ÍNDICE

CAPÍTULO 1 - ORÍGENES, EVOLUCIÓN Y GENERALIZACIÓN DE LAS CLÁUSULAS DE REPARTO DE POTESTAD TRIBUTARIA SOBRE LOS RENDIMIENTOS PROCEDENTES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL MARÍTIMO Y AÉREO

1. CONSIDERACIÓN PREVIA Y PLANTEAMIENTO

2. ANTECEDENTES DEL MODELO DE EXENCIÓN DE IMPOSICIÓN EN LA FUENTE APLICABLE A LOS RENDIMIENTOS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX

2.1. Los orígenes del modelo actual: las exenciones recíprocas introducidas en la legislación de algunos estados en la década de 1920

2.2. Fundamento de las exenciones recíprocas de imposición en la fuente adoptadas en la década de 1920

2.3. La heterogénea configuración de las exenciones de imposición en la fuente introducidas en la década de 1920

3. TRABAJOS REALIZADOS EN EL SENO DE LA SOCIEDAD DE NACIONES

3.1. Preámbulo: hacia la coordinación entre estados en el ámbito de la fiscalidad internacional

3.2. El Informe de los cuatro economistas de 1923

A) Descripción del Informe de los cuatro economistas de 1923

B) Análisis del Informe de los cuatro economistas de 1923

3.3. Informe y Resoluciones del Grupo de Expertos de 1925

A) Descripción del Informe y las Resoluciones del Grupo de Expertos

B) Análisis del Informe y las Resoluciones del Grupo de Expertos

3.4. El Informe del Comité de Expertos Técnicos de 1927

A) Descripción del Informe del Comité de Expertos de 1927

B) Análisis de las disposiciones aplicables a los rendimientos del transporte internacional del modelo de 1927

3.5. El Informe de la Asamblea General de Expertos Gubernamentales: los tres modelos de convenio de 1928

A) Descripción de las propuestas del Informe de la Asamblea General de Expertos Gubernamentales de 1928 referidas al tratamiento de los rendimientos procedentes del transporte internacional

B) Análisis de las disposiciones sobre los rendimientos procedentes del transporte internacional en los modelos de 1928

3.6. Trabajos del Comité Fiscal de la Sociedad de Naciones entre 1929 y 1939: el borrador de convenio multilateral de 1931 y el modelo de 1935

3.7. Modelos de México (1943) y de Londres (1946)

A) El modelo de México de 1943

B) El modelo de Londres de 1946

C) Los comentarios a los Modelos de México (1943) y de Londres (1946)

4. TRABAJOS REALIZADOS EN EL SENO DE LA ONU Y LA OACI ENTRE 1946 Y 1954

4.1. La sucesión del Comité Fiscal de la Sociedad de Naciones por la Comisión Fiscal de la ONU

4.2. Las medidas para evitar la doble imposición sobre los rendimientos procedentes del transporte aéreo internacional en la OACI y la ONU

A) Primeras interacciones entre la OACI y la ONU

B) Las actuaciones unilaterales de la OACI y la reacción de la División Fiscal de la Secretaría General de la ONU

C) El controvertido informe del experto independiente

D) La reacción de la OACI al informe del experto independiente

E) Los periodos de sesiones en la Comisión Fiscal y el ECOSOC

F) El desenlace: las recomendaciones de la OACI a favor del principio de exención recíproca de imposición en la fuente

4.3. Valoración del conflicto entre la ONU y la OACI sobre el tratamiento de los rendimientos procedentes del transporte aéreo internacional

5. TRABAJOS DE LA OECE Y LA OCDE

5.1. La constitución del Comité Fiscal de la OECE

5.2. Trabajos del Comité Fiscal de la OECE

A) Constitución del Grupo de Trabajo núm. 5 para el estudio de medidas para evitar la doble imposición sobre los rendimientos de las empresas de transporte marítimo y aéreo y sus tripulaciones

a) El primer informe del Grupo de Trabajo núm. 5 del Comité Fiscal

b) Reacción del Comité Fiscal al primer informe del GT5

c) El segundo informe del GT5 del Comité Fiscal

d) Recepción del segundo informe del GT5 por el Comité Fiscal y constitución del Grupo de Trabajo núm. 6

