Organisation de l'aviation civile internationale

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

NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE – 40e SESSION

(Montréal, 26 au 30 octobre 2026)

Point 6 : Questions diverses

COOPÉRATION FISCALE INTERNATIONALE ET CADRE DE L'OACI POUR LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

1. INTRODUCTION

1.1 L'IATA souhaite attirer l'attention du Comité juridique sur les négociations en cours au sein des Nations Unies sur la Convention-cadre sur la coopération fiscale internationale et un premier protocole sur l'imposition des recettes provenant de services transfrontaliers. Ces négociations pourraient avoir des incidences sur le cadre politique de l'OACI déjà établi sur l'imposition du transport aérien international.

1.2 L'OACI reconnaît depuis longtemps que le caractère intrinsèquement international du transport aérien soulève des questions d'imposition particulières qui exigent une attention particulière. La politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632) fournit des orientations aux États contractants, et indique notamment qu'ils devraient, dans toute la mesure du possible, accorder des exemptions réciproques de taxes sur les recettes des entreprises de transport aérien d'autres États contractants provenant de l'exploitation d'aéronefs effectuant du transport aérien international. Les États peuvent appliquer ce principe au moyen d'ententes sur la double imposition, d'ententes de services aériens ou de dispositions nationales d'exemption réciproque.

1.3 Les négociations actuelles à l'ONU fournissent une importante occasion d'assurer la cohérence entre les instruments fiscaux internationaux émergents et le cadre de politique existant de l'OACI sur l'imposition dans le domaine du transport aérien international, et les ententes existantes par lesquelles ce cadre est mis en œuvre. L'IATA considère que l'OACI, en tant qu'agence spécialisée des Nations Unies responsable de l'aviation civile internationale, a un important rôle à jouer dans ce processus, en fournissant son expertise spécialisée en aviation, et elle soutient l'intervention continue de l'OACI, selon les besoins, pour faire en sorte que les politiques de l'OACI et les arrangements existants en matière d'aviation soient pris en compte de façon appropriée.

[1] Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'Association du transport aérien international.

2. LE CADRE ÉTABLI DE L'OACI

2.1 La politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632) renforce la politique de l'organisation dans ce domaine et reflète les caractéristiques particulières du transport aérien, notamment l'exploitation d'un réseau international unique couvrant de multiples territoires. Concernant les revenus des compagnies aériennes, la politique soutient les exemptions réciproques en tant qu'approche visant à éviter qu'on attribue les bénéfices d'une exploitation internationale intégrée à plusieurs États où la compagnie aérienne opère.

2.2 Cette approche n'est pas seulement une question de commodité administrative. Elle favorise la certitude en matière d'attribution de droits d'imposition et réduit les risques de chevauchement des réclamations et d'imposition multiple. Elle reflète aussi l'architecture juridique qui sous-tend les services aériens internationaux. Les États mettent en vigueur les exemptions réciproques au moyen d'une gamme de mécanismes bilatéraux et nationaux, notamment les ententes sur la double imposition, les ententes de services aériens et les dispositions nationales d'exemption réciproque. L'interaction entre les nouvelles règles fiscales multilatérales et ces instruments existants soulève par conséquent d'importantes questions juridiques et politiques.

2.3 Le cadre politique de l'OACI représente une approche bien établie pour l'exercice coordonné des pouvoirs de taxation des États et elle a été mise en œuvre par les États au moyen d'ententes bilatérales et de mesures nationales. L'efficacité durable de ce cadre exige que les instruments internationaux émergents tiennent compte de la politique existante de l'OACI et des ententes par lesquelles les États l'ont mise en œuvre.

