



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/14 — NE/13
14/05/26

**Decimocuarta Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/14)**

St. George's, Antigua y Barbuda, 1 al 5 de junio de 2026

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Camino hacia la 7ª Conferencia Mundial de Transporte aéreo (AT/Conf/7)

**DECLARACIÓN CONSOLIDADA PARA REAFIRMAR LAS POLÍTICAS DE LA OACI EN MATERIA DE
TRIBUTACIÓN EN EL TRANSPORTE AÉREO**

(Presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – IATA)

RESUMEN EJECUTIVO

Las negociaciones fiscales en curso en el marco de las Naciones Unidas, junto con un creciente número de medidas fiscales unilaterales por parte de los Estados, corren el riesgo de socavar los principios del marco global armonizado que, desde hace tiempo, rige la tributación del transporte aéreo internacional. Las propuestas para ampliar la tributación basada en la fuente podrían exponer a las empresas de transporte aéreo internacional a la imposición sobre la renta en múltiples jurisdicciones, en contravención de los principios establecidos por la OACI. Esto incrementaría el riesgo de doble imposición, generaría inseguridad jurídica y añadiría complejidad a las operaciones transfronterizas. Al mismo tiempo, la proliferación de impuestos sobre el uso de los servicios de transporte aéreo se está acelerando. En 2024 (últimos datos disponibles), estos impuestos en las Américas alcanzaron los USD 40.3 mil millones. El impacto distorsionador de dichos impuestos sobre la asequibilidad del transporte aéreo, la conectividad y el desarrollo económico puede superar con creces sus beneficios en términos de recaudación fiscal. Asimismo, todas estas iniciativas contribuyen a la fragmentación del sistema global y debilitan la coherencia y la autoridad del marco de políticas de la OACI.

Acción:	Bajo la Sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Desarrollo económico
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Doc 8632, Políticas de la OACI sobre Tributación en el Campo del Transporte Aéreo Internacional• Resoluciones de la Asamblea de la OACI A42-22, A42-26 Apéndice B

1. DESARROLLOS EN RELACIÓN CON LOS IMPUESTOS SOBRE LOS INGRESOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

1.1. Las negociaciones en curso en las Naciones Unidas (ONU) hacia una Convención Marco sobre Cooperación Tributaria Internacional, lideradas por un Comité Intergubernamental de Negociación (INC) especialmente establecido, señalan un posible giro hacia la ampliación de la tributación basada en la fuente de ingresos transfronterizos, lo que podría tener implicaciones significativas para el transporte aéreo internacional. Las discusiones emergentes sobre la reasignación de derechos tributarios a cualquier jurisdicción donde se desarrollen actividades comerciales (las “jurisdicciones de fuente”) generan preocupación respecto a que los ingresos provenientes de servicios aéreos internacionales puedan quedar sujetos a imposición sobre una base bruta en múltiples Estados, en lugar de exclusivamente en el Estado de residencia de la empresa. Asimismo, las discusiones sobre la posible renegociación de acuerdos fiscales existentes para alinearlos con dicho enfoque intensifican estas preocupaciones.

1.2. Tal resultado sería incompatible con los principios históricos específicos del transporte aéreo, incluidos aquellos reflejados en el Doc 8632 de la OACI, que establece la tributación basada en la residencia como principio fundamental para la imposición de los ingresos del transporte aéreo internacional y busca evitar la doble imposición o la discriminación, así como con el marco más amplio establecido bajo el Convenio de Chicago. Estos desarrollos representan, por lo tanto, un riesgo de mayor fragmentación fiscal, inseguridad jurídica y doble imposición, socavando el sistema global uniforme que ha sustentado la operación eficiente y el desarrollo del transporte aéreo internacional. La importancia de mantener la coherencia entre las iniciativas fiscales más amplias de la ONU y las políticas sectoriales de la OACI es fundamental.

1.3. En consonancia con la autoridad conferida a la OACI por sus Estados miembros como el foro adecuado para desarrollar y armonizar globalmente políticas que respalden el transporte aéreo civil internacional, resulta esencial que otros foros de la ONU, así como los ministerios de finanzas, relaciones exteriores y administraciones tributarias de los Estados miembros, y cualquier otro organismo relevante que participe en este ámbito, respeten las deliberaciones y decisiones adoptadas por los Estados bajo los auspicios de la OACI.

2. DESARROLLOS RELACIONADOS CON LOS IMPUESTOS SOBRE EL USO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

2.1. La 42ª Asamblea de la OACI (octubre de 2025) reafirmó y fortaleció el marco global de políticas que desalienta la imposición de impuestos unilaterales y distorsivos sobre el transporte aéreo internacional. Mediante la Resolución A42-26 (Apéndice B), se instó a los Estados miembros a adherirse a los principios establecidos en el Doc 8632 de la OACI, en particular evitando impuestos discriminatorios y la doble imposición, mejorando la transparencia mediante la notificación, y apoyando el monitoreo continuo y la actualización de políticas por parte de la OACI. Paralelamente, la Resolución A42-22 reafirmó que la OACI continúa siendo el foro apropiado para abordar las emisiones de la aviación, al tiempo que expresó preocupación por el uso de la aviación internacional como fuente de ingresos para la financiación climática en otros sectores y reafirmó los principios de no discriminación e igualdad de oportunidades bajo el Convenio de Chicago. La Asamblea también confirmó que CORSIA es el único mecanismo global basado en el mercado para las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, destacando la necesidad de evitar un panorama fragmentado de medidas nacionales o regionales duplicativas y asegurar que las emisiones se contabilicen una sola vez, reforzando así un enfoque coherente y armonizado globalmente.