e) El informe del GT6 y su recepción por el Comité Fiscal

B) El camino hacia la adopción del art. 8 MC OCDE de 1963

a) Los informes de actividad del Comité Fiscal y las medidas para evitar la doble imposición aplicables al transporte internacional

b) El séptimo periodo de sesiones del Comité Fiscal

c) El octavo periodo de sesiones del Comité Fiscal: las medidas sobre transporte internacional se retiran de su informe de actividad

d) El noveno periodo de sesiones del Comité Fiscal

e) La versión definitiva de las cláusulas modelo y sus comentarios

5.3. El art. 8 MC OCDE de 1963 y sus Comentarios

A) Comentarios relativos al art. 8.1 MC OCDE 1963

B) Comentarios relativos al art. 8.2 MC OCDE 1963

C) Comentarios sobre las empresas que no se dedican exclusivamente al transporte marítimo, aéreo o por aguas interiores

D) Comentarios relativos al art. 8.3 MC OCDE 1963

E) Ausencia general de reservas, salvo por la excepción griega

5.4. Primera revisión del MC OCDE y sus Comentarios: la versión de 1977

A) Antecedentes de la revisión del art. 8 MC OCDE 1977

B) Resultados de los trabajos de revisión reflejados en el MC OCDE de 1977 y sus Comentarios

a) Modificaciones sobre los arts. 3 y 8 MC OCDE y cambios correlativos en los Comentarios a dichos preceptos

b) Modificaciones reflejadas exclusivamente en los párrafos de los Comentarios al art. 8 MC OCDE

c) Reservas al Artículo y observaciones a los Comentarios

5.5. Trabajos relacionados con el art. 8 MC OCDE entre 1977 y 2014

A) Cambios en los Comentarios al MC OCDE 1992-2014

a) Cambios relativos al concepto de «tráfico internacional»

b) Cambios relativos al ámbito objetivo del art. 8

c) Cambios relativos al concepto de sede de dirección efectiva

B) Evolución de las reservas, observaciones y posiciones de los Estados en los MC OCDE 1992-2014

C) Otros trabajos relevantes realizados en el seno del CAF de la OCDE: la interacción del modelo de exención de imposición en la fuente y la competencia fiscal entre estados

a) Descripción general de los trabajos considerados

b) Observaciones críticas sobre los trabajos considerados

5.6. Las revisiones del MC OCDE de 2017 y 2025

A) Descripción de los cambios operados en el art. 8 MC OCDE 2017

B) Justificación y recepción de la revisión del art. 8 MC OCDE 2017

C) La revisión del MC OCDE de 2025 y su impacto en el art. 8

5.7. Trabajos de la OCDE sobre BEPS y los desafíos de la digitalización de la economía

A) La (ir)relevancia del Proyecto BEPS en relación con el tratamiento de los rendimientos del transporte internacional

B) Los trabajos de la OCDE y el Marco Inclusivo para abordar los desafíos de la digitalización de la economía: los Pilares I y II

a) El Pilar I y su impacto sobre el reparto de derechos de imposición de las empresas de transporte internacional

b) El Pilar II y su interacción con el reparto de derechos de imposición de las empresas de transporte internacional

6. TRABAJOS REALIZADOS POR LA ONU DESDE 1967 A LA ACTUALIDAD

6.1. Constitución del Grupo Ad Hoc de Expertos y desarrollo de propuestas alternativas de reparto de potestad tributaria

6.2. El Manual de las Naciones Unidas para la Negociación de Tratados Tributarios Bilaterales y el Modelo de Convenio Tributario de las Naciones Unidas entre Países Desarrollados y Países en Desarrollo

6.3. La revisión del art. 8B MC ONU por el Comité de Expertos sobre Cooperación Internacional en Cuestiones de Tributación (2022-2025)

7. CONCLUSIONES

7.1. Sobre los orígenes, la evolución y la generalización de las disposiciones que proveen una exención en fuente

7.2. La controvertida posición del modelo de exención desde la perspectiva de los países en desarrollo

7.3. Los argumentos alegados en defensa del modelo de exención en la fuente

7.4. Interacción del modelo de exención de imposición en la fuente con el fenómeno de la competencia fiscal entre estados

7.5. Divergencias y complejidades en la configuración de las cláusulas que implementan el modelo de exención de imposición en la fuente

