LC/40-WP/6-3[1]
23/9/26

**منظمة الطيران المدني الدولي**

**ورقة عمل**

# اللجنة القانونية – الدورة الأربعون

(مونتريال، من ٢٦ إلى ٢٠٢٦/١٠/٣٠)

**البند رقم ٦ من جدول الأعمال: أي أعمال أخرى**

## التعاون الضريبي الدولي وإطار عمل الإيكاو للنقل الجوي الدولي

(مقدمة من الإياتا)

### ١- المقدمة

١-١ تود الإياتا لفت انتباه اللجنة القانونية إلى المفاوضات الجارية داخل الأمم المتحدة بشأن الاتفاقية الإطارية للتعاون الضريبي الدولي وبروتوكول مبكر حول فرض الضرائب على الدخل الناشئ عن الخدمات العابرة للحدود. وقد تكون لهذه المفاوضات تداعيات على الإطار السياسي الراسخ للإيكاو المتعلق بفرض الضرائب على النقل الجوي الدولي.

١-٢ لطالما أدركت الإيكاو أن الطابع الدولي المتأصل للنقل الجوي يثير قضايا ضريبية خاصة تتطلب اهتماماً محدداً. وتوفر سياسات الإيكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (الوثيقة Doc 8632) توجيهات للدول المتعاقدة، بما في ذلك ضرورة منح إعفاء ضريبي متبادل، قدر الإمكان، على الدخل الذي تحققه مؤسسات النقل الجوي التابعة لدول متعاقدة أخرى من تشغيل الطائرات في مجال النقل الجوي الدولي. ويمكن للدول تفعيل هذا المبدأ من خلال اتفاقيات الازدواج الضريبي، أو اتفاقيات الخدمات الجوية، أو أحكام الإعفاء المتبادل المحلية.

١-٣ توفر مفاوضات الأمم المتحدة الحالية فرصة هامة لضمان الاتساق بين الصكوك الضريبية الدولية الناشئة والإطار السياسي الراسخ للإيكاو بشأن ضرائب النقل الجوي الدولي، فضلاً عن الاتفاقيات القائمة التي يُطبَّق من خلالها هذا الإطار. وترى الإياتا أن الإيكاو، بصفتها الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والمسؤولة عن الطيران المدني الدولي، تؤدي دوراً هاماً في المساهمة بخبرتها المتخصصة في مجال الطيران في هذه العملية، كما تؤيد استمرار مشاركة الإيكاو، حسب الاقتضاء، لضمان أخذ سياسات الإيكاو والترتيبات القائمة الخاصة بالطيران في الاعتبار بشكل ملائم.

### ٢- إطار عمل الإيكاو الراسخ

٢-١ تُعد سياسة الإيكاو بشأن فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي سياسة راسخة منذ فترة طويلة. وتعزز الوثيقة ٨٦٣٢ سياسة المنظمة في هذا المجال وتعكس الخصائص المميزة للنقل الجوي الدولي، بما في ذلك تشغيل شبكة دولية موحدة تمتد عبر ولايات قضائية متعددة. وفيما يتعلق بدخل شركات الطيران، تدعم السياسة مبدأ الإعفاء المتبادل باعتباره النهج الأمثل لتجنب إسناد أرباح العمليات الدولية المتكاملة بين العديد من الدول التي قد تعمل فيها شركة الطيران.

[1] النسخ باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية مقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي.

٢-٢ وهذا النهج ليس مجرد مسألة ملاءمة إدارية. فهو يعزز اليقين في تخصيص الحقوق الضريبية ويقلل من خطر تداخل المطالبات والضرائب المتعددة. كما ينعكس هذا النهج في البنية القانونية التي تدعم خدمات النقل الجوي الدولي. وتُفعِّل الدول مبدأ الإعفاء المتبادل من خلال مجموعة من الآليات الثنائية والوطنية، بما في ذلك اتفاقيات الازدواج الضريبي، واتفاقيات الخدمات الجوية، والأحكام الوطنية المتعلقة بالإعفاء المتبادل. ومن ثم، فإن التفاعل بين القواعد الضريبية الجديدة متعددة الأطراف وهذه الأدوات القائمة يثير تساؤلات قانونية وسياساتية هامة.

٢-٣ يمثل الإطار السياسي للإيكاو نهجاً راسخاً للممارسة المنسقة لسلطات الدول في فرض الضرائب، وقد قامت الدول بتطبيقه من خلال اتفاقيات ثنائية وتدابير وطنية. وتعتمد الفعالية المستمرة لهذا الإطار على الصكوك الدولية الناشئة التي تأخذ في الاعتبار على النحو المناسب سياسة الإيكاو القائمة والاتفاقيات التي نفذتها الدول من خلالها.

## ٣- التطورات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية

٣-١ تعكف لجنة التفاوض الحكومية الدولية التي أنشأتها الجمعية العامة للأمم المتحدة على إعداد الاتفاقية الإطارية للتعاون الضريبي الدولي وبروتوكولين أوليين. ويتضمن مشروع البروتوكول الأول الحالي، المتعلق بفرض الضرائب على الدخل الناشئ عن الخدمات العابرة للحدود، حكماً محدداً ينص على أن الدخل الناتج عن حركة النقل الجوي الدولي يقع خارج نطاق هذا البروتوكول. وتؤيد الإياتا الإبقاء على حكم واضح وفعال بهذا الشأن. وينبغي لهذا الاستثناء أن يحافظ على النهج الدولي الراسخ فيما يتعلق بالدخل الناشئ عن تشغيل الطائرات في حركة النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الدخل الناتج عن الأنشطة المرتبطة مباشرةً بذلك والأنشطة المساعدة.