2.2. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) observa una creciente y persistente fragmentación de políticas entre los gobiernos. Un número cada vez mayor de países, especialmente en las Américas, están introduciendo o considerando nuevos o mayores impuestos sobre el uso del transporte aéreo para abordar diversas preocupaciones, incluidas las ambientales. Sin embargo, tales impuestos suelen ser ineficientes y conllevan importantes consecuencias económicas y sociales negativas. Afectan la asequibilidad, la conectividad, el empleo y la actividad empresarial —incluido el turismo—, siendo especialmente perjudiciales para las economías en desarrollo. Frecuentemente, estas medidas no van acompañadas de análisis rigurosos de costo-beneficio financiero y ambiental, por lo que el daño que generan puede superar los beneficios obtenidos, con incrementos potencialmente marginales en la recaudación y sin reducciones identificables de emisiones de CO₂.

2.3. En 2024, de los USD 60.4 mil millones estimados a nivel mundial en impuestos específicos sobre el uso del transporte aéreo de pasajeros, las Américas representaron USD 40.3 mil millones. América del Norte recaudó la mayor cantidad, con USD 34.1 mil millones (57% del total mundial), mientras que América del Sur, América Central y el Caribe recaudaron USD 6.2 mil millones (10% del total). Estas proporciones superan ampliamente la participación de estas regiones en el tráfico aéreo global. América del Norte representó el 24% de los pasajeros salientes globales, mientras que América del Sur, América Central y el Caribe representaron el 7%, evidenciando un uso desproporcionado de estos impuestos ineficientes.

2.4. Si bien los gobiernos mantienen el derecho soberano de imponer impuestos, esta fragmentación de políticas fiscales socava gravemente los esfuerzos para:

2.4.1. fortalecer la conectividad aérea regional y global como motor de crecimiento económico, comercio, turismo y desarrollo social, particularmente en América del Sur, América Central y el Caribe, donde el transporte aéreo es esencial para la integración regional; y

2.4.2. abordar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional dentro de un sistema global coherente. Estas medidas corren el riesgo de debilitar la integridad de CORSIA al introducir impuestos duplicados relacionados con el carbono. La implementación consistente y armonizada de CORSIA —sin desviaciones nacionales o regionales— es esencial para preservar su papel como el único mecanismo global basado en el mercado. Además, la fragmentación normativa aumenta la carga administrativa y financiera sobre los operadores aéreos y desvía recursos de medidas efectivas de descarbonización, como los combustibles sostenibles de aviación, generando también riesgos de doble cobro por las mismas emisiones.

3. CONCLUSIÓN Y LLAMADO A LA ACCIÓN POR PARTE DE LOS ESTADOS

3.1. Se llama respetuosamente la atención de los Directores sobre estos desarrollos recientes y cuestiones críticas relativas a la imposición de impuestos tanto sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional como sobre el uso de estos servicios.

3.2. Las políticas de tributación de la OACI representan más que una orientación técnica: constituyen una base esencial para facilitar el desarrollo económico. Al igual que los acuerdos postales internacionales o los protocolos de telecomunicaciones, estos marcos hacen posible sistemas globales que generan un valor superior a la suma de sus partes. Los Estados que se apartan de este consenso corren el riesgo de

fragmentar un sistema que ha demostrado ser altamente eficaz para conectar economías y generar oportunidades de crecimiento.

3.3. El mayor valor del transporte aéreo radica en su efecto multiplicador sobre el desarrollo económico. Cada nueva ruta genera oportunidades de negocio e inversión, facilita la transferencia de conocimientos e integra mercados, incrementando la productividad de todas las industrias que lo utilizan. La visión del Convenio de Chicago de desarrollar el transporte aéreo de manera “sólida y económica” ha permitido que la aviación se convierta en uno de los catalizadores más efectivos del desarrollo económico global y la integración, generando valor a través del comercio, el turismo y la inversión. La tributación ineficiente del transporte aéreo puede inhibir la actividad económica en una magnitud mucho mayor que cualquier ingreso fiscal generado.

3.4. La viabilidad continua de este sistema global depende fundamentalmente de marcos regulatorios y fiscales consistentes y predecibles. Reconociendo estos desafíos interconectados, instamos a los Directores de Aviación Civil a adoptar las medidas señaladas en el Resumen Ejecutivo.

4. Acción por parte de la Reunión

4.1 Se invita a los Directores de Aviación Civil a:

- a) Coordinar con sus Ministerios de Finanzas, administraciones tributarias y cualquier otra autoridad pertinente, para asegurar la alineación con el marco de tributación de la OACI, incluyendo el Doc 8632 de la OACI, la Resolución A42-26 de la Asamblea (Apéndice B) y la Resolución A42-22 (octubre de 2025);
- b) Coordinar con sus representantes gubernamentales involucrados en las discusiones de la ONU sobre cooperación tributaria internacional, con el fin de asegurar que cualquier marco emergente refleje las particularidades del transporte aéreo internacional y permanezca consistente con los principios establecidos por la OACI, especialmente el principio de tributación basada en la residencia;
- c) Promover la implementación de las Políticas de la OACI sobre Tributación en el Campo del Transporte Aéreo Internacional (Doc 8632) en sus jurisdicciones, e invitar a todas las autoridades nacionales pertinentes a cumplir dichas políticas para evitar la doble imposición o la discriminación fiscal;
- d) Promover la alineación nacional con la Resolución A42-22 de la Asamblea, que designa el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) como el único mecanismo global de mercado para las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, y evitar la introducción de medidas nacionales o regionales duplicativas que puedan generar fragmentación normativa y doble carga.