



NOTA DE ESTUDIO

SEPTIMA 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

CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN CUESTIONES DE TRIBUTACIÓN

[Presentado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y
el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)]

RESUMEN

La presente nota aborda las repercusiones para el transporte aéreo internacional de las recientes novedades en materia de cooperación tributaria internacional, incluidas las relacionadas con los debates en torno a la creación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre cooperación internacional en cuestiones de tributación.

En esta nota se recuerda que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha adoptado un marco establecido por el que se rige la tributación del transporte aéreo internacional y según el cual se considera la imposición en el Estado de residencia como el enfoque adecuado, plenamente compatible con el derecho soberano de los Estados a imponer tributos.

Dicho marco se recoge en los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632) y se refleja de manera sistemática en los acuerdos bilaterales entre Estados en materia de servicios aéreos (*Air Services Agreements*, ASA) y doble imposición (*Double Taxation Agreements*, DTA).

La nota resalta la necesidad de preservar el marco establecido que rige la tributación del transporte aéreo internacional y velar por que las novedades en marcha, incluidas las referentes a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre cooperación internacional en cuestiones de tributación, sigan siendo compatibles con este marco establecido.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Conferencia a:

- ratificar que las políticas de la OACI aplicables a la fiscalidad del transporte aéreo internacional son las recogidas en Doc 8632;
- reconocer que las políticas de la OACI respaldan la exención recíproca de los impuestos aplicables a las rentas derivadas de la operación de aeronaves en el transporte aéreo internacional, reflejando el principio de que dichas rentas deben tributar en función de la residencia y no del lugar donde se generan;

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA y la ACI.

c) expresar el criterio de que la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre cooperación internacional en cuestiones de tributación y demás foros internacionales competentes no deberían ocasionar una tributación duplicada o extraterritorial del transporte aéreo internacional; d) reconocer que todo nuevo marco de fiscalidad internacional no debe ser incompatible con los principios de la OACI y no debería requerir la renegociación o modificación de los ASA o DTA existentes, o menoscabar de otro modo la aplicación de los acuerdos vigentes que regulan la tributación del transporte aéreo; y e) solicitar a la OACI que colabore con los organismos pertinentes dentro del sistema de las Naciones Unidas para velar por que tales novedades sigan siendo compatibles con el marco establecido de la OACI por el que se rige la tributación del transporte aéreo internacional.	
<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Sí, mediante la mayor participación de la OACI en los foros competentes de las Naciones Unidas.
<i>Referencias:</i>	Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632) Resoluciones A37-20, A41-27 y A42-26 de la Asamblea de la OACI ATConf/6-WP/10; ATConf/6-WP/75

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo internacional opera con arreglo a un marco expresamente coordinado de disposiciones legales, reglamentarias y fiscales que ha contribuido a su desarrollo constante y a su función facilitadora de la conectividad y el crecimiento económico mundiales.

1.2 Los Criterios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre impuestos, recogidos en el Doc 8632 y en Resoluciones de su Asamblea tales como la A37-20, y revalidados en Asambleas posteriores tales como la A41 y la A42, ofrecen a los Estados orientaciones claras en lo que a tributación del transporte aéreo internacional se refiere. Durante mucho tiempo han defendido el principio de la imposición en el Estado de residencia, según el cual los beneficios procedentes del transporte aéreo internacional deberían tributar exclusivamente en el lugar de residencia o sede de dirección efectiva de la aerolínea.

1.3 Dichos Criterios se aplican a través de numerosos acuerdos de servicios aéreos (ASA) y acuerdos sobre doble imposición (DTA) bilaterales que asignan los derechos de gravamen y evitan la doble imposición.

1.4 El conjunto de estos instrumentos constituye el marco estable, implantado de forma generalizada y reconocido internacionalmente por el que se rige la tributación del transporte aéreo internacional. Preservar este marco es esencial para evitar la imposición múltiple, mantener la competencia leal y sustentar la conectividad mundial de la que depende el desarrollo económico.

2. EXAMEN DE LAS ÚLTIMAS NOVEDADES EN MATERIA DE TRIBUTACIÓN INTERNACIONAL

2.1 Las últimas novedades en materia de cooperación tributaria internacional, incluida la labor realizada en el marco de las Naciones Unidas, han tenido por objeto abordar dificultades generales del sistema impositivo mundial y han suscitado inquietudes específicas relativas a su posible aplicación al transporte aéreo internacional.

2.2 En 2025 se revisó el Artículo 8 del Modelo de Convenio Tributario de las Naciones Unidas (ONU) para incluir, como alternativa al criterio tradicional basado en la residencia, una opción que permitiría al Estado de origen gravar las rentas derivadas del transporte aéreo internacional. Esto supone un cambio con respecto al enfoque tradicional, basado en la residencia, que se refleja en el marco de la OACI.

2.3 El borrador de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre cooperación internacional en cuestiones de tributación también contempla, en su Artículo 5, los derechos de imposición basados en el lugar de generación de la renta y en factores relativos al mercado, como el lugar donde se genera el valor, donde se encuentra el mercado, donde se generan los ingresos o donde tienen lugar las actividades económicas. A diferencia del Artículo 8 de la Convención Modelo de la ONU, el Artículo 5 del borrador de la Convención Marco es de aplicación general. Por lo tanto, la posible aplicación del Artículo 5 al transporte aéreo internacional ha suscitado inquietudes, dado el carácter intrínsecamente internacional e interconectado del sector de la aviación.