CAPÍTULO 2 - EVALUACIÓN NORMATIVA DEL RÉGIMEN ESPECIAL DE REPARTO DE POTESTAD TRIBUTARIA SOBRE LOS RENDIMIENTOS PROCEDENTES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LOS CONVENIOS PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN

1. INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO

2. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS DE LAS CLÁUSULAS QUE PROVEEN LA TRIBUTACIÓN EXCLUSIVA EN RESIDENCIA DE LOS RENDIMIENTOS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

3. ANÁLISIS DE LAS CLÁUSULAS DE TRIBUTACIÓN EXCLUSIVA EN RESIDENCIA SOBRE LOS RENDIMIENTOS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL A PARTIR DE LOS PARÁMETROS DE POLÍTICA FISCAL QUE INSPIRAN LAS MEDIDAS PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN

3.1. Principios y fundamentos normativos de referencia en el ámbito de la fiscalidad internacional: naturaleza y relevancia

3.2. La equidad entre contribuyentes

A) Valoración preliminar a la luz de la equidad entre contribuyentes basada en la conjunción del principio de igualdad y de capacidad económica

B) Deficiencias desde la perspectiva de la equidad entre contribuyentes en base al principio de capacidad económica —cláusulas basadas en el criterio de atribución de la sede de dirección efectiva y situaciones de doble no imposición

C) Deficiencias desde la perspectiva de la equidad entre contribuyentes en base a otros principios de justicia tributaria: conjunción de los principios de

igualdad y capacidad económica con los principios de generalidad tributaria, del beneficio y de imposición en el estado de origen

D) Deficiencias desde la perspectiva de la equidad entre contribuyentes derivadas de diferencias de trato subjetivas en lo que respecta a las actividades auxiliares y complementarias al transporte internacional marítimo y aéreo

E) Síntesis y conclusiones del análisis de las cláusulas de exención recíproca de imposición en la fuente sobre los rendimientos del transporte internacional sobre la equidad entre contribuyentes

3.3. Equidad entre naciones

A) Caracterización general de las concepciones existentes sobre la equidad entre naciones

B) Análisis de las cláusulas de exención a la luz de la equidad entre naciones

3.4. Eficiencia normativa

A) Parámetros de eficiencia normativa en el ámbito tributario: simplicidad, estabilidad y neutralidad

B) Análisis específico sobre la eficiencia de las cláusulas de exención recíproca de imposición en la fuente sobre los rendimientos procedentes del transporte internacional

a) Simplicidad

b) Estabilidad normativa

c) Neutralidad

3.5. Administrabilidad

A) Consideraciones generales sobre la administrabilidad de las disposiciones tributarias

B) Las ventajas alegadas respecto de la administrabilidad de las cláusulas de exención de imposición en la fuente sobre los rendimientos del transporte internacional

C) Complejidades derivadas de la aplicación de los conceptos y elementos que integran el régimen jurídico de las cláusulas especiales de reparto de potestad tributaria sobre los rendimientos procedentes del transporte internacional marítimo y aéreo

D) Las labores de gestión y comprobación necesarias para la aplicación de las cláusulas de exención en la fuente: papel de las administraciones de los estados de residencia y fuente y de los obligados tributarios

a) La relevancia de las potestades de obtención de información y de los mecanismos para su intercambio entre administraciones de diversos estados

b) Obligaciones de suministro de información y mecanismos para su intercambio automático desarrollados por la Acción 13 de BEPS como recurso para comprobar la situación de los grupos multinacionales dedicados al transporte internacional

E) Síntesis de las consideraciones sobre la administrabilidad de las cláusulas de exención recíproca de imposición en la fuente

3.6. Síntesis del análisis de las cláusulas de exención en la fuente según los parámetros normativos generales que inspiran las medidas para evitar la doble imposición

4. EVALUACIÓN DE LOS FUNDAMENTOS NORMATIVOS ESPECÍFICOS QUE JUSTIFICAN EL MODELO DE EXENCIÓN RECÍPROCA DE IMPOSICIÓN EN LA FUENTE SOBRE LOS RENDIMIENTOS PROCEDENTES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL MARÍTIMO Y AÉREO

4.1. Introducción y planteamiento: la importancia de identificar y sistematizar los fundamentos específicos del modelo de exención

