الهيئة العامة للطيران المدني
Civil Aviation Authority
State of Qatar دولـــة قطـــر

ICAO MID

# الاجتماع الثامن للمدراء العامين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط

**(DGCA-MID/8)**

**(الدوحة، قطر، 26–28 أكتوبر 2026)**

---

## البند 9: التنمية الإقتصادية للنقل الجوي

### اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن التعاون الضريبي الدولي

(ورقة مقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوى (الإياتا))

**الموجز التنفيذي**

تتناول هذه الورقة آثار التطورات الأخيرة في مجال التعاون الضريبي الدولي على النقل الجوي الدولي، بما في ذلك تلك المتعلقة بالمناقشات الرامية التي أدت إلى إنشاء اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن التعاون الضريبي الدولي. وفي حين أن هذه التطورات ذات طابع عالمي، فإن هذه الورقة تعرض تداعياتها على دول المنطقة للنظر فيها على الصعيد الإقليمي وتنسيق الجهود بشأنها.

تُشير هذه الورقة إلى أن الإيكاو قد اعتمدت إطار عمل مُعتمد يُنظم فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي، حيث يُعتبر فرض الضرائب على أساس الإقامة النهج الأمثل، بما يتوافق تماماً مع حقوق الدول السيادية في فرض الضرائب.

يُجسَد هذا الإطار في سياسات الإيكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (الوثيقة 8632)، وينعكس باستمرار في اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية (ASAs) واتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي (DTAs) المبرمة بين الدول.

وتُسلط الورقة الضوء على ضرورة ان تقوم دول المنطقة، باعتبارها جزءًا من مجتمع الطيران الدولي الأوسع الحفاظ على الإطار القائم الذي يحكم فرض الضرائب على النقل الدولي وضمان اتساق التطورات الجارية، بما في ذلك تلك المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن التعاون الضريبي الدولي، مع هذا الإطار المُعتمد.

## 1. المقدمة

1.1 يعمل النقل الجوي الدولي ضـــمن إطار منســـق بعناية من الترتيبات القانونية والتنظيمية والمالية، مما دعم تطوره المستدام ودوره كعامل تمكين للربط العالمي والنمو الاقتصادي.

1.2 توفر سياسات الإيكاو بشأن الضرائب، كما هو موضح في الوثيقة 8632 وقرارات الجمعية العمومية، بما في ذلك القرار ألف 37–20 وإعادة تأكيدها في الجمعيات العمومية اللاحقة، بما في ذلك القرارين ألف41 وألف42، توجيهات واضحة للدول فيما يتعلق بفرض الضرائب على النقل الجوي الدولي. وقد دعمت هذه السياسات منذ فترة طويلة مبدأ فرض الضرائب على أساس الإقامة، والذي يؤكد على وجوب فرض الضرائب على أرباح النقل الجوي الدولي حصراً في مكان إقامة شركة الطيران أو مقر إدارتها الفعلي.

1.3 تُنفذ هذه السياسات من خلال العديد من اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية واتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي، والتي تحدد حقوق فرض الضرائب وتتجنب الازدواج الضريبي.

1.4 تُرسّخ هذه الأدوات مجتمعةً إطاراً مستقراً وواسع الانتشار ومعترفاً به دولياً يحكم فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي. وإن الحفاظ على هذا الإطار أمر ضـــروري لتجنب الضـــرائب المتعددة، والحفاظ على المنافســـة العادلة، ودعم الربط العالمي الذي تعتمد عليه التنمية الاقتصادية. وهذا الأمر ذو أهمية مباشرة لدول إقليم الشرق الأوسط، فرادى ومجتمعة، في حماية ربطها الجوي الدولي ودعم موقف إقليمي متسق في المناقشات العالمية ذات الصلة

## 2 تقييم التطورات الأخيرة في مجال الضرائب الدولية

2.1. أثارت التطورات الأخيرة في التعاون الضـــريبي الدولي، بما في ذلك العمل في إطار الأمم المتحدة، بهدف معالجة تحديات أوسع نطاقاً في النظام الضريبي العالمي، مخاوف محددة بشأن احتمالية تطبيقها على قطاع النقل الجوي الدولي.

2.2. في عام 2025، عُدِّلت المادة 8 من اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية للضرائب لتتضمن، كبديل للقاعدة التقليدية القائمة على مبدأ الإقامة، خياراً يتيح لدولة المصـــدر فرض ضـــريبة على الدخل الناشـــئ عن النقل الجوي الدولي. ويُعد هذا تحولاً عن النهج القائم على مبدأ الإقامة والمُتَّبع منذ أمد طويل، والذي ينعكس في إطار عمل الإيكاو.

