



*Note d'accompagnement*

## **SUPPLÉMENT AU DOC 8632**

### **POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE D'IMPOSITION DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL**

**(Troisième édition — 2000)**

1. Le Supplément ci-joint annule et remplace les Suppléments précédents au Doc 8632. Il contient les renseignements reçus des États contractants, jusqu'au 25 février 2016, quant à leur application de la résolution du Conseil sur l'imposition dans le domaine du transport aérien international.
  2. Les renseignements additionnels reçus des États contractants seront publiés de temps à autre sous forme d'amendements à ce Supplément.
-



**SUPPLÉMENT AU DOC 8632 — TROISIÈME ÉDITION**

**POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE D'IMPOSITION  
DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN  
INTERNATIONAL**

Les renseignements ici présentés reflètent, tel qu'il a été notifié à l'OACI, l'état de mise en application par les États contractants des résolutions et recommandations en matière d'imposition formulées par le Conseil de l'OACI en 1999.

Publié sous l'autorité du Conseil

FÉVRIER 2016

---

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

## LISTE DES AMENDEMENTS AU SUPPLÉMENT

<i>N°</i>	<i>Date</i>	<i>Inséré par</i>	<i>N°</i>	<i>Date</i>	<i>Inséré par</i>

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'OACI aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

### Table des matières

<i>État</i>	<i>Pages dans le Supplément</i>	<i>Date de publication</i>
Afrique du Sud	1	15/1/13
Allemagne	1	29/2/16
Argentine	1-3	15/1/13
Arménie	1-2	29/2/16
Australie	1-2	29/2/16
Autriche	1	29/2/16
Azerbaïdjan	1	29/2/16
Bahreïn	1	29/2/16
Barbade	1	15/1/13
Belgique	1-3	15/1/13
Botswana	1	15/1/13
Burkina Faso	1	15/1/13
Burundi	1	15/1/13
Cameroun	1	15/1/13
Canada	1-2	29/2/16
Chili	1	15/1/13
Chine	1-5	29/2/16
Chine (RAS de Hong Kong)	1	15/1/13
Chine (RAS de Macao)	1	15/1/13
Chypre	1	15/1/13
Colombie	1	15/1/13
Cuba	1	15/1/13
Égypte	1	15/1/13
Émirats arabes unis	1	15/1/13
Équateur	1	15/1/13
Espagne	1-6	15/1/13
Estonie	1	15/1/13
États-Unis	1-2	29/2/16
Éthiopie	1	29/2/16
Fédération de Russie	1-3	15/1/13
Fidji	1	15/1/13
Finlande	1	29/2/16
France	1	15/1/13
Guatemala	1	15/1/13
Hongrie	1	15/1/13
Inde	1-3	15/1/13
Indonésie	1	15/1/13
Iran (République islamique d')	1	15/1/13
Irlande	1	29/2/16
Islande	1	15/1/13
Italie	1	15/1/13
Jordanie	1	29/2/16
Kenya	1	15/1/13
Koweït	1	29/2/16
Lesotho	1	15/1/13
L'ex-République yougoslave de Macédoine	1	15/1/13

<i>État</i>	<i>Pages dans le Supplément</i>	<i>Date de publication</i>
Liban	1	15/1/13
Lituanie	1-2	15/1/13
Madagascar	1	15/1/13
Malawi	1	29/2/16
Maldives	1	29/2/16
Mali	1	15/1/13
Malte	1	15/1/13
Maroc	1	15/1/13
Mauritanie	1	15/1/13
Mexique	1-3	15/1/13
Mongolie	1-2	29/2/16
Myanmar	1	15/1/13
Nigéria	1	29/2/16
Norvège	1	15/1/13
Nouvelle-Zélande	1	29/2/16
Oman	1	15/1/13
Ouzbékistan	1	15/1/13
Pakistan	1	29/2/16
Panama	1	15/1/13
Paraguay	1	29/2/16
Pays-Bas	1	29/2/16
Pérou	1	15/1/13
Pologne	1	29/2/16
Portugal	1-4	15/1/13
République de Corée	1	15/1/13
République de Moldova	1	29/2/16
République-Unie de Tanzanie	1	15/1/13
Royaume-Uni	1	29/2/16
Rwanda	1	15/1/13
Seychelles	1	15/1/13
Singapour	1	29/2/16
Slovaquie	1	15/1/13
Slovénie	1	15/1/13
Suède	1	15/1/13
Suisse	1	15/1/13
Tchéquie	1	29/2/16
Thaïlande	1	15/1/13
Tunisie	1	15/1/13
Turquie	1	29/2/16
Venezuela (République bolivarienne du)	1	15/1/13

**AFRIQUE DU SUD**

Cette question d'imposition fait l'objet d'un large débat avec les parties prenantes de l'industrie. L'Afrique du Sud communiquera sa position une fois que tous les renseignements seront disponibles.

Il convient de mentionner toutefois que la Constitution sud-africaine de 1993 (loi n° 200 de 1993) prévoit l'imposition de certaines taxes par les provinces. Il ne peut donc pas être confirmé, à ce stade, que de telles taxes seront conformes à cette résolution.

---





## ALLEMAGNE

Bien que la ou les résolutions puissent ne pas être en accord avec la politique de son gouvernement à long terme, l'Allemagne les applique à l'heure actuelle, dans la mesure où cela correspond à la politique et au droit de l'Union européenne. Depuis 2011, l'Allemagne impose aux passagers aériens une taxe sur la vente de billets au départ d'un aéroport allemand. Le Gouvernement allemand pourra décider d'introduire aussi une taxe sur la consommation de carburant et de lubrifiants en transport aérien commercial international, ainsi que des taxes sur la vente et l'utilisation des services de transport aérien international de passagers. L'Allemagne est néanmoins strictement opposée à ce que l'OACI exerce des activités en rapport avec la vente et l'utilisation de services de transport aérien international de passagers parce que les questions d'ordre fiscal dans ce domaine sont hors de ses attributions. Le pouvoir de décider et de légiférer en la matière appartient aux organes législatifs nationaux concernés.

En accord avec l'article 8 du modèle de convention fiscale sur les revenus et les capitaux de l'OCDE, l'Allemagne a pour politique d'inclure, dans ses conventions relatives à la double imposition, des dispositions prévoyant que les impôts sur les revenus ou les capitaux des entreprises de transport aérien sont prélevés seulement dans l'État où est établie la direction effective de l'entreprise. Dans le cas d'États avec lesquels elle n'a pas d'accord visant à éviter la double imposition, l'Allemagne s'efforce d'atteindre les buts de l'article 8 du modèle de convention fiscale sur les revenus et les capitaux de l'OCDE sur la base d'une réciprocité, par échange de notes diplomatiques.

---



**ARGENTINE****Paragraphe 1**

L'Argentine se conforme à la Résolution du Conseil énoncée au paragraphe 1, sous réserve des précisions suivantes :

- 1) En ce qui concerne les exemptions qu'établit la résolution figurant au paragraphe 1 du Doc 8632 à propos des droits de douane à l'importation et à l'exportation, les situations qui y sont évoquées donnent lieu à l'exonération de ces droits, à l'exception des cas hypothétiques prévus qui sont mentionnés dans la Pièce jointe 1 (ci-après).
- 2) En ce qui concerne les vols de transport aérien international exécutés dans notre pays par des aéronefs immatriculés dans un autre État ou loués ou affrétés par des entreprises de cet État, visés au paragraphe 1 de la résolution figurant dans le Doc 8632 établissant l'exonération des taxes à la consommation perçues sur l'achat de carburants, lubrifiants et autres produits consommables à usage technique se trouvant dans les réservoirs ou autres récipients de l'aéronef ou embarqués à bord, la législation argentine prévoit l'exemption des droits sur ces produits à certaines conditions, à savoir :
  - a) En ce qui concerne les taxes intérieures, si l'assujettissement à l'impôt n'a pas été établi, l'exonération est prévue lorsque ces produits figurent sur la liste des provisions de bord (produits qui seront consommés à bord) ou, si l'assujettissement a été établi, les droits perçus seront remboursés ou crédités.
  - b) Bien que la vente de certains produits soit assujettie au paiement de la taxe à la valeur ajoutée (TVA), la réglementation en la matière prévoit le remboursement de cette taxe dans le cas du transport international de passagers et de marchandises.

**Paragraphe 2**

L'Argentine applique la résolution du Conseil figurant au paragraphe 2, qui appelle les observations suivantes :

- 1) Depuis 1946, l'Argentine maintient la position selon laquelle chaque État doit avoir l'exclusivité en matière d'imposition du revenu et du capital des entreprises de transport aérien international qui sont constituées ou domiciliées dans cet État.
- 2) À partir de l'année citée en 1) ci-dessus, des accords particuliers ont été conclus en vue d'éviter la double imposition dans le domaine du transport international par mer et par air. De plus, la position mentionnée dans les articles pertinents des accords de fiscalité générale pour éviter la double imposition (articles 8, 13 et 22 du modèle de convention de l'OCDE) a été établie.