٣-٢ كما تتطلب الاتفاقية الإطارية نفسها دراسة متأنية. ولا ينبغي للأحكام المتعلقة بالتخصيص العادل لحقوق فرض الضرائب، والعلاقة بين الاتفاقية وبروتوكولاتها والاتفاقيات الدولية القائمة، أن يكون لها أثر في التعديل غير المباشر لتخصيصات حقوق فرض الضرائب الراسخة والخاصة بقطاع النقل الجوي الدولي. وعلى وجه الخصوص، ينبغي أن يظل انضمام الدول إلى أي بروتوكول أمراً اختيارياً بحق، وأن تظل الاتفاقيات الثنائية أو الدولية الأخرى القائمة سارية المفعول ما لم تتفق الدول المعنية اتفاقاً متبادلاً وصريحاً على تعديلها.

٣-٣ إن هذه المسائل ذات طابع قانوني وضريبي في آن واحد. ومن الممكن أن يتعايش إطار عمل جديد متعدد الأطراف مع مجموعة كبيرة من الاتفاقيات الثنائية المتعلقة بالضرائب وخدمات النقل الجوي التي تعالج مسألة فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي. إن حالة عدم اليقين بشأن العلاقة بين هذه الصكوك قد تؤدي إلى ظهور مطالبات متنافسة لفرض ضرائب على نفس العملية الدولية، وزيادة مخاطر الازدواج الضريبي أو تعدد فرض الضرائب، وإثارة نزاعات حول تفسير وتطبيق الاتفاقيات الدولية المتعاقبة.

٣-٤ لذا، ينبغي أن يكون الهدف هو تحقيق الاتساق بدلاً من استحداث قواعد موازية أو متنافسة لقطاع الطيران الدولي. ويمكن للصكوك التي تطورها الأمم المتحدة أن تستوعب أهدافاً ضريبية دولية أوسع نطاقاً مع الحفاظ في الوقت ذاته على الترتيبات الراسخة الخاصة بهذا القطاع. وتُعد الأحكام الصريحة التي تحدد النطاق وبنود العلاقة الواضحة وسائل عملية لتحقيق هذه النتيجة.

## ٤- المشاركة

٤-١ تتعلق المفاوضات الحالية بصكوك يجري إعدادها في أجزاء أخرى من منظومة الأمم المتحدة، إلا أنها تتناول مسائل تمتلك الإيكاو بشأنها سياسات راسخة وطويلة الأمد وخبرة مؤسسية كبيرة.

٤-٢ وبناءً على ذلك، تشجع الإياتا مسؤولي الطيران المدني والمتخصصين القانونيين في هذا المجال على المشاركة، نيابةً عن دولهم وحسب الاقتضاء، في أعمال لجنة التفاوض الحكومية الدولية التابعة للأمم المتحدة وهيئات الأمم المتحدة المعنية، وذلك أثناء مرحلة إعداد الاتفاقية الإطارية وبروتوكولاتها. وفي الوقت نفسه، تؤيد الإياتا استمرار مشاركة الإيكاو، حسب الاقتضاء، للمساهمة بخبراتها القانونية والسياساتية الخاصة بقطاع الطيران في هذه العملية. كما تبدي الإياتا استعدادها التام لتقديم الخبرات القانونية والتشغيلية الخاصة بالقطاع دعماً لهذه المشاركة.

## ٥- الإجراء المطلوب من اللجنة

٥-١ تُدعى اللجنة القانونية إلى القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالآراء الواردة في ورقة العمل هذه؛

ب) إعادة التأكيد على أهمية سياسات الإيكاو الراسخة بشأن فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الوثيقة Doc 8632، وعلى حالة اليقين القانوني التي توفرها الاتفاقيات والترتيبات التي تُنفَّذ بموجبها تلك السياسات؛

ج) إدراك أهمية ضمان ألا تؤدي اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن التعاون الضريبي الدولي وبروتوكولاتها عن غير قصد إلى إزاحة أو تقويض الترتيبات القائمة الخاصة بالنقل الجوي الدولي فيما يتعلق بتخصيص حقوق الضرائب؛

د) تشجيع الدول المتعاقدة، حسب الاقتضاء، على ضمان التنسيق بين سلطات الطيران المدني لديها والمسؤولين الذين يمثلونها في لجنة التفاوض الحكومية الدولية بشأن المسائل التي تؤثر على فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي؛ و

هـ) دعم استمرار مشاركة الإيكاو، حسب الاقتضاء، في أعمال لجنة التفاوض الحكومية الدولية، وذلك بهدف ضمان انعكاس إطار العمل الراسخ للإيكاو الذي يحكم فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي بشكل ملائم أثناء صياغة الاتفاقية وبروتوكولاتها.

**— انتهى —**