



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 27 : Autres questions à examiner par la Commission économique

**OBJECTION AU RÉCENT AMENDEMENT DE L'ARTICLE 8 DU
MODÈLE DE CONVENTION DES NATIONS UNIES CONCERNANT LES DOUBLES
IMPOSITIONS**

(Note présentée par le Sultanat d'Oman, au nom de l'Organisation arabe
de l'aviation civile [OAAC])²

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail, présentée par Oman au nom de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), expose les objections soulevées par les autorités de l'aviation civile des pays arabes contre le récent amendement de l'article 8 du Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions entre pays développés et pays en développement (Modèle de convention fiscale des Nations Unies), qui autorise la double imposition des revenus des entreprises de transport aérien par les pays de destination et d'origine de ces entreprises. La note met en évidence les principales préoccupations relatives aux incidences négatives de l'amendement sur le secteur du transport aérien international et à ses effets potentiels sur les voyages, le tourisme et le commerce internationaux, notamment les répercussions prévues sur les prix des billets et le coût du fret aérien international, en commençant par le fait que l'amendement contredit un principe faisant l'objet d'un consensus international entre les autorités mondiales de l'aviation, à savoir que les sujets liés au secteur du transport aérien, y compris les taxes sur les activités de transport aérien international, devraient être examinés sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Soumise par Oman, au nom de l'OAAC, la présente note de travail contient des recommandations pratiques visant à assurer la durabilité du secteur du transport aérien international. Elle s'appuie sur les principes énoncés dans la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632).

¹ Version en langue arabe fournie par Oman.

² Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :	
a) approuver la reprise de l'examen de la question du maintien de la version précédente de l'article 8 du Modèle de convention fiscale des Nations Unies ; b) souligner que l'OACI devrait rester le principal cadre de l'examen et de l'approbation de toutes les questions liées au transport aérien et à l'imposition des activités de transport aérien international ; c) demander au Conseil de l'OACI de réaliser des études approfondies afin d'évaluer les éventuelles incidences sur le secteur du transport aérien international de la modification de l'article 8 du Modèle de convention fiscale des Nations Unies ; d) favoriser le renforcement de la coopération internationale en vue d'éviter la double imposition par l'intermédiaire d'accords bilatéraux et multilatéraux fondés sur les principes recommandés dans la <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i> (Doc 8632).	
<i>Objectifs stratégiques</i> :	La présente note de travail 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> :	Il n'y a pas d'incidences financières directes, car les recommandations visent à réduire autant que possible la charge financière et administrative imposée aux entreprises de transport aérien pour assurer la durabilité du transport aérien international.
<i>Références</i> :	<i>Modèle de Convention des Nations Unies concernant les doubles impositions</i> <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> (Convention de Chicago, 1944) Doc 8632 — <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'article 8 du Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions entre pays développés et pays en développement porte sur l'imposition des bénéfices provenant de l'exploitation, en trafic international, de navires ou d'aéronefs. Comme indiqué précédemment, l'article 8 dispose que les bénéfices d'une entreprise d'un État contractant provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans cet État.

1.2 La version antérieure de l'article 8 avait été conçue pour simplifier les règlements relatifs à l'imposition et éviter la double imposition, dont les incidences sur le transport aérien international pouvaient être négatives.

1.3 Toutefois, le nouvel amendement apporté à l'article 8 par le Conseil économique et social (ECOSOC) de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et le Comité d'experts de la coopération internationale en matière fiscale de l'ONU autorise l'imposition des revenus des entreprises de transport aérien par les États de destination et d'origine de ces entreprises. Cet amendement aura de graves incidences négatives sur le transport aérien international. De plus, il va à l'encontre du consensus entre les États membres de l'OACI, représentés par leurs autorités respectives de l'aviation civile, car il est en contradiction avec les principes énoncés dans la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632), qui mettent en relief l'importance d'instaurer un environnement fiscal stable dans le secteur de l'aviation internationale en évitant toute double imposition injustifiée.

2. **OBJECTION DE L'OAAC À L'AMENDEMENT DE L'ARTICLE 8**

2.1 Incidences sur le principe d'imposition unifiée :

2.1.1 L'OAAC estime que cet amendement porte atteinte au principe d'imposition unifiée, qui vise à stabiliser la fiscalité et éviter les complications.

2.1.2 Autoriser la double imposition dans les pays où les services aériens sont utilisés fera apparaître un environnement non harmonieux, ce contre quoi le Doc 8632 met en garde.

