territorio de su propio Estado, exonerará a las empresas de transporte aéreo designadas de todos los impuestos y gravámenes sobre los ingresos y ganancias percibidos por dichas empresas como resultado de la explotación de servicios aéreos establecidos.
 2. Cada Parte contratante, en su territorio, exonerará a la empresa de transporte designada de otra Parte contratante de todos los impuestos y gravámenes sobre su activo.
 3. Los empleados de una empresa de transporte aéreo designada que sean ciudadanos de una Parte contratante estarán exentos de todos los impuestos a la renta provenientes de sus sueldos.
-

FIJI

La Legislación de Fiji respecto al Impuesto sobre la Renta y al Impuesto sobre el Valor Agregado es compatible con los criterios de la OACI en materia de impuestos al transporte internacional de pasajeros y mercancías.

FINLANDIA

- Cláusula 1** Esta cláusula se ha adoptado en Finlandia para el transporte aéreo comercial basándose en las Directivas de la UE relativas a los impuestos sobre los productos energéticos y el impuesto al valor agregado. Las exenciones de impuestos sobre los productos energéticos y el impuesto al valor agregado no se aplican a la aviación general no comercial y no exigen el tratamiento de reciprocidad por parte de otros Estados.
- Cláusula 2** Finlandia ha concertado cierto número de acuerdos bilaterales destinados a evitar la doble imposición de los ingresos de las empresas internacionales.
- Cláusula 3** Los servicios relacionados con el transporte aéreo internacional están exentos del impuesto al valor agregado basándose en la Directiva de la UE relativa al IVA y en la legislación nacional de aplicación.
-

FRANCIA

Se aplican exenciones fiscales para combustible y otros productos relacionados con la energía, con la excepción de los vuelos privados de placer. Igualmente, se aplica la exención del IVA que pudiera repercutirse sobre esos productos. Además, las líneas aéreas cuya actividad principal sea el transporte aéreo internacional reciben la exención íntegra del IVA en transacciones de entrega, procesamiento, reparación y mantenimiento, flete y arrendamiento de las aeronaves de esas empresas.

Las disposiciones para evitar la doble imposición de los ingresos y el capital de las líneas aéreas suelen estar consagradas en acuerdos bilaterales generales celebrados por Francia en el ámbito específico de la doble imposición, o bien se establecen en acuerdos especiales.

En relación con el impuesto sobre las ventas de billetes de líneas aéreas para el transporte internacional, Francia aplica el principio de exención del IVA (impuesto sobre el valor agregado). Sin embargo, ha introducido impuestos específicos por pasajero embarcado, tanto en vuelos internacionales como nacionales. Los ingresos derivados de esos impuestos financian actividades públicas en materia de regulación económica, seguridad operacional y seguridad de la aviación en el transporte aéreo.

Francia considera importante contribuir al logro de los Objetivos del Milenio en las esferas de la salud y el desarrollo económico. Desde 2006, cobra una contribución solidaria por pasajero nacional e internacional.

Francia sigue apoyando las actividades internacionales destinadas a contrarrestar los efectos de la aviación sobre el cambio climático mediante la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado. Francia es de la opinión de que sería preferible que esas medidas se adoptaran mundialmente. No obstante, a falta de medidas mundiales apropiadas, las acciones regionales son un primer paso importante.

GUATEMALA

1. Combustibles, lubricantes y equipos

En la legislación nacional y sobre la base de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo suscritos, con criterio de reciprocidad, se establece que las aeronaves utilizadas en servicios internacionales, su equipo, piezas de repuesto, las reservas de combustible y lubricantes, provisiones, material publicitario y promocional que se encuentren a bordo de las mismas gozan de exención, con la condición que tales equipos y reservas permanezcan a bordo de la aeronave o hasta su exportación.

De igual forma, están exentos tales equipos y materiales cuando sean introducidos al país a nombre de la línea aérea y que estén destinados para su uso a bordo. Solo se podrán descargar en el territorio bajo la supervisión aduanera, hasta el momento en que sean reexportados, en tanto esto suceda serán ubicados en la zona de tratamiento especial sin generar impuestos.

2. Impuestos generales

Existen impuestos generales a la actividad comercial como lo son el Impuesto sobre la Renta (ISR) y el Impuesto al Valor Agregado (IVA) que se aplican no solo a las empresas de transporte aéreo.

3. Transferencias de fondos

Las empresas de transporte aéreo, de conformidad con los acuerdos bilaterales de transporte aéreo son libres de realizar la transferencia de fondos hacia sus respectivos territorios de los excesos de ingresos sobre los gastos obtenidos; esta transferencia no es gravada por impuestos.

HUNGRÍA

Cláusulas 1 y 2 En Hungría se conceden estas preferencias en el contexto de los Acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

- el combustible para turbinas de aviación está sujeto a un impuesto de consumo; sin embargo, según el consumo, las líneas aéreas están exentas de impuestos indirectos. El suministro de dicho combustible a las aeronaves utilizadas por las líneas aéreas que explotan servicios exclusiva o principalmente en rutas internacionales está exento del impuesto al valor agregado.
- los fluidos descongelantes, hidráulicos y refrigerantes, así como los suministros técnicos fungibles no se gravan.

El combustible y los lubricantes citados, así como los suministros técnicos fungibles, están también exentos de derechos de aduanas.

Las exenciones se aplican exclusivamente a los materiales y suministros técnicos fungibles empleados en las operaciones de aeronaves. La exención del IVA se aplica a los combustibles, materiales y suministros técnicos fungibles destinados al uso de aeronaves que efectúan operaciones exclusiva o principalmente en rutas internacionales.

Cláusula 3 Amparadas por este reglamento, las líneas aéreas deberían estar exentas de toda clase de impuestos, pero no estamos por ahora en situación de tomar en cuenta ni de poner en práctica dicha reglamentación (es más, no vemos que en un futuro cercano podamos introducir esa reglamentación en nuestro país).

Por una parte, la reglamentación no es aceptable en nuestro caso debido a las restringidas circunstancias materiales y financieras de nuestra economía nacional y su relativamente baja capacidad económica; por otra parte, consideramos que a las líneas aéreas como empresas que son, se les debe aplicar las mismas condiciones económicas y normativas que rigen las actividades de las empresas en general.

Las líneas aéreas están ya notablemente favorecidas en el marco de las exenciones que se detallan en las Cláusulas 1 y 2, exenciones que proporcionan una ventaja a las empresas que funcionan en la esfera del transporte aéreo.

Hungría cuenta en total con 65 convenios destinados a evitar la doble imposición de los ingresos o de éstos y del capital.

INDIA**Comentario general**

India apoya la Resolución adoptada en el 36º período de sesiones de la Asamblea.

- Cláusula 1** En la India se aplica la exención de todo impuesto o derechos a los combustibles y lubricantes que se depositan en receptáculos que formen parte de una aeronave matriculada en cualquier país (que no sea la India), que sea parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, o que haya concertado un acuerdo de servicios aéreos con la India y explote servicios aéreos internacionales regulares o no regulares, siendo la India el punto de destino u origen de estos últimos.
- Cláusula 2** Se adjunta una lista de los países con quienes se ha concertado un acuerdo para evitar la doble tributación.
- Cláusula 3** No se imponen derechos a los envíos de carga aérea o a los billetes de aviación. Pero se recauda un impuesto de salida, denominado Impuesto de viaje al extranjero, a cada pasajero que sale de la India por vía aérea.

ADJUNTO

**ACUERDOS NOTIFICADOS DE LA INDIA PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN
(AL 16 DE SEPTIEMBRE DE 1996)**

Núm.	País	Con efecto a partir de
1.	Australia	1993–1994
2.	Austria	1963–1964
3.	Bangladesh	1993–1994
4.	Bélgica	1975–1976 / 1976–1977
5.	Bélgica (S. Protocolo)	1988–1989 / 1989–1990
6.	Brasil	1994–1995
7.	Bulgaria	1998–1999
8.	Canadá	1987–1988
9.	China	1996–1997
10.	Chipre	1994–1995
11.	Checoslovaquia	1986–1987
12.	Dinamarca	1990–1991 / 1991–1992
13.	Finlandia	1985–1986
14.	Francia (Revisado)	1996–1997
15.	República Federal de Alemania	1958–1959
16.	R.F.A. (Protocolo)	1984–1985
17.	República Democrática Alemana	1985–1986
18.	Grecia	1984–1985
19.	Hungría	1989–1990
20.	Indonesia	1989–1990
21.	Israel	1995–1996 / 1997–1998
22.	Italia	1978–1979
23.	Italia (Revisado)	1997–1998
24.	Japón (Revisado)	1991–1992
25.	Kenya	1985–1986
26.	Libia	1983–1984 / 1984–1985
27.	Malasia	1973–1974
28.	Malta	1997–1998
29.	Mongolia	1995–1996
30.	Mauricio	1983–1984
31.	Nepal	1990–1991
32.	Países Bajos	1990–1991
33.	Nueva Zelanda	1988–1989
34.	Noruega	1988–1989
35.	Filipinas	1998–1999
36.	Polonia	1991–1992
37.	Rumania	1989–1990
38.	Singapur (Revisado)	1995–1996
39.	España	1997–1998
40.	Corea del Sur	1985–1986
41.	Sri Lanka (Revisado)	1981–1982
42.	Suecia (Revisado)	1990–1991
43.	Suiza	1996–1997
44.	Siria	1983–1984
45.	Tanzanía	1982–1983 / 1983–1984
46.	Tailandia	1987–1988 / 1988–1989

Núm.	País	Con efecto a partir de
47.	Emiratos Árabes Unidos	1995–1996
48.	República Árabe Unida	1969–1970 / 1970–1971
49.	Reino Unido (Revisado)	1995–1996
50.	Estados Unidos de América	1992–1993
51.	U.R.S.S. (Aplicable ahora a Rusia)	1991–1992
52.	Viet Nam	1997 –1998
53.	Zambia	1979 –1980

INDONESIA**Comentarios generales**

Indonesia no tiene objeción alguna a las orientaciones de la OACI relativas a criterios en materia de impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

Cláusula 1 Con arreglo a los Acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre Indonesia y sus contrapartes, basados en el principio de reciprocidad, las aeronaves explotadas para servicios internacionales por las líneas aéreas designadas por las contrapartes estarán exentas de derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos o impuestos a la llegada al territorio de las contrapartes, siempre que los equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

Cláusula 2 Indonesia ha celebrado diversos acuerdos bilaterales en materia de doble imposición a fin de evitar la imposición múltiple, entre otros, en el ámbito de la aviación civil.

Cláusula 3 Indonesia no recauda impuestos sobre la venta y el uso del transporte aéreo internacional.

IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)

La República Islámica del Irán está completamente de acuerdo con las propuestas, siempre y cuando se hagan en un plano de reciprocidad.