**Paragraphe 3**

L'Argentine n'applique pas de types d'imposition qui pourraient affecter le *modus operandi* du transport aérien international en créant des obstacles ou des difficultés à son développement, ni en ce qui concerne les passagers, ni en ce qui concerne les expéditeurs. À ce propos, il convient de formuler les observations suivantes :

- 1) L'Argentine perçoit un droit de 5 % sur le prix des billets de passage en transport aérien à destination de l'étranger qui sont vendus ou délivrés dans notre pays, ainsi que de ceux qui sont vendus ou délivrés à l'extérieur de notre territoire national, à des ressortissants ou à des résidents permanents de notre pays, lorsque le point de départ du voyage est un aéroport situé dans notre pays.

- 2) Il existe une différence conceptuelle en ce qui concerne le paragraphe 2) du dispositif, où ce qui en Argentine est appelé redevance, destinée à payer un service fourni par la nation, la province ou la municipalité, est considéré comme une taxe ; à ce propos, les pratiques internationales permettent aux pays, position soutenue par l'Argentine, de percevoir de telles redevances, qui sont en général appliquées sur la valeur des biens immobiliers et sont destinées à couvrir des dépenses d'électricité et de nettoyage des villes.

**Pièce jointe 1**  
**Code douanier de la nation argentine (Loi 22.415)**

« article 514

Sous réserve de dispositions spéciales contraires, le chargement dans un moyen de transport, national ou étranger, de marchandises qui ne sont pas en circulation libre dans le territoire douanier et qui sont destinées à l’approvisionnement des magasins ou qui proviennent de stocks en entrepôt soumis au contrôle douanier, sera considéré comme s’agissant d’articles d’importation destinés à la consommation et soumis au paiement des droits correspondants. »

---



**ARMÉNIE**

En vertu de la Loi de la République d'Arménie sur la « Taxe à la valeur ajoutée », un taux de TVA de 0 % s'applique :

- a) au carburant servant à avitailler les aéronefs qui effectuent des vols sur des routes internationales, et à la livraison de marchandises destinées à être utilisées à bord par l'équipage et les passagers sur toute la route ;
- b) aux transactions imposables relatives à la prestation de services (y compris de navigation aérienne et de décollage et d'atterrissage), à la réparation et au rééquipement de véhicules exploités sur des routes internationales, à la prestation de services assurés aux passagers, aux bagages, au fret et au courrier transportés sur des routes internationales, ainsi qu'aux services fournis aux passagers pendant le transport ;
- c) aux transactions imposables relatives à la prestation de services (y compris les services d'agents et d'intermédiaires) directement reliées aux services indiqués à l'alinéa b) ci-dessus ou aux fournisseurs de ces services.

La législation douanière de la Communauté économique eurasienne (CEEA) s'applique en République d'Arménie depuis son entrée dans la CEEA en 2015. Cette législation exonère de droits de douane les marchandises originaires d'États membres de la CEEA, mais prévoit, pour les importations en provenance d'autres pays, des droits de douane aux taux que fixe la décision n° 54 adoptée en commission par la CEEA le 16 juillet 2012. Conformément à cette décision, et pour une période de transition allant jusqu'en 2018, le taux des droits de douane est fixé à 0 % pour l'importation en République d'Arménie des marchandises du groupe des carburants et lubrifiants (27<sup>e</sup> groupe dans la *Nomenclature des marchandises pour les opérations de commerce extérieur*, FEACN en abrégé) – FEACN 2710 12 210 0, 2710 12 410 0, 2710 12 450 0, 2710 19 210 0, 2710 19 290 0, 2710 19 460 0, 2710 19 820 0, 2710 19 840 0, 2710 19 860 0, 2710 19 880 0, 2710 19 920 0, 2710 19 980 0, 2711 13 970 0, 2713 20 000 0.

L'article 89, § 3, de la Loi de la République d'Arménie sur la « Réglementation douanière » prévoit un taux de 0 % de droits de douane sur les exportations nationales.

Conformément à la Loi de la République d'Arménie sur la « Taxation des bénéfices », les revenus réalisés par les compagnies étrangères exploitant des vols à partir de la République d'Arménie sont soumis à imposition, soit à la source, soit sur la base d'une déclaration de revenus annuelle (si la compagnie exploitant les vols a une division distincte en République d'Arménie).

De plus, les revenus et les biens font l'objet d'accords conclus avec presque tous les pays de résidence (de constitution en société) des compagnies étrangères exploitant des vols au départ ou à destination de la République d'Arménie. Ces accords de transport aérien et leurs dispositions concernant les transports aériens internationaux sont en conformité avec la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, la République d'Arménie a des accords visant à éviter la double imposition des revenus et des biens avec les 41 pays suivants : Bulgarie, Ukraine, Chine, Roumanie, Fédération de Russie, Iran (République islamique d'), Turkménistan, Géorgie, Liban, Lettonie, Lituanie, France, Bélarus, Grèce, Thaïlande, Pays-Bas, Estonie, Belgique, Autriche, Émirats arabes unis, Inde, Pologne, Canada, République de Moldova, République arabe syrienne, Qatar, Suisse, Finlande, Italie, Tchéquie, Luxembourg, Croatie, Hongrie, Kazakhstan, Chypre, Koweït, Slovaquie, Espagne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Allemagne et Irlande.

Depuis 1998, il est imposé aux passagers qui partent de l'aéroport Zvartnots de Yerevan une taxe nationale de 10 000 drams (environ 21 USD) qui est intégrée au prix du billet depuis 2009 et qui est versée au Trésor public de la République d'Arménie :

- a) par les compagnies aériennes de la République d'Arménie et les représentants des compagnies étrangères enregistrées en République d'Arménie, lorsqu'elles exploitent des vols réguliers ;
  - b) par les organismes exploitant l'aéroport, lorsqu'ils exploitent des vols non réguliers.
-



## AUSTRALIE

### Observation générale

L'Australie continue de considérer que l'imposition des compagnies aériennes internationales devrait être traitée dans le cadre de sa politique fiscale générale.

### Application de la politique de l'OACI en matière d'imposition aux taxes perçues au niveau des collectivités territoriales

Les États et Territoires australiens jouissent de leurs propres pouvoirs de taxation, et le Commonwealth n'a pas l'autorité de remplacer directement les lois fiscales de l'État. Cela est reflété dans le fait que les conventions d'imposition bilatérale de l'Australie et les accords sur les bénéfices des compagnies aériennes ne couvrent que très partiellement les taxes perçues par les États, d'où la qualification exprimée à propos du paragraphe 1. Les renseignements ci-après sont communiqués au sujet de la législation fiscale nationale.

### Notification de pratique au sujet du Doc 8632 — fiscalité au niveau national seulement

#### Paragraphe 1

L'usage australien, comme le reflète l'article 9 de l'Accord normalisé australien sur les services aériens, est conforme aux dispositions du paragraphe 1.

Expressément, les aéronefs exploités dans le transport aérien international par les compagnies aériennes de chacune des Parties sont exemptés de restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, taxes sur les biens et services, et droits et redevances similaires imposés par l'Australie. Les pièces, l'équipement de bord normal et autres articles destinés à être utilisés uniquement en rapport avec les opérations ou pour les réparations, la maintenance et le service de ces aéronefs en sont également exemptés, pourvu que ces équipements et articles soient destinés à l'utilisation à bord d'un aéronef et soient réexportés.

Pourvu, dans chaque cas, qu'ils soient destinés à être utilisés à bord d'un aéronef en rapport avec l'établissement ou le maintien de transports aériens internationaux par la compagnie aérienne concernée, les articles suivants sont exemptés de restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, taxes sur les biens et services et droits et redevances similaires imposés par l'Australie, qu'ils soient introduits en territoire australien par une compagnie aérienne ou fournis à une compagnie aérienne en Australie :

- 1) provisions de bord (comprenant, mais sans y être limités, des articles tels que les produits alimentaires, boissons et produits destinés à la vente aux passagers, ou à l'utilisation par les passagers, pendant le vol) ;
- 2) carburants, lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) et produits consommables à usage technique ;
- 3) pièces de rechange, y compris les moteurs.

Ces exemptions s'appliqueront aussi aux articles utilisés pendant n'importe quelle partie d'un voyage effectué au-dessus du territoire australien au cours d'un voyage international.

#### Paragraphe 1 e)

L'Australie fait ses meilleurs efforts pour assurer que les autorités des États et locales n'imposent pas de taxes sur des articles utilisés pour l'exploitation et l'entretien des aéronefs utilisés dans le transport aérien international, notamment le carburant, les lubrifiants et les

produits consommables à usage technique. Toutefois, le Gouvernement australien ne peut s'engager à assurer que les États ne percevront pas des taxes dans certains cas. Actuellement, les États et les autorités locales d'Australie n'imposent pas de taxes incompatibles avec les exemptions de taxes pour le transport aérien international énoncées dans le modèle d'accord sur les services aériens de l'Australie ou dans la résolution de l'OACI sur la taxation de produits utilisés dans le transport aérien international.

**Paragraphe 2 a) 1)** Il n'y a pas de règles spéciales dans la loi fiscale intérieure australienne pour la taxation des revenus d'un exploitant aérien non résident, et ces compagnies aériennes doivent calculer leur revenu imposable en conformité avec la loi australienne relative aux impôts sur le revenu.

