



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

OBJECCIÓN A LA RECIENTE ENMIENDA DEL ARTÍCULO 8 DEL MODELO DE CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DOBLE IMPOSICIÓN

[Nota presentada por Omán en nombre de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC)²]

RESUMEN

En esta nota de estudio presentada por Omán en nombre de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC) se consideran las objeciones planteadas por las administraciones árabes de aviación civil sobre la reciente enmienda del artículo 8 del Modelo de Convenio de las Naciones Unidas sobre Doble Imposición entre Países Desarrollados y Países en Desarrollo (el Modelo de Convenio Tributario de las Naciones Unidas), que permite la doble imposición de los ingresos de las líneas aéreas en los países hacia donde operan y desde los cuales operan. En la nota se destacan las principales preocupaciones sobre el impacto negativo de la enmienda en el sector del transporte aéreo internacional y sus posibles efectos en los viajes, el turismo y el comercio internacionales, incluidas las repercusiones previstas en los precios de los billetes y el costo del flete aéreo internacional, especialmente porque la enmienda contradice el consenso internacional entre las administraciones de aviación mundiales, a saber, que los temas relacionados con la industria del transporte aéreo, incluidos los impuestos sobre las actividades de transporte aéreo internacional, deben examinarse en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En esta nota de estudio presentada por Omán, en nombre de la OAAC, se ofrecen recomendaciones prácticas para lograr la sostenibilidad del sector del transporte aéreo internacional. La nota se basa en los principios descritos en el Doc 8632 – Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

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

- a) respaldar que se contemple la retención de la versión anterior del artículo 8 del Modelo de Convenio de las Naciones Unidas;
- b) subrayar que la OACI debe seguir siendo el principal foro para debatir y aprobar todas las cuestiones relacionadas con el transporte aéreo y la imposición de gravámenes a las actividades de transporte aéreo internacional;

¹ La versión en árabe fue proporcionada por Omán.

² Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Qatar, República Árabe Siria, Somalia, Sudán, Túnez y Yemen.

c) solicitar al Consejo de la OACI que realice estudios exhaustivos para evaluar los posibles impactos de la enmienda del artículo 8 del Modelo de Convenio de las Naciones Unidas en el sector del transporte aéreo internacional; y d) apoyar el fortalecimiento de la cooperación internacional para evitar la doble imposición a través de acuerdos bilaterales y multilaterales, con base en lo recomendado en el Doc 8632 – Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo Estratégico <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No hay repercusiones financieras directas, ya que las recomendaciones tienen por objeto reducir al mínimo la carga económica y administrativa de las compañías aéreas a fin de garantizar la sostenibilidad del transporte aéreo internacional.
<i>Referencias:</i>	Modelo de Convenio Tributario de las Naciones Unidas <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Convenio de Chicago, 1944) Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El artículo 8 del Modelo de Convenio Tributario de las Naciones Unidas se refiere a la tributación de las ganancias derivadas de la explotación de buques o aeronaves en tránsito internacional. Tal como estaba redactado anteriormente, el artículo 8 disponía que esas ganancias sólo estarían sujetas a impuestos en el Estado contratante en el que esté situada la sede de la empresa.

1.2 La versión anterior del artículo 8 tenía por objeto racionalizar las normas fiscales y evitar la doble imposición que pudiera afectar negativamente al transporte aéreo internacional.

1.3 Sin embargo, la nueva enmienda al artículo 8 introducida por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC) y el Comité en Cuestiones de Tributación de las Naciones Unidas otorga el derecho a imponer gravámenes sobre los ingresos de las líneas aéreas a los países hacia los que operan y desde los cuales operan. Como tal, dicha enmienda tendrá importantes repercusiones negativas en el transporte aéreo internacional. También contradice el consenso entre los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), representados por sus respectivas administraciones de aviación civil, y genera preocupación por estar en contradicción con los principios consagrados en el Doc 8632 – *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, que enfatiza la importancia de contar con un entorno fiscal estable para el sector de la aviación internacional y de que se evite la doble imposición injustificada.

2. OBJECCIÓN DE LA OAAC SOBRE LA MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 8

2.1 Impacto sobre el principio de tributación unificada:

2.1.1 La OAAC opina que esta enmienda viola el principio de tributación unificada, que tiene como objetivo estabilizar el sistema tributario y evitar complicaciones.

2.1.2 Permitir la doble imposición en los países donde se utilizan los servicios aéreos creará un entorno desequilibrado, contra el que advierte el Doc 8632.