IRLANDA

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

Irlanda ha suscrito acuerdos sobre doble imposición con 72 países y 68 de esos acuerdos están en vigor (a noviembre de 2015). Los acuerdos sobre doble imposición de Irlanda siguen el Modelo de Convenio de la OCDE relativo a los impuestos sobre los ingresos y el capital, en virtud del cual los beneficios de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional solo son gravables en el país de residencia de la empresa (Artículo 8). Se aplica el mismo principio a las ganancias de capital obtenidas de la enajenación de aeronaves (o de bienes muebles empleados en la explotación de dichas aeronaves), que solo se gravarán en el país de residencia de la empresa (Artículo 13). Por lo tanto, en el caso en que exista un acuerdo sobre doble imposición, Irlanda no gravará los beneficios ni las ganancias de las aeronaves en el tránsito internacional, si explotan esas aeronaves empresas residentes en el país con el que Irlanda ha suscrito el acuerdo.

Cláusula 3 Con respecto a los impuestos sobre la venta y el uso de servicios de 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.

Con efecto a partir del 1 de marzo de 2011, Irlanda introdujo un Impuesto sobre los Viajes Aéreos a una tarifa única de 3€ en sustitución de las dos anteriores, por cada pasajero que salga de un aeropuerto irlandés en vuelos nacionales e internacionales. Los ingresos provenientes de este impuesto se destinan directamente al Erario público irlandés.

Se aplicarán las siguientes exenciones en el caso de:

- una aeronave con capacidad para transportar menos de 20 pasajeros;
- los vuelos desde aeropuertos en los que el número de salidas de pasajeros en el año civil anterior fue inferior a 50 000;
- los miembros de la tripulación de la aeronave (incluida la tripulación de relevo);
- niños menores de dos años que no ocupen un asiento en la aeronave;
- personas con discapacidad y una persona que acompañe a la persona con discapacidad con el propósito de brindarle cuidados y asistencia, y
- los pasajeros en tránsito y trasbordo.

ISLANDIA**Comentarios generales**

Islandia apoya, de manera general, los criterios de la OACI en materia de impuestos en la esfera del transporte aéreo. Sin embargo, el Gobierno de Islandia podría decidir que se introduzcan impuestos sobre el transporte aéreo, p. ej., teniendo en cuenta las medidas basadas en criterios de mercado encaminadas a limitar las repercusiones ambientales de la aviación civil internacional derivadas de los compromisos del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

Cláusula 1 Aplicada. No obstante, la ley sobre el impuesto al valor agregado en Islandia permite la aplicación de impuestos y gravámenes a la aviación general no comercial.

Cláusula 2 Actualmente Islandia cuenta con 33 acuerdos vigentes con otros países sobre doble imposición.

Cláusula 3 Los servicios relacionados con el transporte aéreo internacional están exentos del impuesto sobre el valor agregado con arreglo a la legislación nacional de aplicación. No puede dejarse de lado la posibilidad de aplicar en el futuro impuestos sobre el transporte aéreo relacionados con la protección de zonas naturales delicadas.

Cláusula 4 Aceptada.

ITALIA

- Cláusula 1** Las políticas italianas sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional son compatibles con los criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional y, en particular, con los principios consignados en la Resolución del Consejo que figura en el Doc 8632.
- Cláusula 1 a) - c)** Por lo general se otorga la exención citada en esta cláusula.
- En lo tocante a los aviones de pasajeros y carga, la exención respecto al combustible, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles que se llevan a bordo para consumirse durante el vuelo, se concede en base a las disposiciones especiales incluidas en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo.
- Cuando no existe un acuerdo especial, la exención citada se concede en plano de reciprocidad.
- Cláusula 1 c)** Las exenciones que se esbozan en los párrafos anteriores, no se aplican a las aeronaves de placer. En cuanto a las aeronaves de placer, la exención relativa al combustible y lubricantes (pero no en cuanto a los suministros técnicos fungibles) se concede únicamente a las aeronaves que salen de Italia con destino a países que no son miembros de la Unión Europea.
- Cláusula 1 d)** Las exenciones son las que se cubren en esta cláusula.
- Cláusula 1 e)** En virtud de la ley vigente en Italia, las autoridades tributarias locales no cobran ningún impuesto al transporte aéreo.
- Cláusula 2**
- Cláusulas 2 a) y b)** Italia se ajusta a los principios establecidos en estas cláusulas, los cuales se ponen en práctica a través de los acuerdos citados en la Cláusula 2 c) a continuación.
- Cláusula 2 c)** Las disposiciones destinadas a evitar la imposición doble de los ingresos y capital de las líneas aéreas se hallan ordinariamente incluidas en los acuerdos generales bilaterales firmados por Italia en el campo concreto de la imposición doble, o bien son objeto de acuerdos especiales.
- Cláusula 3** El transporte aéreo internacional de mercancías y pasajeros está exento de impuestos de venta o de utilización (p. ej., IVA, timbres, etc.).
-

JORDANIA

Jordania no cobra ningún impuesto en la esfera del transporte aéreo internacional. Se guía en este aspecto por el Doc 8632 de la OACI y por todos los demás documentos de la OACI, sus Anexos y resoluciones.

La política jordana se fundamenta en el principio de la exención recíproca de impuestos sobre los ingresos del transporte aéreo internacional, y por lo tanto Jordania trata de concertar con otros países acuerdos de reciprocidad en la exención de impuestos a los ingresos de las líneas aéreas, siendo su objetivo el reducir la carga financiera de las líneas aéreas.

KENYA

Varios Estados no cumplen con los criterios de la OACI en materia de impuestos y por consiguiente siguen considerando el transporte aéreo como una fuente para financiar diversos fines. En Kenya hemos tenido varios casos, como se explica a continuación:

Retención de impuestos sobre los ingresos obtenidos en el exterior. Al transportista nacional, Kenya Airways se le ha retenido los impuestos sobre los gastos en que ha incurrido en el exterior, por ejemplo, las comisiones a agentes de viajes residentes fuera de Kenya, los honorarios profesionales por trabajos realizados en el extranjero y abonados en el exterior de Kenya, entre otros.

Impuestos sobre los ingresos de viajes internacionales. Al transportista nacional, Kenya Airways se le ha cobrado impuestos en varios países del África en los que explota aeronaves. Cuando en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos se contempla la cuestión de las exenciones de impuestos, tales exenciones no se respetan.

La solución reside en que los países respeten los acuerdos concertados.

KUWAIT

El Estado de Kuwait se ha comprometido a poner en práctica las disposiciones y decisiones relativas a los criterios que rigen la imposición fiscal en la esfera del transporte aéreo. Esto comprende lo siguiente:

- 1) Actualmente no se cobra ningún impuesto local a la compra de combustible, lubricantes y suministros técnicos y de consumo empleados por aeronaves **extranjeras**. La exención citada se estipula en los acuerdos bilaterales que se conciertan con diversos países.
 - 2) La exención recíproca de impuestos a los ingresos y beneficios de las líneas aéreas se establece, bien en los acuerdos bilaterales (si la otra parte conviene en ello) o en acuerdos especiales entre las autoridades competentes de ambos países.
 - 3) En la actualidad, Kuwait no recauda ningún impuesto sobre la venta de servicios de transporte aéreo.
-

LA EX REPÚBLICA YUGOSLAVA DE MACEDONIA

- Cláusula 1** De conformidad con el Artículo 32 de la *Ley de impuestos internos* (Gaceta oficial de la República de Macedonia No. 32/01) “estarán exentos de impuestos internos los aceites minerales utilizados en el tránsito aéreo, salvo cuando se utilizan en aviones para fines privados”.
- Cláusula 3** De conformidad con el Artículo 23 de la *Ley relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado* (Gaceta oficial de la RM No. 44/99, ...114/2007) el transporte internacional de pasajeros estará exento del Impuesto sobre el Valor Agregado – exenciones de impuestos en el país sin derecho a deducción de créditos de los impuestos. Asimismo, de conformidad con el Artículo 24, el transporte aéreo internacional de pasajeros estará exento del Impuesto sobre el Valor Agregado – exención de impuestos en el país con derecho a deducción de créditos de los impuestos, y dicha exención de impuestos se aplicará a las líneas aéreas con sede en el exterior, siempre que exista reciprocidad.
-

LESOTHO

Lesotho cumple con la Resolución consolidada y el comentario correspondiente de la OACI.

LÍBANO

El Líbano reafirmó su postura de no recurrir al cobro de altos impuestos y derechos en la esfera del transporte aéreo, y comunicó que aceptaba la resolución plasmada en el Doc 8632. En cuanto al impuesto sobre combustible, lubricantes y otros suministros, el Líbano cumple en todos sus acuerdos bilaterales las disposiciones del Artículo 24 del Convenio de Chicago en un plano de reciprocidad.

LITUANIA**Cláusulas 1 - 3**

En virtud de la Ley relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado de la República de Lituania, se aplicará una tasa de cero al IVA a los suministros o al arrendamiento o fletamento de una aeronave cuando se entreguen los suministros o se arriende la aeronave a personas sujetas a impuestos en el caso de que más de la mitad de sus ingresos anuales provengan del transporte de pasajeros y/o carga en rutas internacionales o de suministros u otros servicios remunerados, así como al mantenimiento y reparaciones de las aeronaves citadas (salvo en el caso de las aeronaves para uso personal), si estos servicios son proporcionados por personas sujetas a impuestos.

De conformidad con la Ley relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado de la República de Lituania, se aplicará una tasa de cero al IVA al suministro de equipos convencionales y necesarios para las aeronaves arriba mencionadas y a las reparaciones del equipo instalado, así como al suministro de repuestos para las aeronaves arriba mencionadas.

Se aplicará una tasa de cero al IVA al suministro de bienes para aprovisionar la aeronave de las personas sujetas a impuestos que perciben más de la mitad de sus ingresos anuales del transporte de pasajeros y/o carga en rutas internacionales.

Los bienes comprendidos en el contexto de la Ley relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado de la República son aquéllos (productos alimenticios, etc.) que están destinados al uso de los pasajeros y/o miembros de la tripulación a bordo de la aeronave antes citada, así como el combustible (combustible aeronáutico) y los lubricantes.

De conformidad con la Ley sobre impuestos internos de la República de Lituania se contempla la exención de impuestos internos a bienes sujetos a dichos impuestos cuando los mismos se suministran para abastecer de combustible y aprovisionar las aeronaves de pasajeros y/o carga en rutas internacionales. Además de los casos exentos, deberán exonerarse de impuestos internos los siguientes suministros: combustible de motor abastecido para su uso como combustible para fines de navegación aérea (incluyendo el combustible aeronáutico utilizado para la fabricación, desarrollo, ensayos, mantenimiento y servicios a las aeronaves salvo en el caso de que el combustible se abastezca a aeronaves utilizadas para vuelos privados de placer). Se considerará que la aeronave es utilizada para vuelos privados de placer cuando su propietario u otra persona (por medio de arrendamiento o por cualquier otro medio) la emplea para fines que no son comerciales.

