Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/110[1]
9/10/26

**NOTA DE ESTUDIO**

# SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

**Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026**

**Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales**
**3.4: Gravámenes sobre el transporte aéreo internacional**

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

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) y la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World)]

**RESUMEN**

El transporte aéreo internacional desempeña un papel fundamental en el desarrollo y la expansión del comercio y los viajes internacionales, ya que favorece la conectividad, el turismo y el desarrollo económico. Sin embargo, la confusión que existe en la aplicación de impuestos y derechos, sumado a los impuestos discriminatorios y distorsionadores, aumentan el costo de los viajes aéreos, frenan la demanda, dificultan la conectividad y reducen los beneficios socioeconómicos más amplios de la aviación.

De conformidad con la Resolución A42-26 de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a fin de fortalecer el cumplimiento de los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632), es necesario mantener la distinción entre impuestos y derechos y garantizar que los impuestos sean justos, equitativos, transparentes y no discriminatorios. Asimismo, es esencial fortalecer la coordinación de la OACI dentro del sistema de las Naciones Unidas a fin de mantener la coherencia con el marco tributario establecido. La promoción de los criterios de la OACI sobre impuestos, mediante el uso de los ingresos generados por los tributos específicos de la aviación aplicados por el gobierno al transporte aéreo internacional para fines relacionados con la aviación civil, permitiría alinear mejor la política tributaria con el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional y apoyaría los objetivos de la Resolución A42-26 de la Asamblea en lo que respecta al desarrollo de la infraestructura y capacidad de la aviación. Además, la actualización constante del suplemento del Doc 8632, mediante la recopilación sistemática y periódica por parte de la OACI de datos de los Estados miembros en relación a los tributos gubernamentales cobrados al transporte aéreo internacional mejoraría la transparencia y fortalecería la base probatoria en apoyo de la política tributaria.

**Medidas propuestas a la Conferencia**: Se invita a la Conferencia a:

a) instar a los Estados a que sigan aplicando el Doc 8632 y mantengan una clara distinción entre impuestos y derechos, de conformidad con las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082);

[1] Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés ý ruso fueron proporcionadas por la ACI.

b) instar a los Estados a que garanticen que los impuestos aplicados al transporte aéreo internacional sigan siendo justos, equitativos, transparentes y no discriminatorios, y que no distorsionen la competencia ni impidan innecesariamente la conectividad aérea y el desarrollo económico.
c) instar a la OACI a que fortalezca la coordinación en materia tributaria dentro del sistema de las Naciones Unidas, a fin de mantener la coherencia con el marco establecido que regula los impuestos al transporte aéreo internacional;
d) solicitar a la OACI, de conformidad con la Resolución A42-26, que promueva el Doc 8632 mediante la introducción del principio de que los ingresos generados por los tributos gubernamentales específicos de la aviación que se aplican al transporte aéreo internacional deberían ser utilizados para fines relacionados con la aviación civil; e
e) instar a la OACI a que siga manteniendo actualizado el suplemento del Doc 8632, mediante la recopilación y seguimiento sistemáticos de los datos proporcionados por los Estados miembros sobre los tributos gubernamentales aplicados al transporte aéreo internacional, de conformidad con la Resolución A42-26 de la Asamblea de la OACI.

| | |
|---|---|
| *Objetivo estratégico:* | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo* |
| *Repercusiones financieras:* | No aplicable. |
| *Referencias:* | Resolución A42-26 de la Asamblea de la OACI: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*, 2025<br>*Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, Tercera edición*, 2000 (Doc 8632)<br>*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, Décima edición*, 2024 (Doc 9082)<br>*Informe de política de ACI: Impuestos aplicados al transporte aéreo internacional y a los aeropuertos – Beneficios económicos y costos, 2020* |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo internacional desempeña un papel importante en el desarrollo y la expansión del comercio y los viajes internacionales. Al facilitar la conectividad, el turismo y la inversión, genera grandes beneficios económicos y sociales para los Estados.

1.2 Las ventajas del transporte aéreo internacional pueden verse socavadas por una tributación discriminatoria y excesiva. Algunos Estados utilizan los impuestos sobre los billetes de las líneas aéreas para generar ingresos que tienen el mismo impacto que los aranceles sobre las importaciones o las exportaciones. Los pasajeros basan su decisión de compra en el precio total del billete; los impuestos discriminatorios y excesivos elevan los costos para el consumidor y frenan la demanda de viajes aéreos, lo que limita el aporte de la aviación al crecimiento económico inclusivo.