3. DÉVELOPPEMENTS CONCERNANT LA CONVENTION-CADRE DE L'ONU

3.1 Le Comité international de négociation mis sur pied par l'Assemblée générale des Nations Unies élabore la Convention-cadre sur la coopération fiscale internationale et deux protocoles initiaux. L'ébauche actuelle du premier protocole, concernant l'imposition des revenus provenant de services transfrontaliers, contient une disposition particulière indiquant que les revenus provenant du trafic international ne sont pas visés par le protocole. L'IATA souhaite qu'on retienne une disposition claire et efficace à ce sujet. L'exclusion devrait préserver l'approche internationale existante concernant les revenus provenant du trafic international d'aéronefs, y compris les revenus provenant d'activités directement liées et accessoires.

3.2 La Convention-cadre elle-même doit faire l'objet d'un examen attentif. Les dispositions concernant l'attribution équitable des droits d'imposition et les relations entre la Convention, ses protocoles et les ententes internationales existantes ne devraient pas avoir pour effet de modifier indirectement les attributions existantes de droits d'imposition spécifiques au transport aérien international. En particulier, l'adhésion d'un État à un protocole devrait demeurer véritablement facultatif, et les ententes internationales existantes, bilatérales ou autres, devraient continuer de s'appliquer à moins que les États concernés acceptent mutuellement de les amender et le fasse expressément.

3.3 Ces questions sont de nature à la fois juridique et fiscale. Un nouveau cadre multilatéral peut coexister avec un ensemble substantiel d'ententes fiscales bilatérales et d'ententes de services aériens traitant de l'imposition en matière de transport aérien international. L'incertitude sur la question de savoir si les relations entre ces instruments pourraient donner lieu à des prétentions concurrentes au droit de taxer une même opération internationale augmente le risque de double ou de multiple imposition et génère des litiges concernant l'interprétation et l'application d'ententes internationales successives.

3.4 L'objectif devrait donc être la cohérence plutôt que la création de règles parallèles ou concurrentes pour l'aviation internationale. Les instruments de l'ONU en développement peuvent servir des objectifs fiscaux internationaux plus larges, tout en préservant les arrangements existants spécifiques au secteur. Des dispositions à portée précise et des modalités claires de relation sont des moyens pratiques d'obtenir ce résultat.

4. INTERVENTION

4.1 Les négociations actuelles concernent des instruments en développement ailleurs au sein du système des Nations Unies, mais elles touchent des sujets pour lesquels l'OACI a établi depuis longtemps des politiques et possède une importante expertise institutionnelle.

4.2 Par conséquent, l'IATA encourage les responsables de l'aviation civile et les juristes spécialistes de l'aviation civile à intervenir au nom de leurs États, au besoin, auprès du Comité intergouvernemental de négociation des Nations Unies et des organes des Nations Unies concernés durant le développement de la Convention-cadre et de ses protocoles. Parallèlement, l'IATA soutient l'action continue de l'OACI visant à contribuer au processus par son expertise politique et juridique en matière d'aviation. L'IATA est disposée à offrir l'expertise juridique et opérationnelle de l'industrie en soutien à cette action.

5. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

5.1 Le Comité juridique est invité à :

a) prendre acte des points de vue exprimés dans la présente note de travail ;

b) réaffirmer l'importance des politiques de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international, y compris le Doc 8632, et de la prévisibilité juridique assurée par les ententes et arrangements par lesquels ces politiques sont mises en œuvre ;

c) reconnaître qu'il est important de faire en sorte que la Convention-cadre de l'ONU sur la coopération fiscale internationale et ses protocoles ne viennent pas supplanter ou miner involontairement les arrangements actuels spécifiques au transport aérien concernant l'attribution des droits d'imposition ;

d) encourager les États contractants, le cas échéant, à assurer la coordination entre leurs autorités de l'aviation civile et les responsables qui les représentent au sein du Comité intergouvernemental de négociation sur des questions qui touchent l'imposition dans le domaine du transport aérien international ; et

e) soutenir la participation continue de l'OACI, le cas échéant, aux travaux du Comité intergouvernemental de négociation, en vue d'assurer que le cadre existant de l'OACI gouvernant l'imposition dans le domaine du transport aérien international est adéquatement reflété dans le développement de la Convention et de ses protocoles.

— FIN —