Cabe señalar que, de conformidad con las disposiciones relativas a la aplicación de una tasa de cero al IVA en Lituania, no se exonerarán de impuestos las aeronaves que se utilicen para fines personales (conforme al acervo de la Unión Europea).

Por consiguiente, desearíamos proponer la exclusión de los vuelos privados de la Cláusula 1 de la Resolución del Consejo de la OACI.

Con respecto a la Cláusula 2 de la Resolución del Consejo de la OACI, desearíamos informarle que el Gobierno de la República de Lituania ha concertado 46 acuerdos para evitar la doble imposición con los Gobiernos de Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Belarús, Bélgica, Bulgaria, Canadá, China, Corea, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Israel, Italia, Kazajstán, la ex República Yugoslava de Macedonia, Letonia, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República de Moldova, Rumania, Singapur, Suecia, Suiza, Turquía, Ucrania, Uzbekistán, (basado en el Modelo de Convenio de la OCDE). De conformidad con los acuerdos citados no existe ninguna objeción con respecto a la Cláusula 2 párrafo a) de la Resolución del Consejo de la OACI.

Con respecto a la Sección 11 de los Comentarios sobre la Resolución del Consejo, cabe señalar que en los acuerdos concertados por Lituania, los derechos tributarios otorgados a los Estados contratantes no están vinculados con el lugar donde están los servicios efectivos de dirección de la empresa, sino más bien con el lugar de su registro jurídico.

Las empresas, incluidas las líneas aéreas, matriculadas en la República de Lituania están sujetas al impuesto a la renta corporativa y se les aplica una tasa del 20%.

Con respecto a la Cláusula 3 de la Resolución del Consejo de la OACI, deseamos informar que, de conformidad con el Acuerdo para evitar la doble imposición, no existen incongruencias con respecto a la Cláusula 3 de la Resolución del Consejo de la OACI.

Cabe señalar que no se aplica el impuesto sobre la propiedad en el caso de las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con las aeronaves que se utilizan para prestar servicios de transporte aéreo internacional.

Con respecto a la información expuesta, el Ministerio de Transportes y comunicaciones de la República de Lituania apoya la Resolución del Consejo de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

MADAGASCAR

- Cláusula 1** Madagascar no grava impuestos sobre el combustible cargado para vuelos internacionales directos. Es más, los productos del petróleo, piezas de repuesto, equipo y material de mantenimiento aeronáutico destinado a su uso en aeronaves militares o civiles para vuelos de larga distancia y tránsito aéreo transfronterizo están exentos de impuestos y derechos a la entrada.
- Cláusula 2** En sus acuerdos de servicios aéreos con otros países y sujetos a reciprocidad, Madagascar está adoptando la cláusula para evitar la doble imposición de ingresos devengados por un transportista aéreo por la explotación de servicios aéreos internacionales. Los acuerdos fiscales bilaterales firmados con otros países encaminados a evitar la doble imposición prevalecen sobre esta disposición específica de los acuerdos aéreos, cuando exista. Madagascar ha firmado acuerdos fiscales de este tipo con Francia y Mauricio.
- Cláusula 3** El transporte aéreo de personas y bienes a o desde el extranjero está exento de IVA. Los servicios consistentes en representación o envío, y no transporte aéreo, prestados por explotadores o compañías están sujetos a impuestos. Se cobran derechos para sufragar los costos relacionados con el uso de la infraestructura aeroportuaria y los servicios proporcionados por la autoridad de aviación civil.
-

MALAWI

Comentarios generales

Malawi aplica las disposiciones del Documento 8632 y no tiene restricciones respecto de la Resolución.

Los Acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos (BASA) vigentes suscritos con otros Estados contienen artículos que eximen a las líneas aéreas designadas de pagar esos impuestos y derechos (sobre combustibles, lubricantes, suministros técnicos, repuestos, etc.) respecto de aeronaves que realizan operaciones internacionales de manera recíproca.

En lo que respecta a los impuestos sobre la renta de las líneas aéreas, los BASA concertados entre la República de Malawi y otros Estados prevén evitar la doble imposición sobre las rentas obtenidas en operaciones de servicios aéreos internacionales.

MALDIVAS

- Cláusulas 1 y 2** Maldivas no recauda impuestos sobre el combustible, el lubricante u otros suministros técnicos fungibles, y cumple íntegramente el Artículo 24 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Cláusula 3** Las empresas de transporte aéreo de otros Estados contratantes pueden estar exentas del impuesto sobre los ingresos en Maldivas derivados de la explotación de aeronaves de transporte aéreo internacional sobre la base de Acuerdos de doble imposición (DTA).
- Cláusula 4** De conformidad con la Ley relativa al impuesto sobre bienes y servicios (GST) de Maldivas, la venta de billetes de transporte aéreo internacional está exenta de impuestos.
-

MALÍ**Comentarios generales**

En materia de tributación, Malí cumple las disposiciones establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Cláusula 1 En Malí esos productos están exentos de derechos de aduana y todos los demás impuestos dentro de los límites establecidos por el Artículo 24 del Convenio. Se ha incluido una cláusula a esos efectos en los acuerdos bilaterales concertados con los demás países en el marco de los servicios aéreos.

Cláusula 2 Los acuerdos bilaterales concertados por Malí incluyen una cláusula relativa a la exención de los ingresos de las empresas de transporte aéreo designadas por las partes, siempre que no exista ningún Acuerdo para evitar la doble imposición entre Malí y el país correspondiente que estipule ya esa exención.

Las aeronaves utilizadas para servicios internacionales y los demás artículos destinados al uso en la explotación o el mantenimiento de aeronaves están exentos de la misma manera que los combustibles, lubricantes y piezas de repuesto, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 24 del Convenio.

Se establecen derechos sobre el uso de aeropuertos, otras instalaciones de navegación aérea y servicios técnicos para las empresas de transporte aéreo designadas de los Estados que hayan concertado un Acuerdo con Malí, en las mismas condiciones que los derechos establecidos para aeronaves de las empresas nacionales que proporcionen servicios internacionales similares, y de manera que se respete lo dispuesto en el Artículo 15 del Convenio. Son justos y equitativos.

MALTA**Cláusula 1**

Cláusula 1 a) i, ii) Se cumple completamente la Resolución del Consejo del 24 de febrero de 1999 sobre los impuestos al combustible, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles en el punto de llegada y de partida.

Cláusula 1 a) iii) La Resolución del Consejo del 24 de febrero de 1999 con respecto a los impuestos sobre los combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles en los puntos de llegada y partida en el mismo Estado, no se aplica a Malta donde sólo existe un aeropuerto internacional.

Cláusula 2 Cumplimos también la Resolución del Consejo del 24 de febrero de 1999 sobre impuestos a los ingresos de las empresas de transporte aéreo y a los impuestos de las aeronaves y de otra propiedad mueble relacionada con el empleo de aeronaves en el transporte aéreo internacional. Malta ha concertado una serie de acuerdos de servicios aéreos que contienen una cláusula donde se estipula que los beneficios que obtengan los explotadores de aeronaves se gravarán únicamente en el Estado en el que esté situada la administración real de la empresa.

Cláusula 3 Se cumple plenamente la Resolución del 24 de febrero de 1999 sobre impuestos relativos a la venta o uso del transporte aéreo internacional.

MARRUECOS

En su política de exención de derechos de aduana y de impuestos, el Reino de Marruecos ha aprobado los artículos siguientes:

Exención de derechos de aduana e impuestos

1. Las aeronaves utilizadas para servicios aprobados por las empresas de transporte aéreo designadas por una Parte contratante, junto con el equipo de la aeronave, el combustible y las reservas de lubricante, y los suministros (incluidos alimentos, bebidas y tabaco), al entrar en el territorio de otra Parte contratante, están exentas de todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros gravámenes o impuestos similares, siempre que el equipo, las reservas y los suministros permanezcan a bordo del aeronave hasta su reexportación o sean utilizados durante la parte de la ruta que sobrevuele dicho territorio.
2. Sobre la base del párrafo 3 del presente Artículo, también estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección y otros gravámenes o impuestos similares, con excepción de los derechos o impuestos correspondientes a los servicios prestados:
 - a) los suministros cargados en el territorio de una de las Partes contratantes, con los límites establecidos por las autoridades de aviación de dicha Parte contratante, y destinados a su uso a bordo de aeronaves con vuelo de salida que proporcionen un servicio aprobado por la otra Parte contratante;
 - b) las piezas de repuesto importadas al territorio de una de las Partes contratantes para el mantenimiento o la reparación de aeronaves utilizadas en los servicios aprobados por la empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte contratante;
 - c) el combustible y los lubricantes destinados a aprovisionar aeronaves en vuelos de llegada, de tránsito o de salida que se utilicen para los servicios aprobados por la autoridad de transporte aéreo designada por la otra Parte contratante, aunque tales suministros se utilicen en la parte de la ruta que sobrevuele el territorio de la Parte contratante en la que se hayan cargado;
3. Los materiales y suministros indicados en los apartados a), b) y c) del párrafo 2 del presente Artículo estarán sujetos al control de las autoridades aduaneras de ambas Partes contratantes.
4. El equipaje y los bienes en tránsito directo están exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares, siempre que sean objeto de control o vigilancia aduanera.
5. El equipo ordinario de aeronaves y el material y los suministros a bordo del aeronave de una empresa designada por una de las Partes contratantes no podrán descargarse en el territorio de la otra Parte contratante sin el consentimiento de las autoridades aduaneras de la misma, y dichas autoridades aduaneras podrán exigir que el equipo, los materiales y los suministros en cuestión se sometan a vigilancia aduanera hasta su reexportación o su uso de conformidad con la regulación aplicable.

Lugar de imposición

Los ingresos derivados de operaciones de tránsito internacional obtenidos por una empresa designada por una Parte contratante se considerarán imponibles únicamente en el Estado donde esté ubicada físicamente la sede de la empresa en cuestión.

MAURITANIA

Comentarios generales

En relación con los impuestos en el ámbito del transporte aéreo, Mauritania aplica el Artículo 24 del Convenio de Chicago.

Cláusula 1 En materia de impuestos sobre el combustible y el equipo utilizados con fines técnicos, Mauritania aplica lo dispuesto en el Artículo 24 del Convenio de Chicago.

Cláusula 2 Los ingresos no están sujetos a doble imposición.

Cláusula 3 Los derechos por servicios aeroportuarios se pagarán a la dirección del aeropuerto por los servicios públicos proporcionados por dichos servicios aeroportuarios.

