



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня.    Укрепление нормативной и институциональной базы  
3.4    Сборы с международного воздушного транспорта

#### РАМОЧНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О МЕЖДУНАРОДНОМ НАЛОГОВОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом аэропортов (МСА))

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе рассматриваются последствия для международного воздушного транспорта недавних изменений в области международного налогового сотрудничества, в том числе связанных с обсуждением вопроса о разработке Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций о международном налоговом сотрудничестве.

Данный документ напоминает, что Международная организация гражданской авиации (ИКАО) определила установленные принципы, регулирующие налогообложение международного воздушного транспорта, в соответствии с которыми налогообложение в государстве резидентства считается надлежащим подходом, полностью соответствующим суверенному праву государств устанавливать налоги.

Эти рамочные положения представлены в документе *"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"* (Doc 8632) и последовательно отражены в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении (СВС) и соглашениях об избежании двойного налогообложения (ДТА) между государствами.

В документе подчеркивается необходимость сохранения установленных принципов, регулирующих налогообложение международного воздушного транспорта, а также обеспечения того, чтобы текущие изменения, в том числе касающиеся Рамочной конвенции ООН о международном налоговом сотрудничестве, соответствовали этим установленным рамкам.

<sup>1</sup> Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены ИАТА и МСА.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Действия:</b> Конференции предлагается:</p> <p>а) подтвердить, что политика ИКАО, применимая к налогообложению международного воздушного транспорта, соответствует документу Doc 8632;</p> <p>б) признать, что политика ИКАО поддерживает взаимное освобождение от налогообложения доходов, полученных от эксплуатации воздушных судов при международных воздушных перевозках, что отражает принцип, согласно которому налогообложение таких доходов должно основываться на принципе резидентства, а не источника дохода;</p> <p>с) выразить мнение о том, что Рамочная конвенция ООН о международном налоговом сотрудничестве и другие соответствующие международные форумы не должны приводить к дублирующему или экстерриториальному налогообложению международного воздушного транспорта;</p> <p>д) признать, что любые новые международные системы налогообложения не должны противоречить установленным принципам ИКАО и не должны требовать пересмотра или модификации существующих соглашений о воздушном сообщении (СВС) или соглашений об избежании двойного налогообложения (DTA) либо иным образом отменять применение существующих соглашений, регулирующих налогообложение международного воздушного транспорта;</p> <p>е) обратиться к ИКАО с просьбой о взаимодействии с соответствующими органами в рамках системы Организации Объединенных Наций для обеспечения того, чтобы подобные изменения соответствовали установленным ИКАО принципам, регулирующим налогообложение международного воздушного транспорта.</p> |                                                                                                                                                                                                                 |
| <i>Стратегические цели</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>                          |
| <i>Финансовые последствия</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Да, посредством дальнейшего участия ИКАО в соответствующих форумах ООН                                                                                                                                          |
| <i>Справочный материал</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Документ ИКАО <i>"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"</i> (Doc 8632)<br>Резолюции Ассамблеи ИКАО A37-20, A41-27 и A42-26<br>ATConf/6-WP/10, ATConf/6-WP/75 |

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международный воздушный транспорт функционирует в соответствии с тщательно скоординированными правовыми, регулирующими и налогово-бюджетными механизмами, которые способствуют его устойчивому развитию и выполнению им важной роли в обеспечении глобальной связности и экономического роста.

1.2 Политика Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в области налогообложения, отраженная в документе Doc 8632 и резолюциях Ассамблеи, включая резолюцию A37-20, и их подтверждение на последующих Ассамблеях, включая сессии A41 и A42, служат четким руководством для государств в отношении налогообложения международного воздушного транспорта. Они уже давно поддерживают модель налогообложения, основанную на резидентстве, согласно которому прибыль от международных воздушных перевозок должна облагаться налогом

исключительно по месту нахождения авиакомпании или по месту осуществления ее фактического управления.

1.3 Эта политика реализуется посредством многочисленных двусторонних соглашений о воздушном сообщении (СВС) и соглашений об избежании двойного налогообложения (ДТА), которые распределяют налоговые права и позволяют избежать двойного налогообложения.

1.4 В совокупности эти инструменты создают стабильную, широко применяемую и признанную на международном уровне основу, регулирующую налогообложение международного воздушного транспорта. Сохранение этой структуры необходимо для избежания множественного налогообложения, поддержания честной конкуренции и сохранения глобальных связей, от которых зависит экономическое развитие.

## **2. ОЦЕНКА ПОСЛЕДНИХ ИЗМЕНЕНИЙ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ**

2.1 Недавние изменения в области международного налогового сотрудничества, включая работу под эгидой Организации Объединенных Наций (ООН), направленные на решение проблем широкого характера в глобальной налоговой системе, вызвали особую обеспокоенность по поводу их потенциального применения в отношении международного воздушного транспорта.

2.2 В 2025 году статья 8 Типовой конвенции ООН об избежании двойного налогообложения была изменена, чтобы включить в нее в качестве альтернативы традиционному правилу о налогообложении в государстве резидентства возможность налогообложения доходов от международных воздушных перевозок в государстве-источнике дохода. Это представляет собой отказ от давно существующего подхода, имеющего в основе принцип резидентства и отраженного в системе принципов ИКАО.

2.3 В предлагаемой статье 5 проекта Рамочной конвенции ООН о международном налоговом сотрудничестве предусматриваются права на налогообложение, основанные на факторах, связанных с источником дохода и рынком, в том числе на том, где создается стоимость, расположены рынки, генерируются доходы или осуществляется экономическая деятельность. В отличие от статьи 8 Типовой конвенции ООН, статья 5 проекта Рамочной конвенции имеет общее применение. Таким образом, потенциальное применение статьи 5 к международному воздушному транспорту вызывает обеспокоенность, учитывая международный и сетевой характер авиации.