1.3 En muchos Estados, persiste una confusión entre los impuestos --diseñados para recaudar ingresos para el gobierno nacional o local-- y los derechos --diseñados y aplicados para recuperar los costos derivados del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil. En consecuencia, los tributos que el gobierno cobra al transporte aéreo internacional suelen plantearse o agruparse con los derechos cobrados para fines de recuperación de costos, lo que genera importantes barreras para los viajes aéreos y la conectividad, al tiempo que socava el desarrollo y la financiación de la infraestructura del transporte aéreo.

1.4 La Resolución A42-26 de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) insta a los Estados miembros a que apliquen los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632) y eviten cobrar impuestos discriminatorios a la aviación internacional. Asimismo, la Resolución reconoce la contribución de la aviación civil al turismo, al crecimiento económico y al desarrollo, subrayando la importancia de contar con políticas tributarias que apoyen el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional.

## 2. PRINCIPIOS E IMPACTO ECONÓMICO DE LOS IMPUESTOS AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

2.1 El Doc 8632 reconoce el importante papel que desempeña el transporte aéreo internacional en el desarrollo y la expansión del comercio y los viajes internacionales. Por lo tanto, la OACI recomienda que, al momento de contemplar la aplicación de impuestos al transporte aéreo internacional, las políticas tributarias tengan en cuenta el aporte de la aviación civil al turismo, al crecimiento económico y al desarrollo.

2.2 El Doc 8632 recomienda que los impuestos al transporte aéreo internacional sean justos, equitativos, transparentes y no discriminatorios. Recomienda, además, que los Estados tengan en cuenta la contribución de la aviación civil al turismo, al crecimiento económico y al desarrollo, y que realicen análisis de costo-beneficio a la hora de contemplar la aplicación de impuestos al transporte aéreo internacional. Asimismo, la OACI recomienda que los Estados eviten la doble tributación y las medidas tributarias que discriminen a la aviación internacional.

2.3 A pesar de estos principios de la OACI de larga data, los impuestos discriminatorios y distorsionadores y la creciente fragmentación de las políticas siguen socavando la aplicación coherente de los criterios de la OACI sobre impuestos. Dado el carácter global y altamente competitivo del transporte aéreo internacional, las medidas tributarias que no se ajustan a los criterios de la OACI aumentan el costo del transporte aéreo, distorsionan la competencia y debilitan la conectividad internacional.

2.4 El análisis del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) muestra que los costos económicos de los impuestos a la aviación pueden superar los ingresos generados. Por cada dólar recaudado a través de los impuestos a la aviación cobrados en función de los pasajeros, se pierde aproximadamente 2 dólares en producto interno bruto (PIB), lo que pone de manifiesto que las políticas tributarias deberían favorecer, en vez de obstaculizar, la conectividad, el turismo y los beneficios socioeconómicos más amplios del transporte aéreo internacional[2].

## 3. IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE LA OACI EN MATERIA DE IMPUESTOS

3.1 La Resolución A42-26 de la Asamblea de la OACI insta a los Estados miembros a que apliquen el Doc 8632 y eviten cobrar impuestos discriminatorios a la aviación internacional. Además, reconoce el aporte de la aviación civil al turismo, al crecimiento económico y al desarrollo, lo que subraya la importancia de contar con políticas tributarias coherentes que apoyen al transporte aéreo internacional.

[2] Informe de política de ACI: Impuestos aplicados al transporte aéreo internacional y a los aeropuertos – Beneficios económicos y costos, 2020.

3.2 El Doc 8632 establece el marco acordado a nivel internacional para impuestos al transporte aéreo internacional. Asimismo, reconoce el derecho soberano de los Estados a aplicar impuestos, al tiempo que recomienda que las políticas tributarias sean justas, equitativas, transparentes y no discriminatorias, y que las decisiones tributarias se basen en análisis de costo-beneficio que tengan en cuenta el aporte económico de la aviación a un nivel más amplio.

3.3 Los recientes acontecimientos ponen de manifiesto la importancia de mantener un marco de la OACI armonizado a nivel mundial en materia de impuestos al transporte aéreo internacional. La fragmentación de las políticas, la doble tributación y las medidas tributarias incompatibles con los criterios de la OACI aumentan la complejidad, generan incertidumbre, distorsionan la competencia y debilitan la conectividad internacional.

3.4 En consecuencia, los Estados deberían seguir poniendo en práctica el Doc 8632 y garantizar la coordinación entre las autoridades aeronáuticas y tributarias pertinentes. La coordinación de la OACI dentro del sistema de las Naciones Unidas también es esencial para mantener la coherencia del marco establecido que rige los impuestos al transporte aéreo internacional. La coherencia con los criterios de la OACI ayudará a preservar un marco tributario internacional previsible que apoye la conectividad, el desarrollo económico y el crecimiento sostenible.