Les conventions fiscales globales bilatérales de l'Australie suivent généralement le *Modèle de convention fiscale de l'OCDE sur le revenu et la fortune*, qui accorde des prérogatives fiscales sur les bénéfices provenant du transport aérien international au pays de résidence de l'entreprise correspondante. L'Australie se réserve néanmoins le droit de taxer les bénéfices provenant du transport de passagers ou de fret pris à bord en un lieu d'Australie pour déchargement en Australie. Les conventions fiscales de l'Australie prévoient également que le pays de résidence de l'entreprise élimine la double imposition si besoin est.

L'Australie impose les gains en capital dans le cadre de son régime d'impôt sur le revenu. Selon le droit intérieur australien, les exploitants de services aériens internationaux non résidents sont imposés sur les gains en capital provenant de la cession de « biens australiens imposables » (essentiellement des biens immeubles australiens et les actifs commerciaux d'agences australiennes d'un exploitant aérien résident étranger). Là où existe une convention fiscale globale, l'Australie n'impose pas les gains en capital provenant de l'aliénation d'aéronefs (ou de biens meubles afférents à l'exploitation desdits aéronefs) exploités par une entreprise non résidente. Les droits d'imposition sur ces gains sont attribués au pays de la résidence.

**Paragraphe 2 c)** L'Australie a conclu 44 conventions fiscales globales et 4 accords sur les bénéfices des compagnies aériennes qui traitent de l'imposition des bénéfices des entreprises de transport aérien international.

**Paragraphe 3 et 4** La taxe sur les biens et services (TPS) de l'Australie, une taxe sur la valeur ajoutée à large assiette, n'est pas appliquée aux ventes de services de transport aérien international (ventes détaxées). L'Australie satisfait donc au paragraphe 3 de l'énoncé de politique générale de l'OACI.

Le Gouvernement australien perçoit, sur les mouvements de passagers, une redevance de 55 \$ (*Passenger Movement Charge*, PMC) due par toute personne partant vers l'étranger, avec ou sans intention de retour en Australie. Le ministère de l'Immigration et de la Protection des frontières a la responsabilité administrative de gérer la PMC dans le cadre principalement d'accords officiels passés avec les transporteurs. La PMC est perçue au moment de la vente du billet et remise au ministère par le transporteur.

La PMC a été instaurée à l'origine pour compenser les coûts du traitement des passagers à la frontière australienne.

---

**AUTRICHE****Paragraphe 1**

**Paragraphe 1 a)** Disposition appliquée en Autriche pour le transport aérien commercial ;

**Paragraphe 1 b)** Des exonérations sont accordées même sans exigence de réciprocité ;

**Paragraphe 1 c)** Des exonérations sont également accordées au départ ;

**Paragraphe 1 d)** Cette définition est acceptable pour l'Autriche ;

**Paragraphe 1 e)** De tels droits et taxes locaux n'existent pas en Autriche ;

**Paragraphe 2** Entièrement acceptable pour l'Autriche.

**Paragraphe 2 a)** L'Autriche a conclu un certain nombre d'accords bilatéraux sur la double imposition, afin d'éviter une imposition multiple notamment dans le domaine de l'aviation civile.

**Paragraphe 3** L'Autriche n'applique pas de taxe sur la vente et l'utilisation du transport aérien international.

**Paragraphe 4** Comme indiqué ci-dessus, l'Autriche respecte l'exonération existante d'imposition de l'aviation civile internationale, à une seule exception : contrairement à la recommandation de l'OACI, une taxe fédérale sur la distance parcourue a été mise en œuvre pour tous les vols internationaux. Cette taxe est de 7 € sur les courtes distances, de 15 € sur les distances moyennes et de 35 € sur les longues distances, par passager au départ.

En outre, comme État membre de l'Union européenne, l'Autriche a appuyé, pour le transport aérien intracommunautaire, l'introduction de l'échange de droits d'émission comme l'instrument approprié pour réduire ou limiter l'impact environnemental de l'aviation civile. De plus, elle appuierait fortement l'instauration d'un système mondial d'échange de droits d'émission ou de toute mesure équivalente, dans le cadre de l'OACI et de la CCNUCC.

---



## AZERBAÏDJAN

La République d'Azerbaïdjan approuve sans réserve les grands principes et recommandations de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien.

**Paragraphe 1** La République d'Azerbaïdjan se conforme aux dispositions du présent document portant sur la taxation du carburant, des lubrifiants, des pièces de rechange et de l'équipement.

**Paragraphe 2** L'exemption mutuelle d'imposition des revenus et bénéfices d'entreprise repose sur le principe de réciprocité et s'appuie sur des accords bilatéraux de transport aérien ou des accords ad hoc permettant d'éviter la double imposition.

**Paragraphe 3** Pour ce qui est des taxes sur la vente des titres de transport, la République d'Azerbaïdjan adhère au principe de l'exemption.

---



**BAHREÏN**

Le Royaume de Bahreïn s'est engagé à appliquer les dispositions et les résolutions relatives à la politique en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international en se guidant sur le Document 8632 et les autres documents pertinents publiés par l'OACI. De ce fait :

- 1) Le Royaume de Bahreïn n'impose actuellement aucune taxe locale sur l'achat de carburant, de lubrifiants et autres produits consommables à usage technique utilisés par les aéronefs étrangers. Cette exemption est explicitement prévue dans les accords bilatéraux conclus avec différents États.
  - 2) Les revenus et bénéfices des transporteurs aériens sont exonérés d'impôt en raison d'accords d'exemption bilatéraux (si l'autre partie en convient) ou d'accords spéciaux passés entre les autorités compétentes des deux pays.
  - 3) Le Royaume de Bahreïn n'impose actuellement aucune taxe sur la vente de services de transport aérien.
-





**BARBADE**

**Paragraphe 3**

Le 27 novembre 2010, la taxe à la valeur ajoutée de 15 % imposée sur les billets de transport aérien pour les voyages au départ de la Barbade a été portée à 17,5 %.

---



**BELGIQUE****Paragraphe 1****A. Carburant et lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs**

Une franchise de droits de douane est accordée sur les combustibles et lubrifiants se trouvant à l'entrée à bord des aéronefs assurant le service des lignes régulières internationales.

Une franchise de droits d'accise est accordée sur les provisions, fournitures, combustibles et lubrifiants se trouvant à l'entrée à bord des aéronefs.

**B. Carburants et lubrifiants livrés à bord d'un aéronef en Belgique**

Les marchandises en provenance de pays tiers à l'UE retirées d'une installation de rétention (entrepôt douanier, par exemple) bénéficient d'une franchise douanière.

Ces marchandises, si elles sont réexportées en dehors du territoire de l'UE, ne sont pas frappées de droits à l'importation. C'est le cas des fournitures pour les avions dont la destination finale est en dehors de l'UE.

Il faut observer que la franchise des droits d'accise est limitée à la fourniture de kérosène indépendamment du vol exécuté.

En ce qui concerne l'enregistrement et la taxe à la valeur ajoutée :

Les Résolutions de l'OACI sont appliquées dans les limites de la 6<sup>e</sup> directive du 17 mai 1977 du Conseil de l'Union européenne (77/388/CEE) transposée dans la législation belge.

Celle-ci comporte un paragraphe disposant que sont exemptées de la taxe :

1. les livraisons et les importations d'avions, d'hydravions, d'hélicoptères et d'appareils analogues, destinés à être utilisés par l'État et par les compagnies de navigation aérienne pratiquant essentiellement le transport international rémunéré de personnes et de biens ;
2. les livraisons à des constructeurs, propriétaires ou exploitants des engins visés à l'alinéa 1) du présent paragraphe, et les importations effectuées par eux d'objets destinés à être incorporés à ces engins ou servant à leur exploitation ;
3. les prestations de services ayant pour objet la construction, la transformation, la réparation, l'entretien et la location des engins et des objets visés aux alinéas 1) et 2) de ce paragraphe ;
4. les livraisons aux compagnies aériennes visées à l'alinéa 1 de ce paragraphe et les importations effectuées par elles de biens destinés à l'avitaillement des avions, hydravions, hélicoptères et appareils analogues que ces compagnies utilisent ;
5. les prestations de services, autres que celles visées à l'alinéa 3) de ce paragraphe, effectuées pour les besoins directs des appareils visés à l'alinéa 1) de ce paragraphe, à l'exception des appareils utilisés par l'État, et de leur cargaison, telles que le remorquage, le pilotage, le sauvetage et l'expertise, l'utilisation des aérodromes, les services nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au séjour des appareils sur les aérodromes, les services fournis aux compagnies de navigation aérienne par les agents des compagnies aériennes en leur qualité d'agent, l'assistance fournie aux passagers et aux équipages pour le compte des compagnies aériennes.

Le code relatif à la TVA prévoit également une exemption de la taxe pour les importations et acquisitions intracommunautaires de biens dont la livraison par les assujettis est, en tout état de cause, exemptée à l'intérieur du pays.

Des dispositions d'application du code TVA prévoient également l'importation définitive, en franchise de taxe, des provisions se trouvant à bord des aéronefs assurant le service des lignes régulières internationales.

Les dispositions de la législation belge sont conformes aux objectifs du paragraphe 1 de la Résolution de l'OACI. Il est à noter, cependant, que ces exemptions ne s'appliquent qu'aux aéronefs utilisés pour le transport international de personnes et de biens, contrairement aux dispositions du paragraphe 1, alinéa a), du document et au paragraphe 3 des commentaires du Conseil.

