



NOTE DE TRAVAIL

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

3.4 : Taxes sur le transport aérien international

**CONVENTION-CADRE DES NATIONS UNIES SUR LA COOPÉRATION INTERNATIONALE
EN MATIÈRE FISCALE**

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) et
le Conseil international des aéroports (ACI)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite des incidences sur le transport aérien international des développements récents dans le domaine de la coopération fiscale internationale, y compris ceux reliés aux discussions en vue de la création de la Convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale.

Cette note rappelle que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté un cadre gouvernant la fiscalité du transport aérien international, selon lequel la fiscalité basée sur la résidence est considérée comme l'approche appropriée, pleinement compatible avec le droit souverain des États d'imposer des taxes.

Ce cadre est décrit dans la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) et se reflète systématiquement dans les accords bilatéraux relatifs aux services aériens (ASA) et les accords entre États concernant la double imposition (DTA).

La note de travail souligne la nécessité de préserver le cadre établi gouvernant l'imposition dans le domaine du transport aérien international et de faire en sorte que les développements en cours, y compris ceux concernant la *Convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale*, demeurent fidèles au cadre établi.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA et l'ACI.

Suite à donner : La Conférence est invitée à : a) réaffirmer que les politiques de l'OACI en matière de fiscalité du transport aérien international sont celles énoncées dans le Doc 8632 ; b) reconnaître que les politiques de l'OACI appuient l'exemption fiscale réciproque touchant les revenus dérivés de l'exploitation d'un aéronef pour du transport international, reflétant le principe selon lequel de tels revenus devraient être imposés sur la base de la résidence et non de la source ; c) exprimer l'opinion que la <i>Convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale</i> et d'autres instances internationales concernées ne devraient pas donner lieu à une fiscalité extraterritoriale ou redondante applicable au transport aérien international ; d) convenir que tout nouveau cadre fiscal international ne devrait pas déroger aux principes établis par l'OACI et ne devrait pas nécessiter de renégociation ou de modification des ASA et des DTA existants ou supplanter l'application des ententes existantes gouvernant la fiscalité du transport aérien international ; e) demander à l'OACI d'intervenir auprès des entités concernées au sein du système des Nations Unies pour faire en sorte que ces développements demeurent conformes au cadre établi de l'OACI régissant la fiscalité du transport aérien international.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Oui, par la participation accrue de l'OACI dans les instances des Nations Unies.
<i>Références :</i>	Doc 8632, <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i> Résolutions A37-20, A41-27 et A42-26 de l'Assemblée de l'OACI ATConf/6-WP/10 ATConf/6-WP/75

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien international fonctionne dans un cadre juridique, réglementaire et fiscal délibérément coordonné qui a permis son développement soutenu et son rôle de facilitateur de la connectivité mondiale et de la croissance économique.

1.2 Les politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en matière de fiscalité, énoncées dans le document Doc 8632 et les résolutions de l'Assemblée, notamment la résolution A37-20, et leur réaffirmation lors d'Assemblées subséquentes, notamment A41 et A42, fournissent aux États des orientations claires concernant la fiscalité du transport aérien international. Elles ont de longue date soutenu le principe de la fiscalité basée sur la résidence, qui affirme que les bénéfices provenant du transport aérien international devraient être imposés exclusivement dans le pays de résidence ou de direction effective de la compagnie aérienne.

1.3 Ces politiques sont mises en œuvre au moyen de plusieurs accords de services aériens (ASA) et accords concernant la double imposition (DTA), qui attribuent les droits d'imposition et évitent la double imposition.

1.4 Collectivement, ces instruments établissent un cadre stable, largement mis en œuvre et internationalement reconnu gouvernant la fiscalité du transport aérien international. La préservation de ce cadre est essentielle pour éviter l'imposition multiple, maintenir une juste concurrence et soutenir la connectivité mondiale dont dépend le développement économique.

2. ÉVALUATION DES DÉVELOPPEMENTS RÉCENTS EN MATIÈRE DE FISCALITÉ INTERNATIONALE

2.1 Les développements récents en matière de coopération fiscale internationale, notamment les travaux au sein des Nations Unies (ONU), destinés à régler des enjeux plus larges relatifs au système fiscal mondial, ont soulevé des préoccupations particulières concernant leur application potentielle au transport aérien international.

2.2 En 2025, l'Article 8 du *Modèle de convention fiscale* de l'ONU a été révisé pour y inclure, comme option de rechange à la règle traditionnelle basée sur la résidence, une option permettant l'imposition selon la source des revenus tirés du transport aérien international. Cela s'écarte de l'approche de longue date basée sur la résidence, conforme au cadre de l'OACI.

2.3 L'ébauche de *Convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale* permet aussi, dans la proposition d'Article 5, des droits d'imposition basés sur la source et des facteurs liés au marché, notamment s'il y a création de valeur, si les marchés sont localisés, si des revenus sont générés ou si des activités économiques ont lieu. À la différence de l'article 8 du Modèle de convention des Nations Unies, l'article 5 du projet de Convention-cadre est d'application générale. L'application potentielle de l'Article 5 au transport aérien international soulève donc des préoccupations en raison de la nature intrinsèquement internationale et réseautée de l'aviation.