4.2. Síntesis y sistematización de los fundamentos específicos del modelo de exención de imposición en la fuente

A) Exposición sistemática de los argumentos normativos específicos en defensa del modelo de exención de imposición en la fuente

B) Síntesis esquemática de los argumentos normativos específicos en defensa del modelo de exención recíproca de imposición en la fuente sobre los rendimientos del transporte internacional

C) Conclusiones preliminares sobre la diversidad de argumentos normativos identificados

4.3. Evaluación crítica de los argumentos específicos en defensa del modelo de exención de imposición en la fuente

A) Argumentos técnicos que defienden el modelo de exención sobre la base de objeciones frente a los modelos que permitirían gravar en la fuente los rendimientos de las operaciones de transporte internacional

a) “Las limitaciones que impone el Derecho Internacional Público sobre la potestad tributaria de los estados impide gravar en la fuente las operaciones de transporte internacional, por lo que solo cabe adoptar el modelo de exención recíproca de imposición en la fuente sobre estos rendimientos”

b) “Las dificultades técnicas que suscitaría implementar un sistema de reparto que permita la tributación compartida de los rendimientos del transporte internacional marítimo y aéreo recomienda adoptar el modelo de exención recíproca de imposición en la fuente”

c) “Las dificultades que suscitaría alcanzar un acuerdo político en torno a un modelo que permitiese gravar en la fuente las operaciones de transporte internacional recomiendan continuar promoviendo el modelo de exención recíproca de imposición en la fuente”

B) Otros argumentos específicos alegados en defensa del modelo de exención de imposición en la fuente sobre los rendimientos del transporte internacional

a) “El modelo de exención recíproca de imposición en la fuente provee una solución unívoca para arbitrar el reparto de potestad tributaria sobre los rendimientos procedentes del transporte internacional”

b) “La práctica internacional generalizada en torno al modelo de exención recíproca de imposición en la fuente valida su racionalidad e idoneidad como sistema de reparto de potestad tributaria sobre los rendimientos procedentes del transporte internacional marítimo y aéreo”

c) “La implementación del modelo de exención recíproca de imposición en la fuente permite alcanzar situaciones de equilibrio en el reparto de derechos de imposición entre estados”

d) “El modelo de exención recíproca de imposición en la fuente sobre los rendimientos del transporte internacional beneficia a los países de la fuente porque mejora su conectividad y contribuye a su desarrollo económico”

4.4. Conclusiones del análisis de los argumentos normativos específicos en defensa del modelo de exención de imposición en la fuente

A) Síntesis del análisis de los argumentos normativos específicos en defensa del modelo de exención recíproca de imposición en la fuente sobre los rendimientos del transporte internacional

B) ¿Qué consideraciones deberían tener en cuenta los estados en lo que respecta a la adopción del modelo de exención recíproca de imposición en la fuente sobre los rendimientos del transporte internacional?

C) ¿Cómo influyen los fundamentos normativos subyacentes al modelo de exención recíproca de imposición en la fuente sobre los rendimientos del transporte internacional en la interpretación y en el diseño de las disposiciones que lo implementan?

5. ANÁLISIS COMPARATIVO DE UNA SELECCIÓN DE MODELOS ALTERNATIVOS DE REPARTO DE POTESTAD TRIBUTARIA QUE PERMITIRÍAN LA TRIBUTACIÓN COMPARTIDA DE LOS RENDIMIENTOS PROCEDENTES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL MARÍTIMO Y AÉREO

5.1. Introducción y planteamiento

5.2. Descripción general de una selección de tres modelos alternativos de reparto de derechos de imposición que permitirían la tributación compartida

A) Las cláusulas específicas de reparto de potestad tributaria que permiten gravar en la fuente los rendimientos del transporte internacional

a) Introducción: caracterización general, predominio en la práctica de ciertos estados y estándares internacionales disponibles

b) Descripción panorámica del régimen jurídico de las cláusulas específicas de reparto de potestad tributaria que permiten gravar en la fuente los rendimientos del transporte internacional

B) Las disposiciones generales de reparto de potestad tributaria aplicables a los rendimientos empresariales

C) Las disposiciones específicas del Convenio Multilateral para Implementar el Monto A del Pilar I que permiten gravar las operaciones de transporte internacional por las jurisdicciones de mercado