**Paragraphe 2 a) Revenu des entreprises de transport aérien international et de l'exploitation d'aéronefs**

Le Code belge de l'impôt sur les revenus permet d'exonérer sous conditions de réciprocité les bénéficiaires qu'une entreprise étrangère retire, en Belgique, de l'exploitation d'aéronefs dont elle est propriétaire ou affréteur et qui font escale en Belgique. Il s'agit d'une exonération de l'impôt belge des non-résidents, en principe le seul impôt pouvant frapper les revenus en question.

**Paragraphe 2 b) Conventions préventives de la double imposition**

Dans la grande majorité de ses conventions préventives de la double imposition, la Belgique a inclus, suivant en cela le modèle de convention de l'OCDE, une disposition stipulant que les bénéficiaires provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'État contractant où le siège de la direction effective de l'entreprise est situé ou dans l'État de résidence de cette entreprise.

Ceci vaut également pour les gains en capital provenant de l'aliénation des aéronefs, pour les rémunérations reçues au titre d'un emploi salarié exercé à bord d'aéronefs, ainsi que pour les éventuels impôts sur la fortune constituée par ces aéronefs.

Ces conventions préventives de la double imposition visent, en ce qui concerne la Belgique, l'impôt des personnes physiques, l'impôt des sociétés, l'impôt des personnes morales, l'impôt des non-résidents, la cotisation spéciale assimilée à l'impôt des personnes physiques et la contribution complémentaire de crise, y compris les précomptes, les centimes additionnels auxdits précomptes ainsi que les taxes additionnelles à l'impôt des personnes physiques, perçus pour le compte de la Belgique, de ses subdivisions politiques ou de ses collectivités locales.

**Paragraphe 3** Sous réserve de ce qui a été mentionné dans le commentaire sur le paragraphe 2 concernant les revenus des entreprises de transport aérien international, il n'y a pas, en Belgique, de taxe spécifique de vente perçue sur les transports aériens internationaux ou sur les billets de passage internationaux.

Il existe des redevances aéroportuaires dont le produit est destiné à rémunérer des services rendus ou à financer des investissements utiles à l'aviation civile. C'est notamment le cas pour l'utilisation des installations aménagées à l'intention des passagers et pour les surfaces occupées par des sociétés d'assistance aéroportuaire (*handling*).

Les redevances de décollage et d'atterrissage des avions sont fixées selon un taux variable en fonction de la masse de l'aéronef, de sa catégorie acoustique et de l'heure des opérations. Cette variation est destinée à protéger l'environnement et la quiétude des riverains.

---



**BOTSWANA**

Le Botswana fait sienne la Résolution du Conseil de l'OACI du 24 février 1999, telle qu'elle figure dans le Doc 8632, troisième édition, 2000. La présente législation n'exige pas l'imposition de taxes ou de droits de quelque nature que ce soit sur les articles en question. À titre de précaution, les accords bilatéraux de services aériens passés avec d'autres pays contiennent des articles qui exonèrent les compagnies de navigation aérienne désignées du paiement de ces taxes et droits dans le cas d'aéronefs qui assurent des services aériens internationaux, sur la base de la réciprocité.

Le Botswana tiendra l'OACI informée de toute modification ultérieure de sa position à l'égard de cette résolution.

---





## BURKINA FASO

Conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago, le Burkina Faso applique la politique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international.

### **I. Redevances de services d'aéroport**

Les redevances de services d'aéroport liés à des services publics d'aéroport sont une source de rémunération des gestionnaires d'aéroports pour les services qu'ils fournissent.

Ces redevances sont ajustées selon des critères pertinents, objectifs et transparents concernant les coûts associés à la fourniture des services. Ces redevances sont conformes aux recommandations de l'OACI.

### **II. Taxes sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique**

Conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago et aux dispositions des accords bilatéraux en vigueur, le Burkina Faso applique, sur une base de réciprocité, l'exemption de droits de douane et autres droits sur le carburant, les lubrifiants, les produits consommables à usage technique, les pièces de rechange, etc.

### **III. Taxation des revenus**

S'agissant de la taxation des revenus des compagnies aériennes, aux termes des accords bilatéraux de transport aérien signés entre le Burkina Faso et d'autres États, les revenus tirés de l'exploitation de services aériens internationaux ne sont pas soumis à double imposition.

---



---

**BURUNDI****Observations générales**

Le Burundi applique les dispositions du Document 8632 et n'a pas de restrictions à l'égard de la Résolution. Des conventions relatives à l'exemption et à la réciprocité sont spécifiées dans les accords bilatéraux de transport aérien entre le Burundi et le pays de l'entreprise de transport aérien concernée.

**Paragraphe 1**

Le Gouvernement du Burundi accorde l'exemption des droits de douane et autres droits frappant le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique lorsqu'ils sont utilisés dans le transport aérien international.

De plus, il tient à ce qu'une telle clause figure dans les accords bilatéraux de transport aérien pour s'assurer de la réciprocité.

**Paragraphe 2**

Au Burundi, l'imposition des revenus des entreprises de transport aérien ainsi que l'imposition des aéronefs ou d'autres biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international se font dans l'État où se trouve effectivement le siège de l'entreprise en question.

Les accords bilatéraux de transport aérien négociés par le Burundi doivent comporter une clause relative à l'imposition pour assurer un traitement réciproque de ses entreprises de transport aérien international.

**Paragraphe 3**

Le Gouvernement du Burundi ne perçoit aucune taxe sur la vente ou l'utilisation de services du transport aérien international.

---



**CAMEROUN**

Le Cameroun n'a aucune objection à l'égard des orientations de l'OACI concernant la politique en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international.

---



**CANADA****Observations générales**

Le système de gouvernement canadien est de type fédératif. La constitution canadienne accorde aux gouvernements provinciaux certains pouvoirs en matière d'imposition et n'exige pas que les provinces se conforment aux politiques du gouvernement fédéral dans l'exercice de ces pouvoirs. Les administrations municipales se sont vu conférer par les gouvernements respectifs leurs propres pouvoirs de taxation, bien que limités.

Les observations qui suivent ne concernent donc, sauf autre indication, que les taxes et droits imposés par le gouvernement fédéral du Canada.

**Paragraphe 1****Paragraphe 1 a) Carburant**

Le carburant d'aviation utilisé pour la fourniture de services de transport aérien internationaux est exempté de droits de douane et taxes d'accise fédéraux.

Il y a exemption de la taxe fédérale sur les produits et services (TPS) et de la taxe de vente harmonisée (TVH), perçue au lieu de la TPS dans les provinces qui ont harmonisé leurs taxes sur les ventes au détail avec la TPS, dans le cas du carburant d'aviation qui est utilisé pour la fourniture de services de transport aérien internationaux.

Toutes les provinces du Canada imposent des taxes sur le carburant d'aviation, mais la plupart accordent un allègement partiel ou intégral à l'égard du carburant d'aviation utilisé pour la fourniture de services de transport aérien internationaux.

**Lubrifiants ou autres produits consommables à usage technique**

Les provisions de bord, lubrifiants et autres produits consommables à usage technique utilisés pour la fourniture de services de transport aérien international sont pour la plupart exemptés des droits de douane et taxes d'accise fédéraux.

Un allègement ou un remboursement de la TPS/TVH est accordé dans le cas de produits consommables à usage technique qui sont utilisés pour la fourniture de services de transport aérien internationaux.

**Paragraphe 1 a) Dernier alinéa**

L'allègement de la TPS/TVH décrit ci-dessus s'applique, en général, uniquement lorsqu'un transporteur aérien fournit des services de transport internationaux dans le cadre de ses activités commerciales.

**Paragraphe 1 e) Voir les Observations générales ci-dessus.****Paragraphe 2****Paragraphe 2 a) 1) Il n'est perçu aucun impôt sur les revenus que des non-résidents tirent de l'exploitation d'aéronefs assurant des services internationaux, à condition que leur pays de résidence accorde une dispense substantiellement similaire aux résidents du Canada.**

**Paragraphe 2 a) 2)** Voir les **Observations générales** ci-dessus.

**Paragraphe 2 b)** Lorsque des non-résidents sont exonérés d'impôt fédéral sur le revenu et le capital directement liés à l'exploitation d'aéronefs assurant des services internationaux, les provinces offrent un simple allègement d'impôt.

**Paragraphe 2 c)** Le Canada a conclu avec les pays suivants des accords, actuellement en vigueur, qui visent à éviter une double imposition : Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Arménie, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Bangladesh, Barbade, Belgique, Brésil, Bulgarie, Cameroun, Chili, Chine, Chine (RAS de Hong Kong), Chypre, Colombie, Côte d'Ivoire, Croatie, Danemark, Égypte, Émirats arabes unis, Équateur, Espagne, Estonie, États-Unis, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Grèce, Guyana, Hongrie, Inde, Indonésie, Irlande, Islande, Israël, Italie, Jamaïque, Japon, Jordanie, Kazakhstan, Kenya, Kirghizistan, Koweït, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malaisie, Malte, Maroc, Mexique, Mongolie, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Ouzbékistan, Pakistan, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République de Corée, République de Moldova, République dominicaine, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni, Sénégal, Serbie, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Sri Lanka, Suède, Suisse, Tchéquie, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Ukraine, Venezuela, Viet Nam, Zambie et Zimbabwe.

