Международная организация гражданской авиации

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

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

# ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 40-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 26–30 октября 2026 года)

**Пункт 6 повестки дня. Прочие вопросы**

## МЕЖДУНАРОДНОЕ НАЛОГОВОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И ОСНОВЫ ПОЛИТИКИ ИКАО В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта)

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИАТА хотела бы обратить внимание Юридического комитета на продолжающиеся переговоры в рамках Организации Объединенных Наций по Рамочной конвенции о международном налоговом сотрудничестве и скорейшему подписанию протокола о налогообложении доходов от трансграничных услуг. Данные переговоры могут иметь последствия для установленной политики ИКАО в области налогообложения международного воздушного транспорта.

1.2 ИКАО давно признаёт, что международный по своей сути характер воздушного транспорта порождает специфические проблемы в сфере налогообложения, требующие особого внимания. "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта" (Doc 8632) содержит руководящие указания для Договаривающихся государств, в том числе в отношении того, что они должны в максимально возможной степени предоставлять взаимное освобождение от налогообложения доходов авиатранспортных предприятий других Договаривающихся государств, получаемых от эксплуатации воздушных судов при выполнении международных воздушных перевозок. Государства могут реализовывать этот принцип посредством соглашений об избежании двойного налогообложения, соглашений о воздушном сообщении или положений национального законодательства о взаимном освобождении от налогообложения.

1.3 Текущие переговоры в ООН предоставляют важную возможность обеспечить согласованность между новыми международными налоговыми инструментами и установленными политическими основами ИКАО в области налогообложения международного воздушного транспорта, а также существующими соглашениями, на основе которых эти рамочные положения реализуются. ИАТА считает, что ИКАО, как специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, ответственное за международную гражданскую авиацию, благодаря своей компетенции в области авиации играет важную роль в содействии этому процессу, и поддерживает

[1] Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены Международной ассоциацией воздушного транспорта.

дальнейшее участие ИКАО, по мере необходимости, с целью гарантировать, что политика ИКАО и существующие специфические для авиации договоренности будут учитываться должным образом.

## 2. УСТАНОВЛЕННЫЕ ПРИНЦИПЫ ИКАО

2.1 Политика ИКАО в области налогообложения международного воздушного транспорта существует длительное время. Документ Doc 8632 обобщает политику организации в этой области и отражает особые характеристики международного воздушного транспорта, включая функционирование единой международной сети в нескольких юрисдикциях. Применительно к доходам авиакомпаний эта политика определяет взаимное освобождение в качестве подхода, позволяющего избежать распределения прибыли от интегрированной международной деятельности между многочисленными государствами, в которых авиакомпания может осуществлять свою деятельность.

2.2 Такой подход обусловлен не только соображениями административного удобства. Он обеспечивает определённость при распределении прав на налогообложение, а также снижает риск дублирования требований и множественного налогообложения. Это также отражено в правовой архитектуре, поддерживающей международные воздушные перевозки. Государства предоставляют взаимные льготы с помощью целого ряда двусторонних и внутренних механизмов, включая соглашения об избежании двойного налогообложения, соглашения о воздушном сообщении и положения национального законодательства о взаимном освобождении от налогообложения. Таким образом, взаимодействие между новыми многосторонними налоговыми правилами и этими существующими инструментами поднимает важные правовые и политические вопросы.

2.3 Политическая основа ИКАО демонстрирует устоявшийся подход к скоординированному осуществлению государствами своих налоговых полномочий и реализуется государствами посредством двусторонних соглашений и внутренних мер. Дальнейшая эффективность этой системы зависит от появления новых международных инструментов, которые будут должным образом учитывать существующую политику ИКАО и соглашения, посредством которых государства её реализуют.

## 3. ИЗМЕНЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С РАМОЧНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ ООН

3.1 Межправительственный комитет по ведению переговоров, учрежденный Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций, разрабатывает Рамочную конвенцию о международном налоговом сотрудничестве и два первых протокола к ней. Существующий на текущий момент проект первого протокола, касающегося налогообложения доходов от трансграничных услуг, содержит специальное положение, в котором говорится, что доходы от международных перевозок не подпадают под действие Протокола. ИАТА выступает за сохранение четкого и эффективного положения на этот счет. Исключение должно сохранить установленный международный подход в отношении доходов от эксплуатации воздушных судов при выполнении международных перевозок, включая доходы от непосредственно связанной с ними и дополнительной деятельности.