5.3. Análisis normativo de los modelos de reparto de derechos de imposición que permitirían la tributación compartida

A) Análisis de los modelos alternativos seleccionados de reparto de potestad tributaria sobre los rendimientos del transporte internacional desde la perspectiva de la equidad entre contribuyentes

a) Recapitulación sobre los parámetros de equidad entre contribuyentes

b) Síntesis del análisis sobre las medidas de exención recíproca de imposición en la fuente desde la perspectiva de la equidad entre contribuyentes

c) Análisis de los modelos de reparto de potestad tributaria alternativos desde la perspectiva de la equidad entre contribuyentes

B) Análisis de los modelos alternativos de reparto de potestad tributaria sobre los rendimientos del transporte internacional desde la perspectiva de la equidad entre naciones

a) Recapitulación de las diversas perspectivas sobre la equidad entre naciones

b) Síntesis del análisis realizado sobre el modelo de exención recíproca de imposición en la fuente sobre los rendimientos del transporte internacional marítimo y aéreo

c) Análisis de los modelos de reparto de potestad tributaria alternativos desde la perspectiva de la equidad entre contribuyentes

C) Análisis de los modelos alternativos de reparto de potestad tributaria sobre los rendimientos del transporte internacional desde la perspectiva de los parámetros de eficiencia normativa

a) Recapitulación sobre los parámetros de eficiencia normativa

b) Síntesis del análisis realizado sobre el modelo de exención recíproca de imposición en la fuente desde la perspectiva de la eficiencia normativa

c) Análisis de los modelos de reparto de potestad tributaria alternativos desde la perspectiva de la eficiencia normativa

D) Análisis de los modelos alternativos de reparto de potestad tributaria sobre los rendimientos del transporte internacional desde la perspectiva de su administrabilidad

a) Recapitulación sobre la administrabilidad de las disposiciones tributarias

b) Síntesis del análisis realizado sobre la administrabilidad de las disposiciones de reparto de potestad tributaria que proveen una exención recíproca de imposición en la fuente sobre los rendimientos del transporte internacional

c) Análisis de los modelos de reparto de potestad tributaria alternativos desde la perspectiva de su administrabilidad

5.4. Conclusiones derivadas del análisis comparativo de los modelos que permiten una tributación compartida

CAPÍTULO 3 - RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS CLÁUSULAS DE LOS CONVENIOS DE DOBLE IMPOSICIÓN APLICABLES A LOS RENDIMIENTOS PROCEDENTES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL MARÍTIMO Y AÉREO

1. PLANTEAMIENTO Y CONSIDERACIONES PREVIAS

1.1. Interacción con la legislación interna de los Estados contratantes

1.2. Interacción con otras disposiciones de los convenios de doble imposición

2. LOS CRITERIOS DE ATRIBUCIÓN DE DERECHOS DE IMPOSICIÓN (EN EXCLUSIVA) DE LAS CLÁUSULAS DE EXENCIÓN DE IMPOSICIÓN EN LA FUENTE

2.1. Atribución de derechos de imposición al Estado de registro del buque o la aeronave

A) Antecedentes y relevancia en la práctica de los estados

B) Fundamento y justificación del criterio de atribución de derechos de imposición basado en el estado de registro del buque o la aeronave

C) Funcionamiento de las cláusulas que atribuyen derechos de imposición en exclusiva al estado de registro del buque o la aeronave

2.2. Atribución de derechos de imposición al Estado de la sede de dirección efectiva de la empresa

A) Antecedentes y relevancia en la práctica de los estados

B) Fundamento y justificación del criterio de sede de dirección efectiva

C) Funcionamiento de las cláusulas que atribuyen derechos de imposición en exclusiva al estado de la sede de dirección efectiva de la empresa

a) El ámbito subjetivo de las cláusulas que atribuyen derechos de imposición al estado de la sede de dirección efectiva de la empresa

b) El significado del concepto de «sede de dirección efectiva de la empresa» en el art. 8.1 MC OCDE/ONU pre-2017

c) Escenarios problemáticos en relación con la sede de dirección efectiva en el ámbito del art. 8.1 MC OCDE/ONU pre-2017 (I) - casos triangulares

d) Escenarios problemáticos en relación con la sede de dirección efectiva en el ámbito del art. 8.1 MC OCDE/ONU pre-2017 (II) - supuestos de sede de dirección efectiva itinerante (art. 8.3 MC OCDE/ONU pre-2017)