**Paragraphe 3** Les services de transport aérien de passagers et de fret internationaux sont généralement exemptés de TPS/TVH. Les services de transport aérien de passagers entre le Canada et les États-Unis continentaux ou les îles de Saint-Pierre-et-Miquelon sont assujettis à la TPS/TVH si le transport a son origine au Canada.

Il y a certaines redevances d'usage perçues au Canada par le gouvernement fédéral et d'autres fournisseurs de services qui sont utilisées pour contribuer à assumer les coûts de fourniture d'installations et services pour l'aviation civile. Ces redevances ne sont donc pas des taxes aux fins de la Résolution du Conseil sur l'imposition du transport aérien international. Elles incluent :

- Les frais facturés aux transporteurs aériens par Nav Canada, société du secteur privé à but non lucratif, pour financer les coûts de la fourniture des services de navigation aérienne au Canada ;
- La redevance de sûreté pour les passagers du transport aérien, imposée par le gouvernement fédéral aux passagers du transport aérien pour financer le coût des mesures de sûreté prises pour les voyages aériens ;
- Les frais d'améliorations aéroportuaires imputés par certains aéroports du Canada pour aider à financer des améliorations aux aéroports.



---

**CHILI**

**Paragraphe 1** La Direction générale de l'aéronautique civile du Chili est entièrement d'accord avec la résolution. Cette position s'inscrit dans le droit fil de l'exonération d'imposition accordée par le Chili dans les cas visés au paragraphe 1 du Doc 8632.

**Paragraphe 2** Pour éviter une double imposition multilatérale, le Chili conclut des traités et accords internationaux avec certains pays étrangers dans le domaine spécifique du transport aérien.

En général, ce type d'accord exonère d'imposition les revenus que les entreprises de transport de l'autre État contractant tirent de leurs activités, pourvu que cette exonération d'imposition soit soumise au principe de réciprocité dans cet autre État. Le Chili a signé des traités avec l'Allemagne, l'Argentine, le Brésil, la Colombie, l'Espagne, les États-Unis, la France, le Panama, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela.

**Paragraphe 3** Au Chili, la vente des billets est exonérée de la taxe à la valeur ajoutée (TVA).

---



## CHINE

- Paragraphe 1** La taxe professionnelle étant déjà en pratique remplacée par une taxe sur la valeur ajoutée dans le secteur chinois du transport, les compagnies aériennes pourront désormais déduire la TVA qu'elles paient sur leurs achats de carburant d'aviation. Comme l'indique l'avis du ministère des Finances et de l'Administration nationale des impôts sur l'Abolition de la politique relative à l'utilisation de carburant d'aviation d'importation et sous douane par les vols civils internationaux (Caishui [2013] n° 42), la TVA est réinstaurée sur le carburant d'aviation d'importation et sous douane actuellement vendu aux vols civils internationaux, et la politique antérieure d'exemption de la TVA est par conséquent abolie.
- Paragraphe 2** Une liste des pays avec lesquels la Chine a conclu un accord visant à éviter la double imposition est jointe.
- Paragraphe 3** Chaque passager au départ sur un vol international ou régional paie 90 RMB, dont 70 RMB au titre du Fonds de développement de l'aviation civile et 20 RMB pour le Fonds de développement du tourisme.

## CONVENTIONS FISCALES EN VIGUEUR

<i>N°</i>	<i>Pays</i>	<i>Signée le</i>	<i>En vigueur depuis le</i>	<i>Applicable depuis le</i>
1	JAPON	1983.9.6	1984.6.26	1985.1.1
2	ÉTATS-UNIS	1984.4.30	1986.11.21	1987.1.1
3	FRANCE	1984.5.30	1985.2.21	1986.1.1
4	ROYAUME-UNI	1984.7.26	1984.12.23	1985.1.1
5	BELGIQUE	1985.4.18	1987.9.11	1988.1.1
6	ALLEMAGNE	1985.6.10	1986.5.14	1985.1.1/7.1
7	MALAISIE	1985.11.23	1986.9.14	1987.1.1
8	NORVÈGE	1986.2.25	1986.12.21	1987.1.1
9	DANEMARK	1986.3.26	1986.10.22	1987.1.1
10	FINLANDE	1986.5.12	1987.12.18	1988.1.1
11	CANADA	1986.5.12	1986.12.29	1987.1.1
12	SUÈDE	1986.5.16	1987.1.3	1987.1.1
13	NOUVELLE-ZÉLANDE	1986.9.16	1986.12.17	1987.1.1
14	THAÏLANDE	1986.10.27	1986.12.29	1987.1.1
15	ITALIE	1986.10.31	1989.11.14	1990.1.1

---

16	PAYS-BAS	1987.5.13	1988.3.5	1989.1.1
17	TCHÉCOSLOVAQUIE	1987.6.11	1987.12.23	1988.1.1
18	POLOGNE	1988.6.7	1989.1.7	1990.1.1
19	AUSTRALIE	1988.11.17	1990.12.28	1991.1.1
20	BULGARIE	1989.11.6	1990.5.25	1991.1.1
21	PAKISTAN	1989.11.15	1989.12.27	1989.1.1/7.1
22	KOWEÏT	1989.12.25	1990.7.20	1989.1.1
23	SUISSE	1990.7.6	1991.9.27	1990.1.1
24	CHYPRE	1990.10.25	1991.10.5	1992.1.1
25	ESPAGNE	1990.11.22	1992.5.20	1993.1.1
26	ROUMANIE	1991.1.16	1992.3.5	1993.1.1
27	AUTRICHE	1991.4.10	1992.11.1	1993.1.1
28	BRÉSIL	1991.8.5	1993.1.6	1994.1.1
29	MONGOLIE	1991.8.26	1992.6.23	1993.1.1
30	HONGRIE	1992.6.17	1994.12.31	1995.1.1
31	MALTE	1993.2.2	1994.3.20	1995.1.1
32	ÉMIRATS ARABES UNIS	1993.7.1	1994.7.14	1995.1.1
33	LUXEMBOURG	1994.3.12	1995.7.28	1996.1.1
34	CORÉE	1994.3.28	1994.9.27	1995.1.1
35	RUSSIE	1994.5.27	1997.4.10	1998.1.1
36	PAPOUASIE- NOUVELLE- GUINÉE	1994.7.14	1995.8.16	1996.1.1
37	INDE	1994.7.18	1994.11.19	1995.1.1
38	MAURICE	1994.8.1	1995.5.4	1996.1.1
39	CROATIE	1995.1.9	2001.5.18	2002.1.1
40	BÉLARUS	1995.1.17	1996.10.3	1997.1.1
41	SLOVÉNIE	1995.2.13	1995.12.27	1996.1.1
42	ISRAËL	1995.4.8	1995.12.22	1996.1.1
43	VIET NAM	1995.5.17	1996.10.18	1997.1.1

44	TURQUIE	1995.5.23	1997.1.20	1998.1.1
46	ARMÉNIE	1996.5.5	1996.11.28	1997.1.1
47	JAMAÏQUE	1996.6.3	1997.3.15	1998.1.1
48	ISLANDE	1996.6.3	1997.2.5	1998.1.1
49	LITUANIE	1996.6.3	1996.10.18	1997.1.1
50	LETTONIE	1996.6.7	1997.1.27	1998.1.1
51	OUZBÉKISTAN	1996.7.3	1996.7.3	1997.1.1
52	BANGLADESH	1996.9.12	1997.4.10	(Chine) 98.1.1 (Bangladesh) 98.7.1
53	YUGOSLAVIE	1997.3.21	1998.1.1	1998.1.1
54	SOUDAN	1997.5.30	1999.2.9	2000.1.1
55	MACÉDOINE	1997.6.9	1997.11.29	1998.1.1
56	ÉGYPTE	1997.8.13	1999.3.24	2000.1.1
57	PORTUGAL	1998.4.21	2000.6.7	2001.1.1
58	ESTONIE	1998.5.12	1999.1.8	2000.1.1
59	LAOS	1999.1.25	1999.6.22	2000.1.1
60	SEYCHELLES	1999.8.26	1999.12.17	2000.1.1
61	PHILIPPINES	1999.11.18	2001.3.23	2002.1.1
62	IRLANDE	2000.4.19	2000.12.29	(Chine) 2001.1.1 (Irlande) 2001.4.6
63	AFRIQUE DU SUD	2000.4.25	2001.1.7	2002.1.1
64	BARBADE	2000.5.15	2000.10.27	2001.1.1
65	MOLDOVA	2000.6.7	2001.5.26	2002.1.1
66	CUBA	2001.4.13	2003.10.17	2004.1.1
67	VENEZUELA	2001.4.17	2004.12.23	2005.1.1
68	KAZAKHSTAN	2001.9.12	2003.7.27	2004.1.1
69	INDONÉSIE	2001.11.7	2003.8.25	2004.1.1
70	OMAN	2002.3.25	2002.7.20	2003.1.1
71	TUNISIE	2002.4.16	2003.9.23	2004.1.1