MÉXICO

Cláusula 1

En México, la tarifa por el suministro de combustible, el Impuesto sobre el Valor Agregado (IVA), y el cobro de derechos por los servicios de navegación aérea, a través de una cuota por litro de combustible suministrado, son los únicos cobros que están comprendidos dentro de las mencionadas secciones, de acuerdo a las definiciones que da la OACI. Sin embargo, a diferencia del IVA, la tarifa por el servicio de suministro de combustible y la cuota para el pago de derechos por los servicios de navegación aérea tienen como fin la recuperación de los costos en los que se incurre al prestar dichos servicios, por lo que forma parte de las salvedades que la misma OACI establece, lo cual implica que no es necesario exentar los combustibles de esta tarifa.

Respecto al IVA, de acuerdo con la fracción I del Artículo 1 de la Ley del impuesto al valor agregado, México aplica una tasa del 16% a las personas físicas y las morales que enajenen bienes en territorio nacional, independientemente de su nacionalidad. Cabe señalar que, en el caso de las empresas residentes en el país que enajenen bienes o presten servicios para la exportación, según los términos del Artículo 29 de la Ley del IVA, la tasa aplicable es del 0%.

Sin embargo, al ser el IVA un impuesto general aplicado a todo producto y servicio que se enajene o se preste en el país, no es posible dar un trato preferencial a un sector específico de la economía (en este caso, el sector aéreo).

Por su parte, la Ley Aduanera exenta los impuestos al comercio exterior por la entrada al territorio nacional o la salida del mismo de las mercancías destinadas al mantenimiento de las aeronaves de las empresas nacionales de aviación que presten servicios internacionales y que estén constituidas conforme a las leyes respectivas. Por otra parte, el reglamento de la citada ley establece que el abastecimiento de combustible de las aeronaves será libre de impuestos al comercio exterior, salvo las limitaciones que establezcan los convenios internacionales.

Cláusula 2

En la actualidad, México desarrolla una amplia red de convenios para evitar la doble tributación respecto de impuestos sobre la renta, de los cuales algunos se encuentran vigentes y otros se están negociando.

Nuestra política fiscal actual en esta materia establece actualmente que los ingresos derivados del transporte aéreo internacional, así como los ingresos de actividades accesorias, solamente son gravables en el Estado de residencia del transportista aéreo internacional, según los términos de los acuerdos tributarios bilaterales. A diferencia de lo sugerido por la OACI, México ha introducido estos criterios en sus acuerdos recientes como factor decisivo para determinar en qué país se han de gravar esos impuestos. Es importante señalar que, en los últimos siete años, los acuerdos tributarios celebrados por México solamente se han referido a impuestos federales sobre la renta.

Asimismo, actualmente la Secretaría de Hacienda y Crédito Público está comunicándose con un gran número de Estados a fin de concluir acuerdos bilaterales para evitar pagos fiscales duplicados, en los cuales se incluye, entre otros rubros, al transporte aéreo internacional, por lo que incluso dicha Secretaría ha solicitado a la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) no incluir en los convenios bilaterales sobre transporte aéreo un cláusula para evitar la doble tributación, a fin de que no exista la duplicidad de normativas en esta materia.

Es más, las concesionarias están sujetas a impuestos sin excepción bajo el título II de la Ley del Impuesto sobre la Renta, sobre la suma de los ingresos en efectivo, bienes, crédito o de cualquier otro tipo que obtengan en un ejercicio fiscal. Además, las concesionarias residentes en México o residentes en el extranjero pero con sede permanente en México deben pagar el impuesto empresarial a tasa única (IETU) sobre sus ingresos, beneficiándose solo de deducciones limitadas.

Este impuesto puede compensarse por el impuesto sobre el rendimiento (ISR) abonado para ese ejercicio fiscal. Así, el IETU se gravará únicamente sobre el monto que supere el impuesto sobre el rendimiento. En relación al Impuesto sobre la Propiedad, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 7 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, los aeropuertos no podrán ser objeto de contribuciones por considerarse bienes del dominio público de la Federación. Por tanto, en el supuesto en que se concesione la operación, administración o explotación de un aeropuerto, el concesionario no está obligado a pagar el impuesto predial sobre la propiedad.

Cláusula 3

En México, la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) y el IVA caen en la presente categoría, ya que se aplican en el momento en que se venden los boletos de transporte aéreo. Sin embargo, la TUA es una salvedad debido a que los ingresos que se recaudan por este concepto se destinan a cubrir costos de mantenimiento de las áreas destinadas a los pasajeros en los aeropuertos, por lo que no es posible eliminar este tipo de tarifas de acuerdo a los criterios mismos de la OACI.

Con relación al IVA, se aplican los comentarios hechos en la Cláusula 1, con la salvedad del transporte aéreo internacional para el cual se considera que sólo parte del servicio se presta en territorio nacional. Atendiendo a este criterio, en el Artículo 16 de la Ley del IVA se contempla que sólo el 25% del servicio se presta en territorio nacional, cuando en el mismo se inicie el viaje.

El resto del precio de los servicios de transporte aéreo de pasajeros se gravará conforme a lo que se indica en la fracción VI del Artículo 29 de la Ley sobre el IVA, es decir, para efectos de esa ley, se considerará que el 75% de los servicios prestados lo son a efectos de exportación, conforme a lo cual se aplicará la tasa del 0% a su valor (75% es el resto del precio). El 25% del servicio que no se considera exportación se grava a una tasa del 16%. En lo relativo al transporte aéreo internacional de bienes por empresas residentes en México, conforme a la fracción V del Artículo 29 de la ley, ese servicio se grava a una tasa del 0% y, dado que solamente el 25% del servicio se considera prestado en territorio nacional, esa tasa debería aplicarse a ese 25% del servicio. El 75% restante del valor del servicio no está sujeto a impuestos en virtud de la Ley sobre el Impuesto del Valor Agregado.

La Tarifa de Uso de Aeropuertos (TUA) se aplica a las personas que, en calidad de pasajeros, salgan en vuelos desde aeropuertos internacionales sujetos a la autoridad del organismo Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

Finalmente, cabe mencionar que el Gobierno mexicano tiene contemplado en su Convenio Tipo sobre Transporte Aéreo cláusulas relativas a los gravámenes al transporte aéreo internacional, que han sido aprobadas por nuestras autoridades fiscales, por lo que todos los convenios bilaterales sobre transporte aéreo suscritos por México con otros países contemplan cláusulas a fin de evitar la imposición de gravámenes indebidos al transporte aéreo internacional.

Estas cláusulas están sujetas a negociaciones bilaterales. Sin embargo, cualquier criterio o resolución que implique modificación a las mismas, deberá someterse a la autoridad fiscal correspondiente.

Justificación

- a) En la **Cláusula 1**, párrafo 2, se hace referencia a un tipo impositivo del 15%. Este tipo se incrementó en un punto porcentual, hasta el 16%, el 1 de enero de 2010, a consecuencia del *Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de las Leyes del Impuesto sobre la Renta, del Impuesto a los Depósitos en Efectivo y del Impuesto al Valor Agregado, del Código Fiscal de la Federación*, publicado en el *Diario Oficial* el 7 de

diciembre de 2009, y del *Decreto por el que se establecen las obligaciones que podrán denominarse en Unidades de Inversión* [divisa oficial de México] y *reformen y adicionan diversas disposiciones del Código Fiscal de la Federación y de la Ley del Impuesto sobre la Renta*, publicado el 1 de abril de 1995.

El término “personas reales” se ha sustituido por “personas morales”, porque este último es el utilizado en la Ley del impuesto al Valor Agregado de México.

Además, se ofrecen aclaraciones para indicar que, con arreglo a la Ley del Impuesto al Valor Agregado, los bienes vendidos y los servicios prestados para su exportación están sujetos a una tasa del 0%.

- b) La **Cláusula 2**, párrafo 2, se ha modificado para aclarar que, según lo dispuesto en los acuerdos fiscales concluidos recientemente por México, es el país de residencia de las empresas de transporte internacional el que grava los rendimientos de esas empresas. Se ha incorporado una declaración a los efectos de que México ha seguido el criterio de incluir solamente los impuestos federales en los acuerdos fiscales.

El último párrafo hace referencia al impuesto empresarial a tasa única (IETU), que fue introducido en 2008 como impuesto mínimo integrado en el impuesto sobre el rendimiento (ISR).

- c) La **Cláusula 3**, párrafo 3, especifica que una parte del 75% de los servicios relacionados con viajes internacionales de pasajeros se considera para exportación según la fracción VI del Artículo 29 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, por lo que está sujeta a una tasa del 0%. En ese párrafo también se aclara que la parte de esos servicios que no se considera para exportación está sujeta a una tasa del 16%.

Este párrafo también se refiere al tratamiento otorgado en virtud de la Ley del IVA al envío aéreo internacional de bienes por empresas residentes en México.

En lo relativo al párrafo 4, actualmente no hay ningún gravamen por el uso de aeropuertos, con excepción de la Tarifa de Uso de Aeropuertos (TUA). Las disposiciones relativas a los Artículos 200 y 205 de la Ley Federal de Derechos se han eliminado, ya que esos artículos hacen referencia a gravámenes sobre las actividades portuarias y de atraque en un contexto marítimo que no tiene relación con la navegación aérea.

MONGOLIA

Las cuestiones impositivas de Mongolia, incluso las relativas al transporte aéreo internacional, están reglamentadas por la legislación pertinente, por acuerdos entre Mongolia y otros Estados, y por acuerdos intergubernamentales bilaterales sobre servicios aéreos internacionales.

En todos los acuerdos se dispone la aplicación, recíproca y bajo las condiciones pertinentes, de exenciones parciales o totales de determinados tipos de rentas y bienes del pago de impuestos en uno de los Estados, como también procedimientos para eliminar la doble imposición de rentas y bienes.

En la elaboración de la legislación impositiva de Mongolia y los acuerdos pertinentes con otros Estados, se tienen en cuenta los principios y normas generalmente aceptados del derecho internacional y los tratados internacionales de Mongolia, incluidos los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional. De conformidad con las prácticas de Mongolia en materia de tratados, se debe incluir el artículo sobre la exención de derechos aduaneros en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

Respecto de la exención impositiva de las empresas de transporte aéreo, la práctica de Mongolia consiste en incluir disposiciones sobre exenciones impositivas en los acuerdos de servicios aéreos o en acuerdos internacionales individuales para evitar la doble imposición sobre la renta.

DISPOSICIONES PARA LA EXENCIÓN DE ARANCELES ADUANEROS Y OTROS DERECHOS

- 1) En Mongolia, se aplican aranceles aduaneros sobre bienes importados y exportados. Al adoptar los aranceles aduaneros, se deben indicar las descripciones de los bienes y los códigos de clasificación correspondientes conforme al Sistema Armonizado.