2.3. ينص مشـــروع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشـــأن التعاون الضـــريبي الدولي، في المادة 5 المقترحة، على حقوق فرض الضـــرائب اســـتناداً إلى عوامل تتعلق بالمصـــدر والســـوق، بما في ذلك أماكن خلق القيمة، مواقع الأسواق، مصادر توليد الإيرادات، أو أماكن ممارسة الأنشطة الاقتصادية. وعلى خلاف المادة 8 من اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية، فإن المادة 5 من مشـــروع الاتفاقية الإطارية ذات نطاق تطبيق عام. ولذا فإن التطبيق المحتمل للمادة 5 على قطاع النقل الجوي الدولي يثير مخاوف نظراً

للطبيعة الدولية والشبكية المتأصلة في قطاع الطيران.

2.4. قد يؤدي إدخال حقوق ضريبية موسعة أو نُهج قائمة على المصدر إلى التداخل مع الأطر الحالية الخاصة بالطيران، ويخلق مطالبات ضريبية متنافسة، ويعرّض لخطر الازدواج الضريبي، ويزيد التعقيدات الإدارية.

2.5. قد تؤدي حالات عدم التوافق داخل منظومة الأمم المتحدة إلى خلق تناقضات مع المبادئ الراسخة التي تحكم فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي.

## 3. إطار السياسات والممارسات الحالية

3.1. ضمن منظومة الأمم المتحدة، يخضع النقل الجوي الدولي لإطار سياسات شامل وراسخ ومطبق على نطاق واسع تحت مظلة الإيكاو. وتماشياً مع هذه الولاية، تُرسّخ سياسات الإيكاو، ولا سيما سياسات الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (الوثيقة 8632)، مبادئ واضحة تدعم تخصيص حقوق فرض الضرائب بناءً على مكان الإدارة الفعّالة وتجنب فرض الضرائب القائمة على المصدر.

3.2. تنعكس هذه المبادئ باستمرار في العديد من اتفاقيات الخدمات الجوية واتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي الثنائية، لتشكل عنصراً أساسياً في الإطار القانوني الدولي الذي يحكم الطيران ضمن منظومة الأمم المتحدة. ويؤكد استمرار التأكيد على هذه السياسات الواردة في الوثيقة 8632 في الجمعيات العمومية المتعاقبة على استمرار أهميتها وحظيها بدعم الدول. ولذلك، فإن القضية الأساسية ليست وضع مبادئ جديدة، بل ضمان التطبيق المتسق للمبادئ الراسخة بالفعل على نطاق واسع.

## 4. المناقشة

4.1. في سياق تطور حوكمة الضرائب الدولية، يتزايد خطر تشتت السياسات المتعلقة بالنقل الجوي الدولي نتيجةً لتعدد الأطر في مختلف المحافل الدولية، بما في ذلك داخل منظومة الأمم المتحدة.

4.2. شهد قطاع الطيران في السنوات الأخيرة انتشاراً متزايداً لإجراءات ضريبية تتجاوز نطاق سياسات الإيكاو المعمول بها. وإذا ما تمّ توسيع نطاق هذه الإجراءات لتشمل النقل الجوي الدولي دون تنسيق مناسب، فقد تُحدث هذه الإجراءات تناقضات مع الأطر القائمة، وتثير مخاوف بشأن تأثيرها المحتمل على التنمية المستدامة للنقل الجوي والاقتصادات الوطنية. وقد يؤدي وضع أطر ضريبية دولية جديدة دون مراعاة كافية للأطر القائمة الخاصة بقطاع الطيران إلى الازدواج الضريبي، وتداخل في الحقوق الضريبية، وعدم وضوح قانوني. ومن شأن هذه التشوهات أن تمتد لتشمل شبكة النقل الجوي العالمية التي تتسم بطبيعتها بتعدد الاختصاصات. كما أن أي زيادة في مخاطر الازدواج الضريبي أو تعدد الضرائب قد تؤثر سلباً على الربط الجوي وحركة التجارة والتنمية الاقتصادية، ولا سيما بالنسبة للدول التي تعتمد بشكل كبير على روابط النقل الجوي الدولي.

4.3. ولذلك، يتمثل التحدي الرئيسي في ضمان الاتساق بين سياسات الإيكاو الحالية والأطر الضريبية الدولية الناشئة ضمن منظومة الأمم المتحدة. وينبغي أن يقتصر نطاق الاتفاقية الإطارية على وضع مبادئ رفيعة المستوى، وينبغي معالجة أي قواعد تخصيص مفصلة، حيثما كان ذلك مناسباً، من خلال

بروتوكولات محددة. ولا ينبغي لمثل هذه البروتوكولات أن تقوض الأطر الراسخة التي تحكم فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي.