72	IRAN	2002.4.20	2003.8.14	2004.1.1
73	BAHREÏN	2002.5.16	2002.8.8	2003.1.1
74	GRÈCE	2002.6.3	2005.11.1	2006.1.1
75	KIRGHIZISTAN	2002.6.24	2003.3.29	2004.1.1
76	MAROC	2002.8.27	2006.8.16	2007.1.1
77	SRI LANKA	2003.8.11	2005.5.22	2006.1.1
78	TRINITÉ-ET-TOBAGO	2003.9.18	2005.5.22	2005.6.1/2006.1.1
79	ALBANIE	2004.9.13	2005.7.28	2006.1.1
80	BRUNÉI DARUSSALAM	2004.9.21	2006.12.29	2007.1.1
81	AZERBAÏDJAN	2005.3.17	2005.8.17	2006.1.1
82	GÉORGIE	2005.6.22	2005.11.10	2006.1.1
83	MEXIQUE	2005.9.12	2006.3.1	2007.1.1
84	ARABIE SAOUDITE	2006.1.23	2006.9.1	2007.1.1
85	ALGÉRIE	2006.11.6	2007.7.27	2008.1.1
86	SINGAPOUR	2007.7.11	2007.9.18	2008.1.1

**(RAS DE HONG KONG) (RAS DE MACAO)**

N°	Région	Signée le	En vigueur depuis le	Applicable depuis le
1	RAS DE HONG KONG	2006.8.21	2006.12.8	(Partie continentale) : 2007.1.1 (RAS de Hong Kong) : 2007.4.1
2	RAS DE MACAO	2003.12.27	2003.12.30	2004.1.1

**Accord sur la taxation des revenus du transport international  
(Transport aérien)**

1. Taxation mutuelle des revenus d'entreprise	Perception de taxes n'excédant pas 1,5 % du revenu total : les Philippines	Convention (ou accord) visant à éviter la double imposition
2. Exemption mutuelle de la taxation des revenus d'entreprise	Tous les pays (régions) qui ont conclu des conventions fiscales avec la Chine, sauf ceux qui figurent au point 1	Convention (ou accord) visant à éviter la double imposition

	Zimbabwe, Turkménistan, Syrie, Pérou, Madagascar, Liban, Afghanistan, Zaïre, Brunéi Darussalam	Clauses fiscales dans l'accord sur les services aériens
3. Exemption mutuelle de l'impôt sur le revenu des particuliers	Zimbabwe, Viet Nam, Mongolie, Laos, Koweït, Bangladesh, Oman, Brunéi Darussalam, Ukraine, Kazakhstan, Maldives, Ouzbékistan, Turkménistan, ex-Union soviétique, Liban, Kirghizistan, Bélarus	Clauses fiscales dans l'accord sur les services aériens
	République de Corée	Protocole à la convention fiscale
	France, Royaume-Uni, Bahreïn	Convention bilatérale spéciale sur l'exemption de taxe mutuelle pour le transport international
4. Exemption mutuelle de l'impôt indirect	Japon, Danemark, Singapour, Émirats arabes unis, République de Corée, Inde, Maurice, Slovénie, Israël, Ukraine, Jamaïque, Malaisie (Protocole de 2000), Hong Kong, Macao	Accord (ou convention) visant à éviter la double imposition
	Zimbabwe, Viet Nam, Ouzbékistan, États-Unis, Ukraine, Turkménistan, Syrie, Roumanie, Pérou, Oman, Nouvelle-Zélande, Madagascar, Liban, Kirghizistan, Koweït, Kazakhstan, Israël, Canada, Brunéi Darussalam, Belgique, Bélarus	Clauses fiscales dans l'accord sur les services aériens
	États-Unis, France, Thaïlande, Turquie, Luxembourg, Pays-Bas, Finlande, Singapour, Sri Lanka, Bahreïn	Accord ou échange de lettre sur l'exemption mutuelle de la taxation des revenus du transport international





**CHINE (RAS DE HONG KONG)**

**Paragraphe 1**

Ces dispositions sont mises en œuvre.

**Paragraphe 2**

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a conclu avec plusieurs pays un article visant à éviter la double imposition, à inclure dans ses accords de services aériens, ou un accord distinct visant à éviter la double imposition des revenus tirés de transports aériens. Les négociations se poursuivent avec d'autres partenaires aéronautiques.

**Paragraphe 3**

Ces dispositions sont mises en œuvre, sauf en ce qui concerne la taxe de départ de passager aérien, qui est exigible de tout passager quittant Hong Kong par la voie des airs, sauf dérogation.

---



**CHINE (RAS DE MACAO)**

Macao fera de son mieux pour formuler et appliquer une politique en conformité avec les principes énoncés dans la Résolution du Conseil.

---



---

**CHYPRE**

- Paragraphe 2 a) 1)** En ce qui concerne la taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et la taxation des aéronefs et autres biens meubles, en vertu des dispositions de l'article 18 de la Loi de l'impôt sur le revenu, les profits ou bénéfices provenant d'activités d'exploitation d'aéronefs exercées par une personne qui n'est pas résidente à Chypre aux fins de la fiscalité, sont exonérés d'impôt pourvu que le Ministre des finances ait pu s'assurer que le pays dans lequel cette personne est résidente accorde une exonération équivalente aux personnes qui sont résidentes à Chypre.
- Paragraphe 2 c)** En vertu des Accords pour l'évitement de la double imposition conclus entre Chypre et d'autres États, les bénéfices retirés de l'exploitation d'aéronefs dans le trafic international ne sont imposables que dans l'État contractant dans lequel est située la direction effective de l'entreprise.
-



## COLOMBIE

L'Autorité de l'aviation civile colombienne est entièrement d'accord sur le fait qu'une augmentation de l'imposition pourrait avoir un impact sur la croissance et le développement du transport aérien. Elle considère que les décisions relatives à de telles questions, qui sont d'une grande importance pour tout État, devraient être prises sur la base des connaissances et des capacités que les États jugent applicables aux questions d'imposition, et en conformité avec la politique fiscale de chacun.

Seule une étude attentive de la question par chaque État assurera qu'une charge financière accrue sur le transport aérien n'entraîne pas une discrimination défavorable contre l'aviation civile internationale par rapport à d'autres modes de transport. La structure fiscale jugée appropriée par chaque État devrait être fondée sur ce principe.

Comme État membre de l'OACI, la Colombie accepte la politique établie dans le Doc 8632 (2000) qui traite de la taxation : 1) du carburant, des lubrifiants et autres produits ; 2) des revenus des entreprises de transport aérien international et des aéronefs ou autres biens meubles ; 3) de la vente ou de l'utilisation de services de transport aérien international.

Les mesures suivantes, entre autres, illustrent les mesures adoptées par notre gouvernement national en accord avec cette politique :

- 1) La charge fiscale sur l'industrie de l'aviation est généralement semblable à celle à laquelle sont soumis les autres secteurs de l'économie nationale.
- 2) Le carburant d'aviation utilisé pour les services de transport aérien internationaux n'est pas soumis à taxation car il est considéré comme une exportation.
- 3) Toutes les recettes des transporteurs aériens internationaux sont considérées comme revenus mixtes et sont imposées au taux de 33 % sur le revenu imposable.
- 4) En ce qui concerne les passagers, en général, une taxe à la valeur ajoutée (TVA) de 16 % est appliquée sur la vente de billets. Toutefois, sur les vols AR internationaux, cette taxe est appliquée seulement sur 50 % du prix du billet (8 %).
- 5) Le transport de fret international est exempté de la TVA.
- 6) Afin d'éviter l'imposition multiple, un accord pour éliminer la taxation en double a été conclu avec le Gouvernement du Panama.
- 7) La Convention sur les intérêts internationaux dans les équipements mobiles et son Protocole concernant les équipements aéronautiques (UNIDROIT) ont été formalisés.





**CUBA**

Cuba est d'accord avec la Résolution du Conseil sur les questions visées dans la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international. Cette Résolution est en harmonie avec les dispositions de la législation cubaine en vigueur.

---



---

**ÉGYPTE****Observations générales**

Il est nécessaire de se conformer à la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international, en accord avec l'article 24 de la Convention de Chicago.

Les redevances d'aéroport et de services aéronautiques perçues par l'Égypte sont appropriées au regard des coûts afférents à la fourniture de ces services et sont conformes aux recommandations de l'OACI ; elles sont également raisonnables si on les compare aux redevances perçues par d'autres pays.

**Paragraphe 1**

Conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago et aux dispositions des accords bilatéraux auxquels l'Égypte est partie, aucune taxe n'est perçue sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique.

**Paragraphe 2**

Pour ce qui est de l'imposition des revenus des compagnies aériennes, l'Égypte conclut des accords bilatéraux avec divers pays afin d'éviter la double imposition des revenus et des ventes des compagnies aériennes, sur une base de réciprocité.

---



**ÉMIRATS ARABES UNIS**

La réglementation appliquée par les Émirats arabes unis est entièrement conforme à la politique de l'OACI en matière d'imposition, énoncée dans le Doc 8632.