Exención de Aranceles Aduaneros

Los siguientes bienes están exentos del pago de Aranceles Aduaneros cuando se los importa al territorio aduanero:

- a) efectos personales de los viajeros;
 - b) gas combustible y sus contenedores, equipos, máquinas de uso especial, maquinarias y aparatos o accesorios. La lista de bienes alcanzados por esta disposición deberá estar aprobada por el Gobierno;
 - c) aeronaves civiles de pasajeros o sus repuestos;
- 2) Tasa normal de IVA. El IVA es un impuesto amplio al valor agregado. Se aplica a todos los bienes que se venden en Mongolia, se exportan para venta, uso o consumo en un país extranjero o se importan a Mongolia para venta, uso o consumo.
 - a) Aplicación de la tasa cero:
 - los servicios de transporte de pasajeros y carga que se prestan desde el territorio de Mongolia a otros países, desde otros países al territorio de Mongolia y los servicios prestados que atraviesan el territorio de Mongolia desde otros países a terceros países;
 - todo servicio de administración de la navegación aérea, servicios técnicos y de combustible, como también de limpieza, que se presten a aviones extranjeros y locales que realizan vuelos internacionales y los servicios de ventas, alimentos y bebidas para los miembros de la tripulación o los pasajeros durante el vuelo;
 - b) Exención del impuesto al valor agregado:
 - aviones civiles de pasajeros y sus repuestos;

De conformidad con las disposiciones del Convenio de Chicago [cf. Artículo 24 a)]:

- 3) Las aeronaves explotadas en vuelos internacionales por la[s] línea[s] aérea[s] designada[s] por cada Parte contratante, como también sus equipos, suministros de combustible y lubricante habituales y las provisiones de a bordo (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) que se encuentran en esas aeronaves estarán exentos de todo arancel aduanero, arancel de inspección y otros derechos o impuestos a la llegada al territorio de otra Parte contratante, siempre que esos equipos y suministros permanezcan a bordo de las aeronaves hasta el momento de la reexportación.
- 4) También estarán exentos de esos aranceles e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:
 - a) Las provisiones de a bordo que se cargan en la aeronave en el territorio de cualquiera de las Partes contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte contratante y para uso a bordo de la aeronave que opera en una ruta específica la otra Parte contratante;
 - b) Los repuestos ingresados en el territorio de cualquiera de las Partes contratantes para el mantenimiento o la reparación de las aeronaves que emplea[n] en una ruta específica la[s] línea[s] aérea[s] designada[s] de la otra Parte contratante;
 - c) Los combustibles y lubricantes destinados a abastecer las aeronaves que emplea[n] en una ruta específica la[s] línea[s] aérea[s] designada[s] de la otra Parte contratante, incluso si esos suministros se emplean en la parte del trayecto en que se sobrevuela el territorio de la Parte contratante donde se cargaron a bordo.

El equipo habitual que se lleva a bordo y los materiales y suministros que se mantienen a bordo de una aeronave de cualquiera de las Partes contratantes solo se pueden descargar en el territorio de la otra Parte contratante con la autorización de las autoridades aduaneras de esa Parte contratante. En ese caso, podrán quedar bajo la supervisión de esas autoridades hasta que se vuelvan a exportar o se disponga de ellos de otro modo, de conformidad con los reglamentos aduaneros.

DISPOSICIONES IMPOSITIVAS Y RELATIVAS AL ACUERDO PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN

1. Los beneficios obtenidos de la explotación de aeronaves en el tránsito internacional solo se podrán gravar en el territorio de la Parte contratante donde se emplaza la administración real de la empresa.
2. El capital representado por las aeronaves que se emplean en el tránsito internacional y los bienes muebles relativos a la explotación de esas aeronaves solo se podrán gravar en el territorio de la Parte contratante donde se emplaza la administración real de la empresa.
3. En caso de existir entre las Partes contratantes un acuerdo especial para evitar la doble imposición en lo que respecta a los impuestos sobre la renta y el capital, prevalecerán las condiciones de dicho acuerdo.

MYANMAR**Comentarios generales**

Myanmar apoya la resolución adoptada en el 37º período de sesiones de la Asamblea.

- Cláusula 1** Las autoridades fiscales tanto nacionales como locales de Myanmar no imponen derechos de aduana ni de otros tipos sobre combustibles, lubricantes ni otros suministros técnicos fungibles a aeronaves registradas en un Estado contratante, o arrendadas o fletadas por cualquier explotador, dedicadas al transporte aéreo internacional. Esta práctica ya se ha impuesto en todos los Acuerdos bilaterales de servicios aéreos de los cuales Myanmar es Parte contratante como estipulación de cumplimiento recíproco.
- Cláusula 2** Myanmar se está esforzando por conceder recíprocamente la exención de impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional de otros Estados contratantes. Myanmar ha celebrado “Acuerdos para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal de los impuestos sobre los ingresos” de carácter bilateral con algunos países. En Myanmar no existe la práctica de recaudar impuestos sobre las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional.
- Cláusula 3** Por el momento, Myanmar no recauda impuestos sobre la venta. Se esforzará por ampliar esta práctica en la medida de lo posible. Myanmar no tiene ningún impuesto sobre el uso del transporte aéreo internacional.
-

NIGERIA

- Cláusula 1** **Impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes.** El Gobierno de Nigeria aplica la exención de aranceles de aduanas y otros derechos a los combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes a bordo de las aeronaves siempre que no se descarguen de las mismas. La exención se otorga también a la salida, sea cual fuere la categoría de la operación que se realice.
- Cláusula 2** **Impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes muebles.** En Nigeria los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional establecidas en el país o que efectúan operaciones en el mismo están exentos de diversas formas de impuestos, aplicados por organismos gubernamentales locales o nacionales, a fin de evitar la imposición doble o múltiple de derechos, basándose en las disposiciones de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos del caso. Las exenciones se otorgan en condiciones de reciprocidad. El Gobierno de Nigeria otorga también exención de impuestos a los bienes muebles y aeronaves que pertenezcan a las mencionadas empresas de transporte aéreo internacional, según lo dispuesto en dichos convenios.
- Cláusula 3** **Impuestos sobre la venta o el uso del transporte aéreo internacional.** El Gobierno de Nigeria no aplica impuestos sobre la venta o el uso del transporte aéreo internacional.
-

NORUEGA

Cláusulas 1 y 2 En Noruega no se aplican impuestos nacionales o locales a la adquisición de combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes utilizados por las aeronaves para el transporte aéreo internacional.

No obstante, Noruega pone en tela de juicio los motivos de la exención de impuestos sobre combustibles en la Resolución. Las políticas fiscales respecto a la protección del medio ambiente pueden constituir un motivo para introducir impuestos sobre el combustible utilizado por las aeronaves en general. En el caso de los vuelos interiores, se aplica en Noruega un impuesto sobre el combustible (con efecto a partir del 1 de enero de 1999). El erario noruego percibe directamente el ingreso procedente de este impuesto.

Cláusula 3 El impuesto sobre el capital no se aplica a las empresas en Noruega.

Las leyes fiscales de Noruega permiten la exención de impuestos, bajo condiciones de reciprocidad, para las utilidades derivadas en Noruega por una empresa extranjera de la operación de aeronaves para tráfico internacional y la operación de aeronaves entre localidades de Noruega únicamente.

Noruega ha concertado tratados fiscales generales con más de 80 países y tratados fiscales limitados aplicables a empresas que explotan aeronaves para tráfico internacional. En la mayoría de dichos tratados, Noruega ha incluido una disposición de que las utilidades procedentes de la operación de aeronaves para tráfico internacional se someterán a impuestos únicamente en el Estado en que la empresa tiene su domicilio o su lugar de administración efectiva. Esto se aplica también a las ganancias de capital procedentes de la enajenación de aeronaves.

Cláusula 4 No se aplican impuestos al uso de transporte aéreo por los pasajeros, ni dentro de Noruega ni en vuelos internacionales (dicho impuesto quedó abolido a partir del 1 de abril de 2002).

NUEVA ZELANDIA

Cláusula 1 Nueva Zelandia cumple las cláusulas dispositivas.

Cláusula 2 a) Las líneas aéreas de otros Estados pagarán impuestos sobre los ingresos que tengan su origen en Nueva Zelandia, salvo que:

- i) esté vigente un acuerdo sobre doble imposición (DTA) que impida a Nueva Zelandia gravar a una línea extranjera la parte de sus ingresos que se hayan originado en nuestro país; o
- ii) el Comisario de ingresos internos (*Commissioner of Inland Revenue*) haya eximido a la línea aérea del pago de impuestos sobre la renta en Nueva Zelandia.

Los DTA prevalecen sobre la legislación impositiva de Nueva Zelandia cuando haya discrepancias entre los dos. Nueva Zelandia tiene 39 acuerdos de esa categoría y todos contienen un artículo que trata de transporte marítimo y aéreo. Característicamente, en el artículo se dispone que los beneficios de una línea aérea procedentes del transporte internacional solamente pueden ser gravados en el país de residencia de la línea aérea. En la medida en que una línea aérea extranjera pueda realizar operaciones de transporte interno (o sea, el transporte de pasajeros o carga dentro del territorio de Nueva Zelandia), la política del país en materia de doble imposición desde 1995 ha consistido en asegurarse de que Nueva Zelandia mantenga su capacidad de aplicar impuestos a dicho transporte interno.

A falta de un DTA, el Comisario de ingresos internos puede aplicar la exención de impuestos sobre los ingresos a determinados ingresos de una línea aérea extranjera (por lo general, ingresos procedentes del transporte fuera de Nueva Zelandia de carga o pasajeros embarcados en un aeropuerto del país sin tener en cuenta si la aeronave pasa o no por otros aeropuertos en Nueva Zelandia antes de salir del país) cuando el Comisario se haya asegurado de que el país de domicilio de la línea aérea concederá una exención similar a una línea aérea con domicilio en Nueva Zelandia.

Estas exenciones no se aplican al impuesto sobre bienes y servicios u otros impuestos o gravámenes a los que una línea aérea extranjera podría estar sometida.

Cláusula 2 a) ii) Nueva Zelandia no tiene impuestos sobre la propiedad, el capital ni otros impuestos similares. Algunas plusvalías están sujetas a impuestos como ingresos según las normas ordinarias del impuesto sobre los ingresos. En la medida en que dichas plusvalías estén relacionadas con aeronaves u otros bienes muebles asociados con la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional, serán de aplicación las excepciones mencionadas en la cláusula 2 a) anterior.

Cláusula 2 c) La ley en Nueva Zelandia no permite que un Acuerdo de servicios aéreos otorgue una exención de impuestos. Nueva Zelandia negocia acuerdos DTA según corresponda. Al margen de esto, el Comisario de ingresos internos puede eximir de impuestos a los ingresos que una línea aérea extranjera obtenga en Nueva Zelandia, cuando se haya asegurado de que el otro país concederá una exención similar a una línea aérea con domicilio en Nueva Zelandia.