2.3. Atribución de derechos de imposición al Estado de residencia de la empresa

A) Antecedentes y relevancia en la práctica de los estados

B) Fundamento y justificación de la adopción del criterio de residencia

C) Funcionamiento de las cláusulas que atribuyen derechos de imposición en exclusiva al estado de residencia de la empresa

a) Definición convencional de residencia - cláusula general: art. 4.1 MC OCDE/ONU

b) Disposiciones convencionales para la resolución de situaciones de doble residencia

2.4. Conclusiones - síntesis y valoración comparativa

3. CONCEPTO Y DEFINICIÓN DE «TRÁFICO INTERNACIONAL»

3.1. Antecedentes de las diversas variantes de la definición de «tráfico internacional» en el MC OCDE

3.2. El ámbito material de la definición de «tráfico internacional»: el elemento de la actividad, el elemento del vehículo y el elemento espacial o cláusula de exclusión

A) Elemento de la actividad: «todo transporte»

B) Elemento del vehículo: «efectuado por un buque o una aeronave»

C) Elemento espacial: concreción de las operaciones de transporte que (no) constituyen tráfico internacional

a) Descripción general de la cláusula de exclusión en las definiciones de «tráfico internacional» del MC OCDE y sus Comentarios

b) Las definiciones de «tráfico internacional» basadas en el trayecto del vehículo

c) La controversia sobre los trayectos domésticos comprendidos en las definiciones de «tráfico internacional»

d) Algunas cuestiones interpretativas sobre la expresión «únicamente entre dos puntos de un Estado contratante» en las definiciones de «tráfico internacional»

e) Las operaciones amparadas en el concepto de «tráfico internacional» en el MC OCDE de 1963 y en los convenios que no definen dicha expresión

f) Sobre el fundamento subyacente a la exclusión e inclusión de los distintos tipos de trayectos en las definiciones de «tráfico internacional»

g) Análisis comparativo entre las definiciones de «tráfico internacional» basadas en el trayecto del vehículo y las definiciones basadas en el trayecto del objeto del transporte

3.3. El ámbito subjetivo de la definición de «tráfico internacional»

4. ÁMBITO OBJETIVO DE LAS CLÁUSULAS DE EXENCIÓN EN LA FUENTE SOBRE LOS RENDIMIENTOS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

4.1. Introducción y planteamiento

4.2. Rentas y actividades comprendidas en el art. 8.1 MC OCDE

A) El núcleo esencial del ámbito objetivo del art. 8.1 - servicios de transporte internacional mediante la explotación de buques o aeronaves a disposición del contribuyente

B) Un servicio de naturaleza distinta pero con un tratamiento asimilado: el fletamento de buques o aeronaves completamente armados, equipados y tripulados

C) Actividades y fuentes de renta adicionales potencialmente amparadas en las cláusulas similares al art. 8.1 MC OCDE

a) Visión panorámica del enfoque desarrollado por la OCDE

b) Fundamento subyacente a la configuración del ámbito objetivo del art. 8.1

c) Desarrollo del ámbito objetivo del art. 8.1 mediante los Comentarios al MC OCDE: análisis crítico y propuestas de mejora

D) Propuesta de cláusula modelo para la delimitación del ámbito objetivo del art. 8.1

4.3. Delimitación complementaria del ámbito objetivo del modelo de exención en la fuente —arts. 8.2 y 13.3 MC OCDE—

A) Cláusulas similares al art. 8.2 MC OCDE

a) Antecedentes y fundamento del art. 8.2 MC OCDE

b) Fórmulas de cooperación empresarial comprendidas en el art. 8.2 MC OCDE

c) Atribución de beneficios entre los partícipes de las fórmulas de cooperación referidas en el art. 8.2

B) Cláusulas similares al art. 13.3 MC OCDE

CONCLUSIONES

REFERENCIAS

1. Bibliografía

2. Informes y trabajos de diversas organizaciones

2.1. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

2.2. International Air Transport Association (IATA)

2.3. International Transport Forum (ITF)

2.4. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

2.5. Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)

2.6. Organización Europea para la Cooperación Económica (OECE)

2.7. Organización de las Naciones Unidas (ONU)

2.8. Sociedad de Naciones

2.9. Unión Europea