---



---

**ÉQUATEUR**

- Paragraphe 1** L'Équateur applique le paragraphe 1, alinéas a), b), c) et d), du dispositif. Quant au paragraphe 1 e), une taxe est perçue sur la valeur de chaque gallon de carburant d'aviation et de lubrifiants utilisé en Équateur par tout aéronef assurant des services aériens commerciaux internationaux ou intérieurs (art. 28 de la loi sur l'aviation civile), conformément aux dispositions établies en vue de financer le coût des installations et des services.
- Paragraphe 2** L'Équateur dispose d'une réglementation selon laquelle toutes les entreprises et tous les individus sont assujettis à un « impôt sur le revenu » annuel, qui doit être payé au Ministère des finances.
- Paragraphe 3** En Équateur, il n'y a pas de taxe sur les montants bruts des recettes ou des ventes réalisées par les exploitants.
- La vente des billets de passage délivrés en Équateur pour des vols internationaux est frappée d'une taxe de 10 % de leur valeur. Ces montants sont recueillis par le Ministère des finances.
- Toute modification sera notifiée à l'Organisation.
-





**ESPAGNE****Paragraphe 1****Taxe à la valeur ajoutée**

En ce qui concerne les taxes de transport aérien et la taxe à la valeur ajoutée (TVA), la législation en matière de TVA, en Espagne, contient les mesures nécessaires à l'application des principes énoncés au paragraphe 1 du document en question de l'OACI (Doc 8632), dans la mesure où cette taxe est visée (voir la loi 37/1992, articles 18, 22, 24, 26 et 27).

**Taxes spéciales**

Il convient de mentionner les faits ci-après en ce qui concerne les taxes spéciales dans le domaine du transport aérien :

1. Les lubrifiants destinés aux aéronefs exploités en transport aérien international ne sont pas assujettis à la taxe que l'Espagne perçoit sur les hydrocarbures, car ces lubrifiants ne sont pas visés par cette taxe (article 46, paragraphe 1, de la loi 38/1992 relative aux taxes spéciales, en date du 28 décembre).
2. Les carburants (carburant d'aviation et kérosène) destinés à la navigation aérienne (vols internationaux ou vols intérieurs), sauf pour l'aviation de loisir privée, sont exonérés de la taxe sur les hydrocarbures [article 51, paragraphe 2, alinéa a), de la loi 38/1992 sur les taxes spéciales, en date du 28 décembre].

À cette fin, la législation espagnole définit l'aviation de loisir privée comme étant l'utilisation d'un aéronef qui n'appartient pas au domaine public par son propriétaire (ou par une personne autorisée à l'utiliser dans le cadre d'un contrat de location ou en vertu de tout autre arrangement) à des fins non commerciales, et plus particulièrement à des fins autres que le transport de passagers ou de marchandises ou la fourniture de services contre rémunération.

**Droits de douane**

En ce qui concerne les droits de douane sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique :

1. Le Règlement 918/83 relatif aux exonérations de droits de douane dispose, en son article 133, que « *les dispositions du présent Règlement n'empêchent pas les États membres d'accorder : ... 1 g) les exonérations accordées dans le cadre des accords conclus sur une base de réciprocité avec des pays tiers parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago 1944) pour l'application des pratiques recommandées 4.42 et 4.44 de l'Annexe 9 à cette Convention.* »
2. Le paragraphe 1, alinéa a) 1), du Doc 8632, qui contient la Résolution du Conseil de l'OACI, évoque l'exonération des droits de douane sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique se trouvant à bord de l'aéronef à l'arrivée sur le territoire douanier d'un autre État, à condition qu'aucune quantité ne soit débarquée. Cette disposition, qui figurait dans ses grandes lignes à l'article 24, alinéa a), de la Convention de Chicago, a été étendue de façon à toucher d'autres produits à usage technique tels que ceux mentionnés ci-dessus, bien que les dispositions de l'article 24 de la Convention soient élargies en ce sens qu'il n'y a pas d'obligation que ces produits soient encore à bord de l'aéronef à son départ du territoire douanier.

L'Espagne n'a exprimé aucune réserve à propos du paragraphe 4.42 de l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale en ce qui concerne les produits

consommables, et c'est pourquoi il n'y aura pas de difficulté à appliquer le paragraphe 1, alinéa a) 1), du document mentionné ci-dessus.

S'agissant du paragraphe 1, alinéa a) 2), si l'aéronef quitte l'État à destination d'un autre territoire douanier dans le même État ou tout autre État, il n'y aura pas de droits de douane à payer étant donné que les produits consommables sont domestiques.

En ce qui concerne le carburant, il convient de noter ce qui suit :

L'article 8.7 de la Directive 92/81 de l'UE énonce ce qui suit :

« Au plus tard le 31 décembre 1977, le Conseil examine les exonérations prévues aux paragraphes 1 (b) [(art. 8.1.b) exonération du carburant d'aviation commercial] et 2 (b), sur la base d'un rapport de la Commission et en tenant compte des coûts externes engendrés par ces moyens de transport et des implications écologiques et, statuant à l'unanimité, sur proposition de la Commission, décide s'il convient de supprimer ou de modifier ces exonérations. »

Dans ce contexte, certains États membres de l'Union européenne ont déjà déclaré leur position en faveur de l'abolition de cette exonération pour des raisons environnementales. La position de l'Espagne à cet égard reste à définir par les divers ministères concernés.

De plus, en ce qui concerne le paragraphe 1, alinéa a) 3), lorsqu'un aéronef fait successivement escale à deux aéroports ou davantage situés dans le même territoire douanier, les provisions de bord sont domestiques et ne sont pas soumises à droits de douane.

La taxe à la valeur ajoutée et les taxes spéciales sont régies par la législation en vigueur [lois 37/1992 et 38/1992, articles 22.6 et 9, paragraphe f)]. Les réglementations sur la TVA et les taxes spéciales pourraient être appliquées aux autres dispositions fiscales telles que celles qui réglementent l'IGIC et l'APIC aux Canaries et la loi en matière de taxes de production et d'importation à Ceuta et Melilla.

## **Paragraphe 2**

À propos du paragraphe 2 concernant les charges fiscales frappant les revenus des entreprises de transport aérien international, l'Espagne a signé 35 accords pour éviter la double imposition internationale dans le domaine des impôts sur les revenus et les biens. Ces accords contiennent un article concernant les profits tirés de l'exploitation internationale des aéronefs, disposant que ces profits ne peuvent être taxés que dans l'État de l'exploitant. Pour la plupart, il s'agit de l'État dans lequel l'entreprise a le siège effectif de son exploitation ; pour les autres, il s'agit de l'État de résidence de l'entreprise.

Dans le cas des États avec lesquels il n'y a pas d'accord pour éviter la double imposition internationale des revenus et des biens, il existe des accords de navigation aérienne qui visent également à limiter les charges fiscales sur les bénéfices à l'État de l'exploitant, ainsi que des accords unilatéraux qui fondent l'exonération des exploitants non résidents sur la réciprocité et dont l'application se fait par ordonnance.

La Pièce jointe contient une liste des accords concernant la double imposition, ratifiés par l'Espagne à ce jour, ainsi qu'une liste des accords et des ordonnances ministérielles actuellement en vigueur.

## **Paragraphe 3**

S'agissant des principes énoncés dans cette section, la réglementation espagnole prévoit l'exonération totale du transport aérien international de passagers de la taxe à la valeur ajoutée (Loi 37/1992, article 22, paragraphe 13).

## PIÈCE JOINTE

PAYS AVEC LESQUELS L'ESPAGNE A DES ACCORDS  
SUR LA DOUBLE IMPOSITION DES REVENUS ET DES BIENS

*Note.*— Dans la liste ci-dessous, BOE signifie Boletín Oficial del Estado et O.M. signifie Orden Ministerial (ordre ministériel).

FRANCE	27-6-73 (BOE 7-5-75) O.M. 28-4-78 (BOE 6-9-78) Agreement Comp. 6-12-77 (BOE 30-4-79).
SUÈDE	16-6-76 (BOE 22-1-77) O.M. 27-7-77 (BOE 9-8-77) O.M. 18-2-80 (BOE 1-3-80).
NORVÈGE	25-4-63 (BOE 17-7-64).
SUISSE	26-4-66 (BOE 3-3-67) O.M. 20-11-68 (BOE 26-11-68).
AUTRICHE	20-12-66 (BOE 6-1-68) O.M. 26-3-71 (BOE 29-4-71).
ALLEMAGNE	5-12-66 (BOE 8-4-68) O.M. 10-11-75 (BOE 4-12-75) O.M. 30-12-77 (BOE 17-1-78).
FINLANDE	15-11-67 (BOE 11-12-68).
BELGIQUE	24-9-70 (BOE 27-10-72) O.M. 27-2-73 (BOE 26-3-73).
PAYS-BAS	16-6-71 (BOE 16-10-72) O.M. 31-1-75 (BOE 13-2-75).
DANEMARK	3-7-72 (BOE 28-1-74) O.M. 4-12-78 (BOE 5-1-79).
JAPON	13-2-74 (BOE 2-12-74).
BRÉSIL	14-11-74 (BOE 31-12-75).
ROYAUME-UNI	21-10-75 (BOE 18-11-76) O.M. 22-9-77 (BOE 11-10-77).
ROUMANIE	24-5-79 (BOE 2-10-80).
ITALIE	8-9-77 (BOE 22-12-80).
CANADA	23-11-76 (BOE 6-2-81).
TCHÉCOSLOVAQUIE	8-5-80 (BOE 14-7-81).
POLOGNE	15-11-79 (BOE 15-6-82).
MAROC	10-7-78 (BOE 22-5-85).
URSS	1-3-85 (BOE 22-9-86).
TUNISIE	2-7-82 (BOE 3-3-87).