## 4. PROMOVIENDO LOS CRITERIOS DE LA OACI SOBRE IMPUESTOS

4.1 El marco de política de la OACI, tal como aparece en el Doc 8632 y las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) establecen una clara distinción entre impuestos y derechos. *Un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, mientras que un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local, que, generalmente, no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos*. Mantener esta distinción es fundamental para la aplicación coherente de los criterios de la OACI en materia de impuestos.

4.2 Muchos Estados no reconocen al transporte aéreo y a los aeropuertos como activos estratégicos esenciales y habilitadores del desarrollo económico, sino que los perciben, más bien, como una fuente conveniente de ingresos públicos. Los gobiernos aplican gravámenes al transporte aéreo que, en última instancia, son trasladados a los pasajeros, clasificándolos erróneamente como derechos o tarifas. Estos gravámenes no están diseñados para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones o los servicios proporcionados a la aviación civil, y los ingresos generados son desviados del sector del transporte aéreo. Dichas prácticas son incompatibles con el Doc 8632 y el Doc 9082, aumentan el costo de los viajes aéreos, crean obstáculos significativos a la conectividad y socavan el desarrollo y la financiación de la infraestructura de transporte aéreo.

*4.3* El Doc 8632 no abordan explícitamente el uso de los ingresos generados por los gravámenes gubernamentales específicos de la aviación que se imponen al transporte aéreo internacional y que no están diseñados para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones o servicios proporcionados a la aviación civil. Esto representa una oportunidad para fortalecer aún más los criterios de la OACI en materia de impuestos, manteniendo al mismo tiempo plena coherencia con sus principios vigentes y con la Resolución A42-26 de la Asamblea: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, la cual pide al Consejo "*que asigne particular importancia a los desafíos financieros del desarrollo de la infraestructura y capacidad de la aviación.*"

4.4 Cuando los Estados deciden aplicar gravámenes públicos específicos del sector de la aviación al transporte aéreo internacional, y destinan los ingresos generados por dichos tributos para fines relacionados con la aviación civil, se logra una mejor alineación de la política tributaria con el sector del que proceden dichos ingresos. Esto fomenta la inversión a largo plazo en infraestructura, seguridad operacional, seguridad aeroportuaria y sostenibilidad de la aviación, al tiempo que fortalece la conectividad, el turismo y el desarrollo económico, así como el vínculo entre la política tributaria y el desarrollo de la aviación civil.

4.5 Por lo tanto, ACI propone que la OACI considere el fortalecimiento del Doc 8632 mediante la incorporación del siguiente principio: "*Cuando los Estados impongan gravámenes públicos específicos de la aviación al transporte aéreo internacional, los ingresos generados por dichos gravámenes deberían ser utilizados para fines de la aviación civil*". Esto complementaría los criterios vigentes de la OACI en materia de impuestos, fomentaría una mayor coherencia de las políticas entre los Estados y reforzaría la contribución del transporte aéreo internacional a la conectividad, el turismo y el desarrollo económico.

4.6 La OACI mantiene un suplemento del Doc 8632 en el que recopila información proporcionada por los Estados miembros sobre la aplicación de las resoluciones consolidadas de la OACI en materia de impuestos. La Resolución A42-26 de la Asamblea insta a los Estados miembros a compartir información con la OACI para la actualización del suplemento y pide al Consejo que actualice dicho suplemento, según se requiera.

4.7 Partiendo de este marco ya existente, la recopilación sistemática y periódica por parte de la OACI de datos de los Estados miembros sobre los gravámenes gubernamentales aplicados al transporte aéreo internacional contribuiría a mantener actualizado el suplemento del Doc 8632, a mejorar la transparencia y a reforzar la base probatoria para el seguimiento de la evolución de los impuestos que afectan al transporte aéreo internacional.

## 5. CONCLUSION

5.1 El transporte aéreo internacional es un impulsor clave de la conectividad, el turismo y el desarrollo económico. El fortalecimiento de los criterios de la OACI en materia de impuestos requiere la continua aplicación del Doc 8632, manteniendo una clara distinción entre impuestos y derechos, y garantizando que los impuestos sigan siendo justos, equitativos, transparentes y no discriminatorios. También resulta esencial fortalecer la coordinación de la OACI dentro del sistema de las Naciones Unidas a fin de mantener la coherencia con el marco tributario establecido. La utilización de los ingresos generados por los gravámenes gubernamentales específicos del sector de la aviación que se aplican al transporte aéreo internacional para fines de la aviación civil ayudaría a seguir mejorando el marco tributario de la OACI y apoyaría el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional. La constante actualización del suplemento del Doc 8632 mediante la recopilación y el seguimiento sistemáticos de los datos proporcionados por los Estados miembros sobre los gravámenes gubernamentales aplicados al transporte aéreo internacional mejoraría la transparencia y reforzaría la base probatoria que sustenta la política tributaria.

— FIN —