2.4 L'introduction de droits d'imposition élargis selon l'approche d'imposition à la source pourrait chevaucher les cadres existants propres à l'aviation, créer des revendications d'imposition conflictuelles et des risques de double imposition, et accentuer la complexité administrative.

2.5 Le défaut d'alignement avec le système de l'ONU risque d'entraîner des discordances par rapport aux principes établis gouvernant la fiscalité du transport aérien international.

3. CADRE POLITIQUE ET PRATIQUES EXISTANTES

3.1 Dans le système des Nations Unies, le transport aérien international est gouverné par un cadre politique extensif, bien établi et largement mis en œuvre sous l'égide de l'OACI. Conformément à ce mandat, les politiques de l'OACI, et notamment la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632), établissent des principes clairs appuyant l'attribution de droits d'imposition basés sur le lieu de direction effective et évitant la taxation basée sur la source.

3.2 Ces principes sont systématiquement reflétés dans plusieurs ASA et DTA bilatéraux, formant un élément central du cadre juridique international gouvernant l'aviation dans le système des Nations Unies. La réaffirmation continuelle de ces politiques dans le Doc 8632 et lors des Assemblées successives de l'OACI confirme leur validité et le soutien des États. Par conséquent, l'enjeu clé n'est pas

le développement de nouveaux principes, mais plutôt d'assurer l'application uniforme des principes déjà bien établis.

4. ANALYSE

4.1 Dans le contexte de la gouvernance fiscale internationale en évolution, il existe un risque croissant de fragmentation des politiques concernant le transport aérien international, en raison du développement de cadres multiples au sein de différentes instances internationales, y compris au sein du système des Nations Unies.

4.2 Au cours des récentes années, le secteur de l'aviation a été témoin d'une prolifération de mesures fiscales, au-delà de la portée établie par les politiques de l'OACI. Si elles sont étendues au transport aérien international sans alignement approprié, de telles mesures peuvent créer des incohérences par rapport aux cadres existants et soulever des préoccupations concernant leurs incidences potentielles sur le développement durable du transport aérien et les économies nationales. Le développement de nouveaux cadres fiscaux internationaux sans considération des cadres existants spécifiques à l'aviation pourrait entraîner la double imposition, le chevauchement des droits d'imposition et l'incertitude juridique. De telles distorsions pourraient se propager à tout le réseau mondial de transport aérien, qui est intrinsèquement multijuridictionnel. Tout accroissement du risque de double ou de multiple imposition pourrait affecter la connectivité, le commerce et le développement économique, en particulier dans les États hautement dépendants du transport aérien international.

4.3 L'enjeu clé est donc d'assurer la cohérence entre les politiques existantes de l'OACI et les cadres fiscaux internationaux émergents dans le cadre du système des Nations Unies. La portée de la Convention-cadre devrait se limiter aux principes de haut niveau déjà établis, et toutes les règles d'attribution détaillées devraient être précisées, le cas échéant, au moyen de protocoles particuliers. Ces protocoles ne devraient pas subvertir les cadres établis gouvernant la fiscalité du transport aérien international.

4.4 L'OACI, en tant qu'agence spécialisée des Nations Unies responsable de l'aviation civile internationale, a un rôle central à jouer pour faire en sorte que le cadre établi gouvernant le transport aérien international soit convenablement reflété dans ces discussions, y compris celles dans le contexte de la *Convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale*. Afin de préserver l'intégrité et la cohérence de ce cadre, les États devraient s'assurer que les nouveaux instruments fiscaux internationaux s'alignent sur les politiques existantes de l'OACI et les accords propres à l'aviation, qui fournissent une base complète pour la fiscalité du transport aérien international. Les ententes bilatérales et multilatérales existantes gouvernant la fiscalité du transport aérien international devraient être préservées et ne devraient pas être supplantées, contournées ou rendues inopérantes par de futurs instruments fiscaux internationaux.

4.5 Cet alignement peut être réalisé, au besoin, au moyen de dispositions qui préservent l'application des cadres existants et évitent les incohérences, notamment en faisant en sorte que le transport aérien international ne soit pas visé par de nouveaux régimes fiscaux internationaux si cela s'écarte des principes établis. Lorsqu'on développe de nouveaux instruments fiscaux internationaux, il faut envisager des modalités qui préservent expressément l'application ininterrompue des cadres existants gouvernant la fiscalité du transport aérien international.

5. CONCLUSIONS

5.1 Le transport aérien international profite d'un cadre stable et largement mis en œuvre qui gouverne la fiscalité, basé sur les principes adoptés par le Conseil de l'OACI et réaffirmés lors d'Assemblées successives, notamment la 42^e session de l'Assemblée.

5.2 Les récents développements en matière de coopération fiscale internationale peuvent engendrer des risques de divergence de ce cadre si on les applique sans tenir compte de façon appropriée des caractéristiques particulières du transport aérien international. Ces développements devraient être mis en œuvre de telle façon qu'ils n'exigent pas la renégociation ou la modification des actuels ASA ou DTA gouvernant la fiscalité du transport aérien international.

5.3 Préserver l'intégrité du cadre fiscal de l'aviation exige qu'on assure l'alignement entre les politiques existantes de l'OACI et les instruments fiscaux internationaux émergents dans le cadre du système des Nations Unies.

— FIN —