2.4 Введение расширенных прав по налогообложению или подходов, основанных на источнике дохода, может наложиться на существующие принципы, специфичные для авиации, создать конкурирующие налоговые требования и риск двойного налогообложения, а также усложнить административную работу.

2.5 Несоответствия внутри системы ООН могут привести к несоответствию установленным принципам, регулирующим налогообложение международного воздушного транспорта.

## **3. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ПОЛИТИЧЕСКИЕ РАМКИ И ПРАКТИКА**

3.1 В рамках системы Организации Объединенных Наций международный воздушный транспорт регулируется всеобъемлющей, хорошо зарекомендовавшей себя и широко применяемой

политикой ИКАО. В соответствии с этим мандатом политика ИКАО, в частности *"Политика по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"* (Дос 8632) определяет четкие принципы, позволяющие устанавливать права на налогообложение на основе места осуществления фактического управления и избегать налогообложения на основе источника дохода.

3.2 Эти принципы последовательно отражены во многих двусторонних соглашениях о воздушном сообщении (СВС) и соглашениях об избежании двойного налогообложения (ДТА), формирующих центральный элемент международно-правовой базы, регулирующей авиационную деятельность в рамках системы Организации Объединенных Наций. Постоянное подтверждение приверженности этой политике, представленной в документе Дос 8632, на последующих Ассамблеях ИКАО подтверждает ее неизменную актуальность и поддержку среди государств. Таким образом, ключевым вопросом является не разработка новых принципов, а обеспечение последовательного применения тех, которые уже получили широкое распространение.

## 4. ОБСУЖДЕНИЕ

4.1 В контексте эволюционирующего международного налогового регулирования возрастает риск фрагментации политики, касающейся международного воздушного транспорта, в результате разработки многочисленных механизмов на различных международных форумах, в том числе в рамках системы Организации Объединенных Наций.

4.2 В последние годы в авиационном секторе наблюдается растущее распространение налоговых мер, выходящих за рамки установленной политики ИКАО. В случае распространения на международный воздушный транспорт без надлежащего согласования, такие меры могут привести к несоответствиям существующим принципам и вызвать обеспокоенность по поводу их потенциального воздействия на устойчивое развитие воздушного транспорта и национальных экономик. Разработка новых международных налоговых систем без должного учета существующих принципов, специфичных для авиации, может привести к двойному налогообложению, дублированию налоговых прав и правовой неопределенности. Такие искажения могут распространяться по всей глобальной сети воздушного транспорта, которая по своей сути является мульти-юрисдикционной. Любое увеличение риска двойного или множественного налогообложения может негативно сказаться на связности, торговле и экономическом развитии, особенно для государств, которые в значительной мере зависят от международного воздушного транспортного сообщения.

4.3 Таким образом, основная задача заключается в обеспечении согласованности между существующей политикой ИКАО и формирующимися международными налоговыми принципами в рамках системы Организации Объединенных Наций. Сфера применения Рамочной конвенции должна быть ограничена установлением принципов высокого уровня, при этом любые подробные правила определения прав на налогообложение должны быть урегулированы, в надлежащих случаях, с помощью конкретных протоколов. Такие протоколы не должны подрывать устоявшиеся принципы, регулирующие налогообложение международного воздушного транспорта.

4.4 ИКАО, являясь специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, ответственным за международную гражданскую авиацию, призвана играть центральную роль в обеспечении того, чтобы установленная система регулирования международного воздушного транспорта была должным образом отражена в этих обсуждениях, включая обсуждения в рамках Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций о международном налоговом сотрудничестве. Для сохранения целостности и согласованности этой системы государствам следует обеспечить соответствие новых международных налоговых инструментов существующей

политике ИКАО и специфичным для авиации соглашениям, которые обеспечивают всеобъемлющую основу для налогообложения международного воздушного транспорта. Существующие двусторонние и многосторонние соглашения, регулирующие налогообложение международного воздушного транспорта, должны быть сохранены и не должны заменяться, отменяться или становиться неэффективными в результате применения новых международных налоговых инструментов.

4.5 Такое соответствие может быть достигнуто, при необходимости, с помощью положений, которые сохраняют применение существующих принципов и позволяют избежать несоответствий, в том числе путем обеспечения того, чтобы международный воздушный транспорт не подпадал под действие новых международных налоговых режимов, если это будет противоречить установленным принципам. При разработке новых международных налоговых инструментов следует уделить внимание положениям, которые прямо предусматривают дальнейшее применение существующих принципов, регулирующих налогообложение международного воздушного транспорта.

## **5. ВЫВОДЫ**

5.1 Международный воздушный транспорт выигрывает от стабильной и широко применяемой системы налогообложения, основанной на принципах, утвержденных Советом ИКАО и подтвержденных на последующих Ассамблеях, включая 42-ю сессию Ассамблеи.

5.2 Недавние изменения в области международного налогового сотрудничества могут привести к возникновению рисков несоответствия этим принципам, если они будут применяться без надлежащего учета специфических особенностей международного воздушного транспорта. Данные изменения должны осуществляться таким образом, чтобы не было необходимости в пересмотре или модификации существующих соглашений о воздушном сообщении или соглашений об избежании двойного налогообложения, регулирующих налогообложение международного воздушного транспорта.

5.3 Сохранение целостности системы налогообложения авиации требует обеспечения соответствия между существующей политикой ИКАО и новыми международными налоговыми инструментами в рамках системы Организации Объединенных Наций.