Cláusula 3 Nueva Zelandia no grava los ingresos brutos de los explotadores ni tiene impuestos similares, ni recauda impuestos directamente de los pasajeros o expedidores.

OMÁN

- Cláusula 1** En lo tocante a la Cláusula 1 relativa al impuesto sobre combustible, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles y piezas de repuesto de las aeronaves, todas las líneas aéreas están exentas de impuestos en todos los casos conforme al Doc 8632 y en virtud del Convenio de Chicago y de Convenios bilaterales concertados con el Sultanato. No se grava ninguna otra clase de impuesto en los artículos citados.
- Cláusula 2** En cuanto a la Cláusula 2 relativa al impuesto de los ingresos de las líneas aéreas, las autoridades competentes del Sultanato conciertan acuerdos de imposición doble con los países que lo solicitan. El Sultanato ha firmado un número considerable de dichos acuerdos. Existe asimismo un acuerdo colectivo entre los países árabes de exención mutua de impuestos a las actividades y equipos del transporte aéreo. Por consiguiente, las autoridades competentes eximen a las líneas aéreas de los Estados miembros en este acuerdo de impuestos a las ganancias derivadas de la facturación. El Ministerio de comunicaciones y otras autoridades competentes tratan de otorgar dichas exenciones en un plano de reciprocidad para fomentar las actividades de transporte aéreo hacia y desde el Sultanato.
- Cláusula 3** En lo que respecta a la Cláusula 3 en relación con el gravamen de la facturación y uso del transporte aéreo internacional, no cobramos ningún impuesto a los explotadores, pasajeros o expedidores, aparte de los derechos que se cobren por prestar algún servicio específico, derechos que se fijan a un nivel razonable en concordancia con la clase de servicios prestados.
-

PAÍSES BAJOS**Cláusula 1**

- Cláusula 1 a)** Esta cláusula se aplica en los Países Bajos al transporte aéreo que no consiste en vuelos privados de placer;
- Cláusula 1 d)** La expresión “derechos de aduanas u otros derechos” tal como se define en la cláusula d), es aceptable (“otros suministros técnicos de consumo” solamente en la medida de lo posible); y
- Cláusula 1 e)** No se imponen derechos e impuestos locales a los combustibles, los lubricantes y otros suministros técnicos de consumo.

Cláusula 2

- Cláusula 2 a)** Los Países Bajos otorgan a las empresas de transporte aéreo de otros Estados dedicadas al transporte aéreo internacional y no establecidas en los Países Bajos:
- i) una exención, a base de la reciprocidad, del impuesto a la renta a cualquier forma de ingreso generado en los Países Bajos por la explotación de una aeronave en el transporte aéreo internacional;
 - ii) en el caso de corporaciones, una exención de los impuestos a la propiedad, los gravámenes al capital u otros impuestos similares, respecto a aeronaves y otro tipo de propiedades muebles pertenecientes a la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional.

Cláusula 3

Es nulo el impuesto sobre la cifra de negocios de las aeronaves que se explotarán como medio de transporte público, principalmente en el tránsito internacional y de los bienes designados como suministros de estas aeronaves que salen, así como el impuesto sobre la cifra de negocios de los servicios prestados en relación con estas aeronaves y bienes.

El impuesto sobre la cifra de negocios al transporte de pasajeros mediante aeronaves es nulo si la destinación o el puerto de embarque están situados fuera de los Países Bajos.

Con excepción del transporte dentro de la Unión Europea, es nulo el impuesto sobre la cifra de negocios al transporte internacional de carga por un transportista o un vuelo de fletamento aéreo.

Cláusula 4

Como se indicó anteriormente, los Países Bajos respetan la exención de impuestos existentes respecto a la aviación internacional. Sin embargo, los Países Bajos apoyan la introducción de opciones basadas en el mercado — por ejemplo, derecho al consumo al keroseno, el impuesto sobre el valor agregado, derechos ambientales — para reducir o limitar el impacto de la aviación en el medio ambiente.

Los Países Bajos continuarán sus iniciativas destinadas a promover la introducción de posibles opciones basadas en el mercado al nivel internacional, preferentemente, en el marco de la OACI.

PAKISTÁN

- Cláusula 1** La Cláusula 1 a) coincide en el grado de exención de derechos de aduana sujetos a la condición de que las concesiones estipuladas en las mismas se basen en los principios de reciprocidad y se pongan en práctica mediante un acuerdo bilateral.
- Cláusula 2** Respecto a la Cláusula 2 sobre los impuestos a los ingresos procedentes de las operaciones internacionales de aeronaves, las líneas aéreas se rigen por tratados bilaterales tributarios que están destinados generalmente a otorgar exenciones recíprocas de impuestos.
- Cláusula 3** Esta resolución contradice el principio establecido que prescribe que los Estados soberanos deben imponer derechos y utilizarlos para los fines que éstos decidan. Estos derechos no pueden coartarse por una resolución tal como la que sirve de referencia, y no puede preverse que un Estado recaude y gaste impuestos de acuerdo con los deseos o planes definidos por un organismo extranjero, tal como la OACI. También cabe mencionar que no se puede poner en práctica la resolución en la medida en que no es posible establecer un límite que separe el comienzo y el fin de la utilización del transporte aéreo internacional, así como la forma en que los objetivos de aplicación de los impuestos recaudados podrían llevarse a cabo. También cabe agregar que los derechos se imponen a los ingresos de las empresas de transporte aéreo que tienen su fuente en el país tributario. Para conveniencia del contribuyente, así como de las empresas, las medidas utilizadas para determinar el monto del ingreso son los ingresos brutos que pueden ser entonces objetos de tributación a una tasa adecuadamente reducida. Esta es una práctica que se aplica a escala mundial. Sin embargo, en los casos en que los Estados acuerdan evitar la doble tributación mediante tratados bilaterales, estos ingresos pueden gravarse a tasas reducidas o eximirse totalmente de impuestos sobre la base de la reciprocidad.
- El impuesto de aeropuerto recaudado de los pasajeros que salen se abona directamente a la dirección de aviación civil.
-

PANAMÁ

Cláusulas 1 - 3 La postura de Panamá concuerda con el contenido de las Cláusulas 1 - 3 del Doc 8632. Panamá en su legislación exonera de todo impuesto y gravamen el combustible, aceites, lubricantes y los equipos y repuestos que mantengan las aerolíneas para su consumo, aunque dichos rubros sean nacionalizados.

PARAGUAY**Cláusula 1**

Cláusula 1 a) y b) El texto de los acuerdos bilaterales concertados entre el Paraguay y otros países establece disposiciones conformes a los términos de la resolución de referencia;

Cláusula 1 d) y e) La Autoridad Aeronáutica grava la introducción, el suministro y la venta de lubricantes y productos afines para la aviación y/o vehículos varios con una tasa del 1% de la cifra bruta de negocios, según los precios corrientes.

Cláusula 2 a) y b) El Estado del Paraguay recauda un impuesto directo sobre todos los ingresos de origen paraguayo derivados de actividades comerciales, industriales o de servicios, excepto los de índole privada. Por *ingresos de origen paraguayo* se entienden los ingresos obtenidos de actividades realizadas en la República del Paraguay, independientemente de la nacionalidad o el domicilio de las partes. El tipo básico actual para ese impuesto es del 10%, de conformidad con el código fiscal.

Cláusula 3 En la República del Paraguay, al precio de los billetes de avión para vuelos internacionales se aplica un impuesto al valor agregado (IVA) del 2,5% y para vuelos nacionales, del 10%.

PERÚ

Al encontrarse el Estado peruano a la fecha en pleno proceso de reactivación de su economía, continuará aplicando su política arancelaria en todos los campos de la actividad económica hasta alcanzar su estabilización.

Por consiguiente, se le hará conocer oportunamente cuándo las condiciones de la economía del Perú habrán llegado al punto que permitan la aplicación de los criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, consignados en el Doc 8632.

POLONIA

Polonia es miembro de la Unión Europea. Por consiguiente, se aplican las leyes nacionales y las de la UE.

- Cláusula 1** Esta cláusula se aplica en Polonia para tránsito aéreo distinto de vuelos recreacionales privados.
- Cláusula 2** Esta cláusula se aplica en Polonia. Las empresas de transporte aéreo extranjeras pueden estar exentas de impuestos a la renta en virtud de acuerdos para evitar la doble imposición (a la fecha Polonia ha concertado tales acuerdos con 92 Estados y 87 de esos acuerdos se encuentran vigentes).
- Cláusula 3** Los servicios relacionados con el transporte aéreo internacional están exentos del impuesto sobre el valor agregado, de conformidad con la Directiva de la Unión Europea sobre el IVA y la legislación nacional de aplicación.
- Cláusula 4** Como se indica más arriba, Polonia respeta y apoya el plan actual de la OACI relativo a la exención de impuestos para la aviación civil internacional.
-

PORTUGAL

Cláusula 1 Respecto a los impuestos sobre combustible, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles:

Impuesto al Valor Agregado (Decreto Ley núm. 394-B/84, del 26 de diciembre, enmendado): se exime del IVA la importación de bienes fungibles, consumidos o mantenidos a bordo de una aeronave utilizada para la navegación aérea internacional. También está exenta de impuestos la exportación de bienes fungibles utilizados en aeronaves explotadas por líneas aéreas cuya actividad principal es el transporte de tráfico internacional. Se entiende por bienes fungibles los combustibles, lubricantes, y otros suministros técnicos fungibles destinados al funcionamiento de aeronaves y otros equipos técnicos a bordo de las aeronaves.

Impuestos especiales (Decreto Ley núm. 566/99, del 22 de diciembre, enmendado): no se grava el suministro de lubricantes y productos energéticos utilizados en la navegación aérea, excepto en el caso de la aviación de recreo privada. Están exentos de impuestos las aeronaves y helicópteros utilizados en vuelos comerciales, para el transporte de pasajeros o carga, por remuneración, contratación o en interés de autoridades públicas.

La Directriz del Consejo 2003/96/EC sobre productos energéticos y electricidad concedió a los Estados miembros de la CE la opción de acordar mutuamente la exención de impuestos sobre el combustible de aviación utilizado en rutas aéreas dentro de la Comunidad. Los miembros de la CE evitarán incluir en los acuerdos de servicios aéreos cláusulas que limiten esta opción.

No obstante, la mayoría de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos concertados por Portugal contemplan un tratamiento equitativo con respecto a aranceles aduaneros, derechos de inspección y otros derechos e impuestos internos sobre lubricantes, y suministros técnicos fungibles, mantenidos o transportados a bordo de las aeronaves que prestan servicios aéreos internacionales (regulares y no regulares).

Los derechos son recaudados por las autoridades aeroportuarias y están relacionados con los costos de los servicios facilitados a la aviación. También se cobra un derecho por el reabastecimiento de combustible de las aeronaves.