2.2 Augmentation de la charge administrative et financière :

2.2.1 L'amendement impose des charges supplémentaires aux entreprises de transport aérien de différents pays, en particulier de pays en développement, en les obligeant à appliquer de nombreuses réglementations fiscales et en provoquant une augmentation des coûts d'exploitation des compagnies aériennes et des transporteurs aériens, et un affaiblissement de la capacité concurrentielle du transport aérien international.

2.2.2 Dans le Doc 8632 de l'OACI, il est recommandé d'établir l'imposition de manière à éviter autant que possible tout fardeau administratif inutile.

2.3 Effets négatifs sur la circulation des passagers et du fret :

2.3.1 Les charges fiscales supplémentaires seront probablement répercutées sur les tarifs aériens et le coût du fret aérien, ce qui aura des incidences sur les voyages, le tourisme et le commerce.

2.3.2 L'amendement a également des incidences sur l'application des principes consacrés par la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), qui visent le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier et la mise en place d'entreprises de transport aérien international sur la base de l'égalité des chances et de la viabilité économique.

2.4 Atteinte au principe d'égalité :

2.4.1 L'amendement entraînera d'importants écarts dans le traitement fiscal des entreprises de transport aérien internationales, ce qui provoquera une situation d'inégalité.

2.4.2 Il est recommandé dans le Doc 8632 de l'OACI d'établir l'imposition de manière à limiter autant que possible les fardeaux administratifs évitables.

2.5 Complexité de la conjoncture de l'activité commerciale :

2.5.1 La double imposition impose d'adapter les systèmes de comptabilité et de gestion, ce qui accroît la complexité et les conséquences financières et économiques de ce processus dans les secteurs du transport aérien et de l'aviation civile en général, et décourage les entreprises d'investir dans le transport aérien international.

3. **RECOMMANDATIONS DE L'OAAC**

3.1 Sachant que l'alinéa e) de l'article 55 de la Convention de Chicago dispose que le Conseil de l'OACI peut « enquêter, à la demande d'un État contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale », les recommandations de l'OAAC sont les suivantes :

3.1.1 L'OACI prie l'ONU d'abroger l'amendement apporté à l'article 8 du Modèle de convention fiscale des Nations Unies, car cela garantirait la stabilité du régime fiscal mondial et éviterait des complications, conformément à la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632).

3.1.2 L'Assemblée de l'OACI souligne que l'OACI devrait rester le principal cadre de l'examen et de l'approbation de toutes les questions liées au transport aérien et à la taxation.

3.1.3 Le Conseil de l'OACI est chargé de réaliser des études approfondies qui permettront d'évaluer les répercussions possibles du point de vue économique et administratif sur le secteur du transport aérien dans les États et sur les entreprises de transport aérien à la suite de la modification de l'article 8 du Modèle de convention fiscale des Nations Unies.

3.1.4 Le Conseil de l'OACI est prié de se concerter avec le Conseil économique et social (ECOSOC), le Comité d'experts de la coopération internationale en matière fiscale et les organismes internationaux participant à la modification du Modèle de convention fiscale des Nations Unies, et de faire référence à la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632), publiée par l'OACI, institution spécialisée des Nations Unies chargée du transport aérien et de l'aviation civile.

4. CONCLUSION

4.1. Compte tenu des conséquences financières et économiques qu'aura l'amendement de l'article 8 du Modèle de convention fiscale des Nations Unies sur le secteur du transport aérien, et de l'importance économique et sociale de ce secteur dans de nombreux pays, Oman, au nom de l'OAAC, fait part de sa profonde préoccupation face à la modification de l'article 8 du Modèle de convention fiscale.

4.2. Oman, au nom de l'OAAC, souligne aussi la nécessité de respecter les recommandations formulées dans le document de l'OACI relatif à l'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632) afin d'éviter les effets négatifs d'une double imposition injustifiée, quels qu'ils soient.

4.3. Oman et l'OAAC espèrent que l'Assemblée de l'OACI examinera attentivement les objections formulées ci-dessus et veillera à ce que l'examen et l'approbation des politiques fiscales visant les activités de transport aérien se déroulent exclusivement sous l'égide de l'OACI, organisation spécialisée dans le transport aérien international et à ce que les politiques soient formulées de façon à favoriser la justice fiscale en évitant de nuire au secteur du transport aérien.