4.4. وتضطلع الإيكاو، بصفتها وكالة الأمم المتحدة المتخصصة المسؤولة عن الطيران المدني الدولي، بدور محوري في ضمان انعكاس الإطار القائم الذي يحكم النقل الجوي الدولي بشكل مناسب في هذه المناقشات، بما في ذلك تلك التي تتمّ في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن التعاون الضريبي الدولي. وللحفاظ على سلامة هذا الإطار وتماسكه، ينبغي للدول ضمان توافق أدوات الضرائب الدولية الجديدة مع سياسات الإيكاو القائمة والاتفاقيات الخاصة بالطيران، والتي توفر أساساً شاملاً لفرض الضرائب على النقل الجوي الدولي. وينبغي الحفاظ على الاتفاقيات الثنائية ومتعددة الأطراف القائمة التي تحكم فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي، وألا تحل محلها أو تبطل مفعولها أو تجعلها غير مجدية أي صكوك ضريبية دولية مستقبلية.

4.5. يمكن تحقيق هذا التوافق، حسب الاقتضاء، من خلال أحكام تحافظ على تطبيق الأطر القائمة وتتجنب التناقضات، بما في ذلك ضمان عدم إدخال النقل الجوي الدولي ضمن نطاق أنظمة الضرائب الدولية الجديدة حيثما يتعارض ذلك مع المبادئ الراسخة. وعند وضع أدوات ضريبية دولية جديدة، ينبغي مراعاة الأحكام التي تكفل صراحةً استمرار تطبيق الأطر القائمة التي تحكم فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي.

## 5. الخلاصة

5.1. يستفيد النقل الجوي الدولي من إطار مستقر ومطبّق على نطاق واسع يحكم الضرائب، ويستند إلى مبادئ اعتمدها مجلس الإيكاو وأُعيد تأكيدها في الجمعيات العمومية المتعاقبة، بما في ذلك الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية.

5.2. قد تُؤدي التطورات الأخيرة في التعاون الضريبي الدولي إلى مخاطر عدم التوافق مع هذا الإطار إذا تمّ تطبيقه دون مراعاةٍ كافيةٍ للخصائص الخاصة بالنقل الجوي الدولي. لذا، ينبغي تنفيذ مثل هذه التطورات على نحو لا يستلزم إعادة التفاوض بشأن اتفاقيات الخدمات الجوية أو اتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي القائمة التي تحكم فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي أو تعديلها.

5.3. يتطلب الحفاظ على سلامة إطار الضرائب على الطيران ضمان التوافق بين سياسات الإيكاو الحالية والأدوات الضريبية الدولية الناشئة ضمن منظومة الأمم المتحدة. المشاركة المنسقة لدول إقليم الشرق الأوسط في المحافل الدولية المعنية سوف تسهم فى تحقيق هذا الهدف

## 6. الإجراء

6.1. يُدعى الاجتماع إلى القيام بما يلي:

أ) إعادة التأكيد على أن سياسات الإيكاو المطبقة على فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي هي تلك الواردة في سياسات الإيكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (الوثيقة 8632)؛

ب) الاعتراف بأن سياسات الإيكاو تدعم الإعفاء المتبادل من الضرائب على الدخل المتأتي من تشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي، مما يعكس المبدأ القائل بأن هذا الدخل ينبغي أن يخضع للضريبة على أساس مكان الإقامة وليس على أساس المنشأ؛

ج) الإعراب عن الرأي القائل بأن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن التعاون الضريبي الدولي، وغيرها من المحافل الدولية ذات الصلة، يجب ألا تؤدي إلى فرض ضرائب مكررة أو خارج الحدود الإقليمية على النقل الجوي الدولي؛

د) الإقرار بأن أي أطر ضريبية دولية جديدة يجب ألا تتعارض مع مبادئ الإيكاو المعمول بها، وألا تتطلب إعادة التفاوض أو تعديل اتفاقيات الخدمات الجوية أو اتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي القائمة أو أن تحل محل تطبيق الاتفاقيات القائمة التي تحكم فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي؛

هـ) مطالبة الإيكاو بالتنسيق مع الهيئات المعنية ضمن منظومة الأمم المتحدة، لضمان بقاء هذه التطورات متسقة مع الإطار القائم للإيكاو الذي يحكم فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي.

و) وتشجيع دول المنطقة على تنسيق مواقفها ومشاركتها في المحافل الدولية ذات الصلة، دعمًا لإطار الإيكاو المعتمد.

- انتهى -