3.2 Сама Рамочная конвенция также требует тщательного рассмотрения. Положения, касающиеся справедливого распределения прав на налогообложение и взаимосвязи между Конвенцией, протоколами к ней и существующими международными соглашениями, не должны приводить к косвенному изменению существующих правил распределения прав на

налогообложение применительно к международному воздушному транспорту. В частности, присоединение государств к протоколу должно оставаться подлинно добровольным, а существующие двусторонние или иные международные соглашения должны продолжать применяться, если только заинтересованные государства взаимно не договорятся об их изменении и не сделают это прямым образом.

3.3 Эти вопросы носят как юридический, так и финансовый характер. Новая многосторонняя система может сосуществовать со значительным количеством двусторонних соглашений о налогообложении и воздушном сообщении, касающихся налогообложения международного воздушного транспорта. Неопределенность в отношении взаимосвязи между этими инструментами может привести к возникновению конкурирующих требований о налогообложении одной и той же международной операции, увеличить риск двойного или множественного налогообложения и вызвать споры относительно толкования и применения преемственных международных соглашений.

3.4 Таким образом, целью должно быть не создание параллельных или конкурирующих правил для международной авиации, а обеспечение согласованности. Разрабатываемые инструменты ООН могут соответствовать более широким международным налоговым целям, сохраняя при этом устоявшиеся отраслевые механизмы. Практическими средствами достижения этого результата являются четкие положения о сфере применения и о взаимосвязях.

## 4. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

4.1 Текущие переговоры касаются инструментов, разрабатываемых в других подразделениях системы Организации Объединенных Наций, но они затрагивают вопросы, в отношении которых у ИКАО имеется давно устоявшаяся политика и значительный институциональный опыт.

4.2 Соответственно, ИАТА призывает должностных лиц, работающих в сфере гражданской авиации, и специалистов по правовым вопросам гражданской авиации надлежащим образом взаимодействовать со стороны своего государства с Межправительственным комитетом Организации Объединенных Наций по ведению переговоров и соответствующими органами Организации Объединенных Наций при разработке Рамочной конвенции и протоколов к ней. Наряду с этим ИАТА поддерживает дальнейшее участие ИКАО, когда это необходимо, с тем чтобы она могла внести свой вклад в этот процесс, благодаря политической и правовой экспертизе в области авиации. ИАТА готова предоставить отраслевую юридическую и операционную экспертную поддержку такого взаимодействия.

## 5. ДЕЙСТВИЯ КОМИТЕТА

5.1 Юридическому комитету предлагается:

a) принять к сведению мнения, выраженные в настоящем рабочем документе;

b) вновь подтвердить важность установленной политики ИКАО в области налогообложения международного воздушного транспорта, включая документ Doc 8632, и юридической предсказуемости, которую обеспечивают соглашения и договоренности, посредством которых эта политика реализуется;

c) признать важность обеспечения того, чтобы Рамочная конвенция ООН о международном налоговом сотрудничестве и протоколы к ней непреднамеренно не заменяли и не подрывали существующие в сфере международных воздушных перевозок соглашения о распределении прав на налогообложение;

d) побудить Договаривающиеся государства, в соответствующих случаях, обеспечивать координацию между их полномочными органами гражданской авиации и должностными лицами, представляющими их в Межправительственном комитете по ведению переговоров, по вопросам, затрагивающим налогообложение международного воздушного транспорта; и

e) поддержать дальнейшее участие ИКАО, в соответствующих случаях, в работе Межправительственного комитета по ведению переговоров с целью обеспечения того, чтобы разработанные ИКАО принципы, регулирующие налогообложение международного воздушного транспорта, были надлежащим образом отражены при разработке Конвенции и протоколов к ней.

— КОНЕЦ —