Los ingresos provenientes de estos derechos se asignan directamente a la aviación civil, es decir, para financiar las actividades aeroportuarias.

Cláusula 2 Con respecto a los impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y los impuestos sobre aeronaves y otros bienes muebles, Portugal ha concertado más de 65 acuerdos bilaterales para evitar la doble imposición (véase la tabla que figura en el adjunto). Las líneas aéreas de estos países que operan en territorio portugués con oficinas establecidas están exentas de impuestos sobre los ingresos provenientes de sus actividades, sobre un plano de reciprocidad, ya que el pago de tales impuestos se limita a su domicilio nacional.

De no haber acuerdos para evitar la doble imposición, generalmente se entiende que las líneas aéreas están exentas del pago de impuestos sobre sus ingresos ya que normalmente sus sucursales se consideran meras extensiones de sus empresas. El impuesto especial sobre las aeronaves (Impuesto único de circulación – Decreto Ley núm. 22-A/2007, del 29 de junio de 2007) sólo grava a los propietarios de aeronaves utilizadas para fines privados, residentes en Portugal.

Cláusula 3 Con respecto a los impuestos sobre la venta y el uso del transporte aéreo internacional, en la legislación portuguesa sobre el Impuesto al Valor Agregado [Decreto Ley núm. 394-B/84 del 26 de diciembre, enmendado, Art. 14, párrafo r.)] se estipula la total exención respecto a los pasajeros internacionales transportados por vía aérea.

Cláusula 4

Con respecto a las medidas que han de tomarse en virtud de esta Resolución, las autoridades portuguesas consideran que la exención fiscal puede ser un instrumento para fomentar el desarrollo del transporte aéreo. Sin embargo, dicha exención debería ser razonablemente compatible con los criterios fiscales nacionales que sirven los intereses de la comunidad en general. En la esfera de los impuestos, Portugal es también parte en las opciones que se toman a nivel de la UE.

CONVENIOS CONCERTADOS POR PORTUGAL PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN

PAÍS	INSTRUMENTO JURÍDICO	ENTRADA EN VIGOR
Alemania	L 12/82, 03 de junio	8.10.1982
Argelia	AR 22/06, 23 de marzo	1.5.2006
Austria	DL n° 70/71, 8 de marzo	28.2.1972
Bélgica	DL 619/70, 15 de diciembre. Convenio adicional (AR 82/00, 14 de diciembre)	19.2.1971, 5.4.2001
Brasil	AR 33/01, 27 de abril	15.10.2001
Bulgaria	AR 14/96, 11 de abril	18.7.1996
Cabo Verde	AR 63/00, 12 de julio	15.12.2000
Canadá	AR 81/00, 6 de diciembre	24.10.2001
Chile	AR 28/06, 6 de abril	25.8.2008
China	AR 28/00, 30 de marzo	8.6.2000
Corea del Sur	AR 25/97, 8 de mayo	21.12.1997
Cuba	AR 49/01, 13 de julio	28.12.2005
Dinamarca	AR 6/02, 23 de febrero	24.5.2002
Eslovaquia	AR 49/04, 13 de julio	2.11.2004
Eslovenia	AR 48/04, 10 de julio	13.8.2004
España	AR 6/95, 28 de enero	28.6.1995
Estados Unidos	AR 39/95, 12 de octubre	1.1.1996
Estonia	AR 47/04, 8 de julio	23.7.2004
Federación de Rusia	AR 10/02, 25 de febrero	11.12.2002
Finlandia	DL 494/70, 23 de octubre	14.7.1971
Francia	DL 105/71, 26 de marzo	18.11.1972
Grecia	AR 25/02, 4 de abril	13.8.2002
Guinea-Bissau	AR 55/09, 30 de julio	n.a.
Hungría	AR 4/99, 28 de enero	8.5.2000
India	AR 20/00, 6 de marzo	5.4.2000
Indonesia	AR 64/06, 6 de diciembre	11.5.2007
Irlanda	AR 29/94, 24 de junio. Protocolo adicional AQR 62/06, 6 de diciembre	18.12.2006
Italia	L 10/82, 1 de junio	15.1.1983

PAÍS	INSTRUMENTO JURÍDICO	ENTRADA EN VIGOR
Kuwait	AR 44/2011, 18 de marzo	n.a.
Letonia	AR 12/03, 28 de febrero	7.3.2003
Lituania	AR 10/03, 25 de febrero	26.2.2003
Luxemburgo	AR 56/00, 30 de junio	30.12.2000
Macao	AR 80-A/99, 16 de diciembre	1.1.1999
Malta	AR 11/02, 25 de febrero	5.4.2002
Marruecos	AR 69-A/98, 23 de diciembre	27.6.2000
México	AR 84/00, 15 de diciembre	9.1.2001
Mozambique	AR 36/92, 30 de diciembre, Convención Adicional (AR 36/09)	1.1.1994 7.6.2009
Noruega	DL 504/70, 27 de octubre	1.10.1971
Países Bajos	AR 62/00, 12 de julio	11.08.2000
Pakistán	AR 66/03, 2 de agosto	4.6.2007
Polonia	AR 57/97, 9 de septiembre	4.2.1998
Reino Unido	DL 48/97, 24 de julio	20.1.1969
República Checa	AR 26/97, 9 de mayo	1.10.1997
República de Moldova	AR 106/2010, 2 de septiembre	18.10.2010
Rumania	AR 56/99, 10 de julio	14.7.1999
Singapur	AR 85/00, 15 de diciembre	16.3.2001
Sudáfrica	AR 53/08, 22 de septiembre	22.10.2008
Suecia	AR 20/03, 11 de marzo	19.12.2003
Suiza	DL 716/74, 12 de diciembre	17.12.1975
Túnez	AR 33/00, 31 de marzo	21.8.2000
Turquía	AR 13/06, 21 de febrero	18.12.2006
Ucrania	AR 15/02, 8 de marzo	11.3.2002
Uruguay	AR 77/2011, 5 de abril	n.a.
Venezuela	AR 68/97, 5 de diciembre	8.1.1998

Nota: AR – Resolución de la Asamblea de la República
DL – Decreto Ley
L – Ley

REINO UNIDO

- Cláusula 1** En el Reino Unido no se cobran impuestos nacionales o locales sobre la compra del combustible, lubricantes o suministros técnicos fungibles contenidas a bordo o llevadas a bordo para uso de la aeronave en conexión con el transporte aéreo internacional, siempre que no se trate de aeronaves de recreo privadas.
- Cláusula 2** En gran parte de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos del Reino Unido con otros Estados se pone eficazmente en práctica la Cláusula 2 en lo tocante al Reino Unido y a esos Estados. El Reino Unido está siempre dispuesto a celebrar conversaciones bilaterales con objeto de concertar más acuerdos de esa clase relativos a los beneficios del transporte aéreo internacional.
- Cláusula 3** Desde el 1 de noviembre de 1994, el Reino Unido aplica una tasa aeroportuaria (APD), gravamen que debe abonar cada pasajero de pago que salga en un vuelo de pago desde un aeropuerto del Reino Unido, independientemente de que el destino sea nacional o internacional. Los ingresos que devengan esos impuestos van directamente al Ministerio de Hacienda del Reino Unido. En 2008, los cambios de la tasa aeroportuaria incrementaron a cuatro los tramos de distancias. En 2001, para que la tasa fuera más justa, el Gobierno anunció que se ampliaría para cubrir, por primera vez, los vuelos de aviación comercial a partir del 1 de abril de 2013. Después de que la Asamblea de Irlanda del Norte recuperó la facultad de establecer tasas para larga distancia, la tasa aeroportuaria de rutas directas de larga distancia desde aeropuertos de Irlanda del Norte se redujo a cero el 1 de enero de 2013. El 1 de abril de 2015, se abolieron los tramos C y D de larga distancia y se consolidaron los vuelos de larga distancia en el tramo B. Asimismo, se abolió la APD para niños menores de 12 años, desde el 1 de mayo de 2015, lo que luego se extendió a niños menores de 16 años a partir del 1 de marzo de 2016.
- Cláusula 4** El Reino Unido está firmemente a favor de la adopción de medidas basadas en criterios de mercado, que son distintas de los derechos o impuestos y constituyen el medio más eficiente, desde una perspectiva económica, para reducir las emisiones. No obstante la Resolución, el Reino Unido está a favor de medidas fiscales y derechos para reducir o limitar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente. Estas opciones incluyen, entre otros, los impuestos internos sobre el queroseno; el impuesto sobre el valor agregado y los derechos relacionados con el medio ambiente.
- El Reino Unido continúa apoyando activamente la adopción de medidas internacionales para tratar los efectos de la aviación en el cambio climático, en particular por medio de medidas basadas en criterios de mercado. El Reino Unido considera preferible que dichas medidas se tomaran a escala mundial y, en consecuencia, procura, a través de la OACI, elaborar una medida mundial basada en el mercado que permita alcanzar la meta de crecimiento neutro en carbono de la organización a partir de 2020. Sin embargo, a falta de medidas apropiadas a escala mundial, las disposiciones regionales representan un paso inicial importante. El Reino Unido considera también que, cuando los países opten por aplicar tasas a la aviación, las normas internacionales no deberían impedir a los miembros de la OACI que estructuren dichas tasas de manera que incentiven vuelos más eficientes y menos contaminantes.
- Cabe señalar que el Reino Unido también es responsable de varios territorios y dependencias de ultramar, que podrían aplicar impuestos o derechos de acuerdo a sus circunstancias locales particulares.
-

REPÚBLICA DE COREA

Cláusula 1 Aceptable.

Cláusula 2

Cláusula 2 a) i) De conformidad con los acuerdos para evitar la imposición doble, por lo general se aplica el “principio de residencia” al gravamen sobre los ingresos que las empresas de transporte aéreo obtengan de sus aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional.

Cláusula 2 a) ii) El impuesto sobre la propiedad a las aeronaves y otros bienes muebles puede eximirse en plan de reciprocidad.

Cláusula 3 El impuesto sobre el valor agregado en las ventas y el uso de servicios de transporte aéreo internacional puede quedar eximido en un plan de reciprocidad.

REPÚBLICA DE MOLDOVA

La información que figura en el Doc 8632 refleja la postura de la República de Moldova en relación con los criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA

No se cobran impuestos sobre el combustible aeronáutico y los lubricantes. Sin embargo, existen otros derechos, gravámenes, tarifas y derechos que se cobran, como se indica a continuación:

Tabla 1: COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN A-1

S/N	Tipo de pago	Escala de pago
1	Derechos de inspección en el puerto local	USD/T 0,09
2	Derechos de inspección en el lugar de destino	1,2% del CIF
3	Derechos reglamentarios	USD/T 0,25
4	Oficina de normalización de Tanzania	0,2% del CIF
5	Inspección local	USD/T 0,18
6	Derechos portuarios	USD/T 0,18
7	Otros derechos	1,6% del CIF + IVA

Tabla 2: COMBUSTIBLE AERONÁUTICO AVGAS100L

S/N	Tipo de pago	Escala de pago
1	Derechos de inspección en el lugar de destino	0,1% del CIF
2	Derechos portuarios	1,6% del CIF+IVA

Tabla 3: LUBRICANTES AERONÁUTICOS

S/N	Tipo de pago	Escala de pago
1	Derechos de inspección en el lugar de destino	0,1% del CIF
2	Impuestos de importación	25% del CIF
3	Gastos de manipulación y portuarios	1,6% del CIF+IVA

Los impuestos, gravámenes, tarifas y derechos normalmente los pagan los consumidores.