2.4 La incorporación de una ampliación de los derechos de gravamen o de enfoques de tributación en el Estado de origen podría constituir una duplicación respecto a los marcos específicos para la aviación ya existentes, dando lugar a reivindicaciones tributarias contrapuestas y conllevando el riesgo de incurrir en la doble imposición y una mayor complejidad administrativa.

2.5 La falta de armonización dentro del sistema de la ONU conlleva el riesgo de crear discrepancias con los principios establecidos por los que se rige la tributación del transporte aéreo internacional.

3. MARCO NORMATIVO Y PRÁCTICA EXISTENTES

3.1 Dentro del sistema de las Naciones Unidas, el transporte aéreo internacional se rige por un marco de políticas exhaustivo, consolidado y aplicado de manera generalizada en el marco de la OACI. En consonancia con este mandato, las políticas de la OACI, en particular los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632), establecen principios claros que avalan la asignación de derechos de gravamen en función de la sede de dirección efectiva y evitan la imposición en el Estado de origen.

3.2 Estos principios quedan incorporados de manera sistemática en muchos ASA y DTA bilaterales que constituyen un elemento primordial del marco jurídico internacional por el que se rige la aviación dentro del sistema de las Naciones Unidas. La ratificación constante de estas políticas del Doc 8632 en sucesivas Asambleas de la OACI confirma su pertinencia actual y el respaldo de los Estados. Por lo tanto, la cuestión crucial no radica en la elaboración de principios nuevos, sino en garantizar la aplicación sistemática de los principios ya ampliamente consolidados.

4. ANÁLISIS

4.1 En el contexto de la evolución de la gobernanza fiscal internacional, el riesgo de fragmentación de las políticas relativas al transporte aéreo internacional es cada vez mayor debido a la elaboración de múltiples marcos normativos en los distintos foros internacionales, incluido el sistema de las Naciones Unidas.

4.2 En los últimos años, el sector de la aviación ha asistido a una creciente proliferación de medidas fiscales que trascienden el ámbito de aplicación de las políticas establecidas por la OACI. Si se extendieran al transporte aéreo internacional sin la debida armonización, dichas medidas podrían generar discrepancias con los marcos existentes y suscitar inquietudes respecto a su posible impacto en el desarrollo sostenible del transporte aéreo y las economías nacionales. El desarrollo de nuevos marcos de fiscalidad internacional sin tener debidamente en cuenta los marcos específicos ya existentes pueden dar lugar a una doble imposición, una superposición de derechos de imposición y a una situación de inseguridad jurídica. Estas distorsiones podrían propagarse por toda la red mundial de transporte aéreo debido a su carácter intrínsecamente multijurisdiccional. Cualquier aumento del riesgo de doble o múltiple imposición podría afectar negativamente a la conectividad, el comercio y el desarrollo económico, especialmente en el caso de los Estados que dependan en gran medida de las conexiones que ofrece el transporte aéreo internacional.

4.3 Por lo tanto, el reto principal consiste en garantizar la compatibilidad entre las políticas existentes de la OACI y los nuevos marcos tributarios internacionales dentro del sistema de las Naciones Unidas. El ámbito de aplicación de la Convención Marco debería limitarse a establecer principios de alto nivel, mientras que las posibles normas de asignación deberían abordarse, cuando proceda, mediante protocolos específicos. Dichos protocolos no deben socavar los marcos consolidados que rigen la tributación del transporte aéreo internacional.

4.4 La OACI, como organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la aviación civil internacional, tiene un cometido fundamental a la hora de garantizar que el marco establecido por el que se rige el transporte aéreo internacional quede debidamente reflejado en estas deliberaciones, incluidas las referentes a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre cooperación internacional en cuestiones de tributación. Con objeto de preservar la integridad y la coherencia de este marco, los Estados deberían velar por lograr la armonización de los nuevos instrumentos fiscales internacionales con las políticas y acuerdos específicos para el sector de la aviación de la OACI ya existentes, los cuales constituyen una base suficientemente amplia para la tributación del transporte aéreo internacional. Los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes que rigen la tributación del transporte aéreo internacional deberían preservarse y no deberían verse desplazados, sustituidos o quedar sin efecto debido a futuros instrumentos de fiscalidad internacional.

4.5 Esta armonización podría conseguirse, según proceda, mediante disposiciones que preserven la aplicación de los marcos existentes y eviten las discrepancias asegurándose, entre otras cosas, de que el transporte aéreo internacional no quede incluido en el ámbito de aplicación de los nuevos regímenes fiscales internacionales cuando estos sean incompatibles con los principios establecidos. Cuando se desarrollen nuevos instrumentos de fiscalidad internacional, debería considerarse la inclusión de disposiciones que preserven expresamente la aplicación continuada de los marcos vigentes que regulan la tributación del transporte aéreo internacional.

5. CONCLUSIONES

5.1 La tributación del transporte aéreo internacional se rige por un marco estable, implantado de forma generalizada, basado en los principios adoptados por el Consejo de la OACI y revalidado en sucesivas Asambleas, incluido el 42º período de sesiones de la Asamblea.

5.2 Las últimas novedades en materia de cooperación tributaria internacional podrían conllevar el riesgo de crear discrepancias con este marco si se aplican sin tener debidamente en cuenta las características específicas del transporte aéreo internacional. Dichas novedades deberían aplicarse de manera que no requieran la renegociación o modificación de los ASA o DTA que regulan la tributación del transporte aéreo internacional.

5.3 Para preservar la integridad del marco tributario de la aviación es preciso garantizar la armonización entre las políticas existentes de la OACI y los nuevos instrumentos fiscales internacionales dentro del sistema de las Naciones Unidas.

— FIN —