2.2 Aumento de la carga administrativa y económica:

2.2.1 Esta enmienda impone cargas adicionales a las aerolíneas de diferentes países, especialmente en los países en desarrollo, obligándolas a cumplir múltiples reglamentaciones fiscales, aumentando los costos operativos de las aerolíneas y debilitando la competitividad del transporte aéreo internacional.

2.2.2 El Doc 8632 de la OACI recomienda que los impuestos se establezcan de una manera que minimice las cargas administrativas innecesarias.

2.3 Impacto negativo en el tráfico de pasajeros y carga:

2.3.1 Se prevé que las cargas fiscales adicionales se reflejen en las tarifas aéreas y el costo de la carga aérea internacional, lo que, a su vez, afectará al turismo, el comercio y los viajes internacionales.

2.3.2 La enmienda también afecta a los principios contenidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) que facilitan el desarrollo seguro, protegido y ordenado de la aviación civil internacional y el establecimiento de líneas aéreas de transporte aéreo internacional sobre la base de la igualdad de oportunidades y la viabilidad de las operaciones.

2.4 Perjuicio del principio de igualdad:

2.4.1 La enmienda conducirá a una disparidad significativa en el tratamiento fiscal entre las aerolíneas internacionales, creando un estado de desigualdad.

2.4.2 El Doc 8632 de la OACI recomienda que los impuestos se apliquen de modo que se minimicen las cargas administrativas innecesarias.

2.5 Complejidad del entorno comercial:

2.5.1 La doble imposición requiere la adaptación de los sistemas de contabilidad y gestión, lo que a su vez aumenta la complejidad y las consecuencias financieras y económicas para la industria del transporte aéreo y la aviación civil en general, desalentando así a las empresas a invertir en el transporte aéreo internacional.

3. **RECOMENDACIONES DE LA OAAC**

3.1 Dado que el artículo 55 (e) del Convenio de Chicago establece que el Consejo de la OACI puede “investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional”, la OAAC recomienda:

3.1.1 Que la OACI solicite a las Naciones Unidas que deroguen la enmienda actual del artículo 8 del Modelo de Convenio de las Naciones Unidas, lo cual daría estabilidad al sistema tributario mundial y evitaría complicaciones, de acuerdo con el Doc 8632 — *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*.

3.1.2 Que la Asamblea subraye que la OACI debe seguir siendo el principal foro para debatir y aprobar todas las cuestiones relacionadas con el transporte aéreo y la tributación;

3.1.3 Que se encargue al Consejo de la OACI que realice estudios exhaustivos para evaluar las posibles repercusiones económicas y administrativas en el sector del transporte aéreo de los Estados y en las líneas aéreas, como resultado de la enmienda del artículo 8 del Modelo de Convenio de las Naciones Unidas sobre Doble Imposición.

3.1.4 Se solicite al Consejo de la OACI que se ponga en contacto con el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC), el Comité en Cuestiones de Tributación de las Naciones Unidas y los organismos internacionales interesados en la modificación del Modelo de Convenio de las Naciones Unidas sobre Doble Imposición, y que se haga referencia al Doc 8632 — *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, publicado por la OACI*, el organismo especializado de las Naciones Unidas encargado del transporte aéreo y la aviación civil.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Teniendo en cuenta las consecuencias financieras y económicas para la industria del transporte aéreo como resultado de la modificación del artículo 8 del Modelo de Convenio de las Naciones Unidas sobre Doble Imposición (Modelo Tributario de las Naciones Unidas) y a la luz de la importancia económica y social de la industria del transporte aéreo para muchos países, Omán, en nombre de la OAAC, expresa su profunda preocupación por la enmienda del artículo 8 de dicho Modelo de Convenio.

4.2 Omán, en nombre de la OAAC, también hace hincapié en la necesidad de cumplir con las recomendaciones contenidas en el Doc 8632 sobre criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, a fin de evitar cualquier efecto adverso de la doble imposición injustificada.

4.3 Omán y la OAAC esperan que la Asamblea de la OACI examine detenidamente las objeciones mencionadas y se esfuerce en velar por que las políticas fiscales para las actividades de transporte aéreo se examinen y aprueben únicamente bajo los auspicios de la OACI, la organización especializada en el transporte aéreo internacional, y que las políticas fiscales se formulen de modo que conduzcan a la justicia fiscal sin perjudicar al sector del transporte aéreo.

— FIN —