RWANDA

- Cláusula 1** De conformidad con las disposiciones de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos suscritos entre Rwanda y otros países, Rwanda, sobre un plano de reciprocidad, no cobra impuestos sobre el combustible, lubricantes y otros suministros técnicos consumibles. Esta exoneración de impuestos se extiende también a todas las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional no comprendidas en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.
- Cláusula 2** Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos suscritos entre Rwanda y otros países contemplan la cuestión de evitar la doble imposición sobre los ingresos y ventas de líneas aéreas sobre un plano de reciprocidad.
- Cláusula 3** Rwanda no cobra impuestos sobre la venta o uso del transporte aéreo internacional.
-

SEYCHELLES**Cláusula 1**

Cláusula 1 a) i, ii) El Artículo 177 permite a un funcionario “sellar” los suministros de la aeronave a su llegada, y esos suministros quedan exentos de aranceles o de cualesquiera otros impuestos a menos que se desvíen para el consumo doméstico.

Cláusula 1 a) iii) No se aplica, sólo hay un aeropuerto internacional. Si sale una aeronave pequeña hacia territorio extranjero, no se le cobra la consumición del combustible local.

Cláusula 2

La Sección 69 de la Ley fiscal de empresas trata de los impuestos directos a la rotación de mercancías, pasajeros, etc., que en Seychelles se pagan a razón del 5%. La Sección cita los propietarios de buques fletados, pero se amplía también a las compañías aéreas.

Se concertaría un acuerdo de tributación con toda línea aérea que deseara establecerse en Seychelles en lo tocante al inventario de equipos, bienes fungibles y artículos para las operaciones.

Cláusula 3

Los derechos que se cobran a los pasajeros que salen se acreditan directamente a la División de aviación civil.

Al amparo de la Ley de fomento de inversiones, las compañías (incluidas las líneas aéreas y los expedidores de carga aérea) tendrían derecho a exenciones en la importación de bienes de equipo, bienes fungibles y materias primas. Las empresas pueden obtener asimismo desgravación fiscal cuando lo aprueba el Ministro encargado de las finanzas.

SINGAPUR

- Cláusula 1** Los aranceles en lubricantes y combustible de propulsores han sido suspendidos desde el 1 de abril de 1994, pero aún antes de esa fecha existía ya al amparo de la Disposición de “exención” arancelaria de 1990 exenciones para el combustible de propulsores, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles que se llevaran a bordo de las aeronaves como reserva. La legislación del impuesto sobre mercancías y servicios prevé también una desgravación fiscal similar. Así pues, estamos en situación de cumplir las resoluciones y recomendaciones de la Cláusula 1.
- Cláusula 2** Las cuestiones relativas a las exenciones recíprocas en materia de impuestos se tratarían más adecuadamente mediante acuerdos bilaterales para evitar la imposición doble (AID) o acuerdos de exención tributaria recíproca en lugar del documento de criterios de la OACI. Singapur tiene en vigor 76 AID y siete acuerdos de reciprocidad que prevén la exención total o parcial del impuesto sobre la renta a los beneficios devengados de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional. En general, nuestros AID y acuerdos de reciprocidad prevén también que las ganancias resultantes de la enajenación de aeronaves empleadas en el tráfico internacional o de la venta de propiedades muebles relacionadas con la operación de dichas aeronaves, se gravarán únicamente en el país de residencia o en el lugar donde se encuentre la administración real de la empresa explotadora.
- Cláusula 3** Toda reducción o eliminación de impuestos relativos a la venta o utilización del transporte aéreo internacional, se concedería únicamente en la medida prevista en las secciones relevantes de nuestra legislación nacional. Conforme a nuestra legislación nacional, los servicios que comprenden el transporte internacional de pasajeros o mercancías y el arriendo de aeronaves para viajes fuera de Singapur se consideran de valor cero para fines del impuesto sobre mercancías y servicios.
-

SUDÁFRICA

La cuestión relativa a la tributación está siendo objeto de un análisis más amplio con los participantes en la industria. Sudáfrica informará sobre su postura una vez que disponga de toda la información.

Sin embargo, cabe mencionar que la Constitución de Sudáfrica de 1993 (Ley núm. 200 de 1993) permite que las provincias establezcan ciertos impuestos. Por lo tanto, no se puede afirmar en esta coyuntura que dichos impuestos se ajusten a la Resolución.

SUECIA

Teniendo en cuenta los debates en diversos foros sobre las medidas basadas en criterios de mercado como herramientas para limitar las repercusiones de la aviación civil internacional en el cambio climático, nuestra opinión es que entre las posibles medidas futuras, no debería descartarse la posibilidad de cobrar impuestos sobre el valor agregado o sobre el transporte aéreo.

SUIZA

Comentario general

La Confederación Suiza apoya y aplica en general los criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional que figuran en el Doc 8632. Pese a la resolución del Consejo, la Confederación Suiza está a favor de aplicar medidas basadas en criterios de mercado encaminadas a reducir o limitar las repercusiones ambientales de la aviación.

TAILANDIA

- Cláusula 1** Tailandia cumple las secciones revisadas del documento que tratan de los impuestos al combustible, los lubricantes y otros suministros técnicos fungibles.
- Cláusula 2** En cuanto a los impuestos sobre la renta y las aeronaves, en Tailandia se aplica el sistema de Impuestos sobre el valor agregado en un plano de reciprocidad.
- Cláusula 3** En lo que respecta a los impuestos sobre la venta o utilización del transporte aéreo, Tailandia se atiene a los principios de esta Resolución y aplica el sistema del impuesto sobre el valor agregado, basado en una tasa cero.
-

TÚNEZ

La Resolución consolidada concuerda con la política fiscal correspondiente de Túnez.

TURQUÍA

Comentarios generales

En sus políticas impositivas generales, Turquía cumple las políticas de la OACI.

Cláusula 1 Respetto de los impuestos sobre combustibles, lubricantes u otros suministros técnicos consumibles:

De conformidad con el Artículo 24 del Convenio de Chicago y en virtud del Comunicado General sobre Impuesto al Valor Agregado de Turquía, de Número de Serie 15, Turquía no aplica impuestos sobre combustibles, lubricantes ni otros suministros técnicos consumibles al transporte aéreo internacional. Así, las leyes y los reglamentos nacionales conexos de Turquía están armonizados con el Doc 8632 de la OACI.

Cláusula 2 Respetto de los impuestos sobre la renta de empresas de transporte aéreo internacional e impuestos sobre aeronaves y otros bienes muebles:

Turquía tiene acuerdos para evitar la doble imposición con 80* países en consonancia con el Doc 8632.

Cláusula 3 Respetto de los impuestos sobre la venta y la utilización del transporte aéreo internacional:

Estos temas se encuentran reglamentados en los Artículos 23, 32 y 33 de la Ley 5520 de Turquía.

(*) **Lista de países:** Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Austria, Azerbaiyán, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Bosnia-Herzegovina, Brasil, Bulgaria, Canadá, Chequia, China, Corea del Sur, Croacia, Dinamarca, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Etiopía, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, India, Indonesia, Irán, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Jordania, Kazajstán, Kirguistán, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Luxemburgo, Macedonia, Malta, Malasia, Marruecos, Moldova, Montenegro, Mongolia, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Pakistán, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, República Turca de Chipre Septentrional, Rumania, Serbia, Singapur, Siria, Sudáfrica, Sudán, Suecia, Suiza, Tailandia, Tayikistán, Túnez, Turkmenistán, Ucrania, Uzbekistán y Yemen.

UZBEKISTÁN**Cláusula 1**

- Cláusula 1 a)** Los suministros que una aeronave lleve a bordo al llegar a Uzbekistán no se consideran importados y están exentos de aranceles si no se sacan de la aeronave. Los suministros que se saquen temporalmente no estarán sujetos a aranceles.
- Cláusula 1 b)** Las franquicias mencionadas con respecto a la Cláusula 1 a) se conceden también a la salida.
- Cláusula 1 c)** Las disposiciones de las Cláusula 1) y Cláusula 2) se aplican independientemente de la clase de vuelo que se realice.
- Cláusula 1 d)** La expresión “aranceles” comprende los derechos de importación y exportación.

Cláusula 2

- Cláusula 2) a) i)** Uzbekistán otorga, en un plano de reciprocidad, a las empresas de transporte aéreo de otros Estados contratantes una exención de los impuestos que corresponderían a los ingresos devengados en su territorio de la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional.
- Cláusula 2) a) ii)** Uzbekistán concede una exención a los impuestos sobre la propiedad, el patrimonio y otros impuestos similares en relación con las aeronaves del transporte aéreo internacional.
- Cláusula 2 b)** De conformidad con las Cláusulas a) i) y ii), se conceden exenciones tributarias de conformidad con las disposiciones pertinentes que figuren en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos o en los acuerdos bilaterales relativos a la imposición doble.

Uzbekistán ha celebrado los acuerdos citados con los países siguientes:

Acuerdos bilaterales de servicios aéreos

Cada uno de los acuerdos contiene una disposición para eximir de impuestos a las líneas aéreas. Los acuerdos han sido concertados entre Uzbekistán y China, República de Corea, Austria, Viet Nam, Noruega, Dinamarca, Suecia y Kuwait.

Acuerdos bilaterales

Se han concertado acuerdos para evitar la imposición doble entre Uzbekistán y Belarús, Ucrania, India, Reino Unido, Tailandia, Federación de Rusia, República de Moldova, Pakistán y Polonia.

- Cláusula 2 c)** La política del Gobierno de Uzbekistán es la de concertar acuerdos con otros Estados que estén dispuestos a actuar en un plano de reciprocidad.
- Cláusula 3** Los pasajeros que salen de Uzbekistán en vuelos internacionales pagan un derecho de servicios a los pasajeros de \$10,00 EUA.

VENEZUELA

Diversos organismos gubernamentales de la República Bolivariana de Venezuela, tal como el Ministerio del Poder Popular para el Turismo y el Ministerio del Poder Popular para Ciencia y Tecnología cobran un impuesto del 1% sobre los ingresos brutos de las empresas nacionales de transporte aéreo con el propósito de apoyar a las políticas de desarrollo del turismo y la tecnología.