---

LUXEMBOURG	3-6-86 (BOE 4-8-87).
HONGRIE	9-7-84 (BOE 24-11-87).
ÉTATS-UNIS	22-2-90 (BOE 22-12-90).
BULGARIE	6-3-90 (BOE 12-7-91).
CHINE	22-11-90 (BOE 25-6-92).
AUSTRALIE	24-3-92 (BOE 29-12-92).
ÉQUATEUR	20-5-91 (BOE 5-5-93).
ARGENTINE	21-7-92 (BOE 9-9-94).
MEXIQUE	24-7-92 (BOE 27-10-94).
INDE	(BOE 7-2-95).
IRLANDE	(BOE 27-12-94).
PHILIPPINES	(BOE 15-12-94).
RÉPUBLIQUE DE CORÉE	(BOE 15-12-94).
PORTUGAL	(BOE 7-11-95).

**ORDONNANCES MINISTÉRIELLES RÉGISSANT LES EXONÉRATIONS  
RELATIVES AUX COMPAGNIES AÉRIENNES DES PAYS CI-APRÈS**

	<b>DATE DE L'ORDONNANCE</b>	<b>DATE DU BOE</b>	<b>COMPAGNIE AÉRIENNE ET CERTIFICAT</b>
CUBA	20.2.68	2.3.68	EMPRESA CONSOLIDADA CUBANA DE AVIACION (16.4.68)
ÉMIRATS ARABES UNIS	20.12.68	31.12.68	UNITED ARAB AIRLINES (21.1.69)
PÉROU	2.7.69	9.7.69	AEROLINEAS PERUANAS, S.A. (10.7.69)
CONGO	22.12.71	2.2.72	AIR CONGO (3.2.72)
AFRIQUE DU SUD	18.2.72	25.2.72	
LIBAN	31.1.76	25.2.75	MIDDLE EAST AIRLINES. AIR LIBAN. S.A.L. (MEA) (11.3.75)
NIGÉRIA	26.1.76	9.2.76	
KOWEÏT	27.6.78	2.8.78	
URUGUAY	7.2.66 7.2.83	17.2.66 14.2.83	PRIMERAS LINEAS URUGUAYAS DE NAVEGACION AEREA (P.L.U.N.A.) (6.4.83)
ISRAËL	5.2.85	30.3.85	EL AL ISRAEL AIRLINES (9.4.86)
GRÈCE	6.5.85	25.5.85	OLYMPIC AIRWAYS, S.A. (10.6.85)
PARAGUAY	24.4.87	9.5.87	LINEAS AEREAS PARAGUAYAS (LAP) (11.5.87)
SEYCHELLES	6.5.91	10.6.91	AIR MARKETING REPRESENTATIVES, S.A. (AMR) (4.7.91)
PANAMA	19.10.94	10.11.94	
COLOMBIE	Il n'y a pas d'accord de réciprocité, mais un protocole additionnel (échange de notes du 5.9.66) à l'Accord aérien du 11.12.51 qui a le même effet.		AEROLINEAS NACIONALES DE COLUMBIA (AVIANCA) (18.4.68)

---

**ACCORDS RELATIFS À LA DOUBLE IMPOSITION  
DE LA NAVIGATION MARITIME ET AÉRIENNE**

AFRIQUE DU SUD	16.10.73	(BOE 19.12.73)
IRLANDE	25.2.75	(BOE 16.4.77)
CHILI	28.12.76	(BOE 11.7.78)
VENEZUELA	6.3.86	(BOE 1.2.89)

---

## ESTONIE

**Observations générales**

Les politiques fiscales générales de l'Estonie sont conformes à celles de l'OACI, qui sont prises en compte dans la législation nationale. Les plus récents amendements aux lois fiscales estoniennes ont eu pour but de rendre celles-ci compatibles avec celles qui sont appliquées par l'Union européenne (UE).

**Paragraphe 1**

Pour ce qui est des taxes sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique, l'Estonie n'impose pas de droits sur le carburant contenu dans les réservoirs de l'aéronef. Il n'est pas non plus imposé de droits si les fournitures sont introduites dans la zone sous douane, mais pas au-delà de celle-ci dans le pays.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des droits à l'importation appliqués par l'Estonie :

<i>Produit</i>	<i>Taux</i>
Matériel électrique de régulation du trafic	15 %
Matériel mécanique — aéroports et circulation aérienne	10 %
Matériel de transport utilisé dans les aéroports pour la manutention des marchandises	15 %
Avions, hélicoptères	5 %

Source : Loi estonienne sur les tarifs douaniers (Journal officiel — RT1/1997, 78, 1321).

Il est à noter que la loi autorise le gouvernement à signer avec d'autres pays des traités bilatéraux favorables, dans l'intérêt du commerce international. Le traitement préférentiel prendra fin lorsque l'Estonie se sera jointe à l'Organisation mondiale du commerce. Le gouvernement espère que cette adhésion aura lieu avant la fin de 1999.

**Paragraphe 2**

L'Estonie a signé des ententes bilatérales avec ses principaux partenaires dans le domaine du trafic aérien pour éviter la double imposition des revenus des compagnies internationales. Parmi eux figurent la Finlande, la Suède, le Danemark, la Norvège, l'Allemagne, les États-Unis d'Amérique, la Lettonie, la Lituanie, le Royaume-Uni, le Canada, et plusieurs autres pays. Étant bilatérales, ces ententes varient dans une certaine mesure. L'Estonie n'impose pas de taxe sur les biens. Les compagnies aériennes enregistrées dans le pays sont soumises à un impôt sur les sociétés de 26 %, mais il existe une forte volonté politique d'abaisser ce taux.

**Paragraphe 3**

Les billets d'avion pour les vols internationaux ne sont pas soumis à la taxe de vente (TVA) de 18 % qui est appliquée à la plupart des produits, y compris les billets pour les vols intérieurs. La loi sur la taxe à la valeur ajoutée a été publiée dans le Journal officiel RT I/1993, 60, 847, pour la première fois en 1993. Selon un amendement de 1997 à la loi, la TVA n'est pas appliquée à l'importation d'aéronefs devant servir uniquement au transport international.





## ÉTATS-UNIS

- Paragraphe 1** En ce qui concerne les **taxes sur le carburant, les lubrifiants ou autres produits consommables à usage technique.**
- Paragraphe 1 a) 1)** Appliqué aux États-Unis.
- Paragraphe 1 a) 2)** Sous réserve des observations ci-dessous relatives aux alinéas b), c) et e), ces dispositions sont appliquées aux États-Unis en ce qui concerne les taxes fédérales sur le carburant d'aviation, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique embarqués pour être utilisés à bord.
- Paragraphe 1 a) 3)** Sous réserve de réciprocité, des exonérations sont applicables aux vols exécutés entre des points situés aux États-Unis lorsque ces vols font partie d'un vol international.
- Paragraphe 1 b) et c)** Des exonérations, crédits ou remboursements des taxes fédérales sur le carburant et des droits de douane sont accordés en ce qui concerne les produits destinés 1) aux aéronefs militaires de tous les pays ; 2) aux aéronefs civils utilisés pour le commerce étranger avec les États-Unis, ou pour le commerce entre les États-Unis et leurs différentes possessions. Toutefois, dans le cas des aéronefs civils immatriculés dans un pays étranger, ces exonérations, crédits ou remboursements sont accordés seulement si le pays étranger autorise, ou autorisera, l'octroi réciproque de privilèges du même ordre en ce qui concerne les aéronefs immatriculés aux États-Unis. Les États-Unis n'envisagent pas d'étendre ces exonérations aux aéronefs civils étrangers autres que ceux qui sont utilisés dans le commerce extérieur avec les États-Unis.
- Paragraphe 1 d)** Voir les réponses pour b) et c) ci-dessus et e) ci-dessous.
- Paragraphe 1 e)** Appliqué aux États-Unis en ce qui concerne l'achat de carburant en entrepôt ou en zone commerciale étrangère (FTZ) sur de nombreux aéroports internationaux. Plusieurs États des États-Unis exonèrent déjà de taxe d'accises locale le carburant destiné à être utilisé sur les vols internationaux. À part les cas concernant l'achat de carburant en entrepôt ou en zone FTZ, divers États des États-Unis perçoivent des taxes sur le carburant embarqué. Dans certains de ces États, les recettes fiscales sont allouées à l'aviation civile. Bien que les États-Unis considèrent favorablement l'objectif d'éliminer les taxes locales sur ce type de carburant, aux termes de la réglementation fédérale du Gouvernement américain et à la lumière des décisions de la Cour suprême des États-Unis dans l'affaire *Wardair Canada v. Florida Dept of Revenue*, 477 U.S. 1, 106 S.Ct. 2369, 91 L. Ed. 2d 1 (1986) ; voir aussi *Intel. Containers Intern. Corp. v. Huddleston*, 113 S.Ct. 1095 (1993), les États-Unis ne prévoient pas l'exonération du transport aérien international de ces taxes d'État dans l'avenir immédiat (à l'exception des achats de carburant en entrepôt ou en zone FTZ).
- Les taxes de vente et d'accise locales perçues sur le carburant dans les aéroports publics (bénéficiant d'aides fédérales) ne sont autorisées que dans la mesure où ces taxes sont « consacrées à la couverture des coûts en capital ou des coûts d'exploitation — (A) de l'aéroport ; (B) du système aéroportuaire local ; ou (C) d'autres installations locales appartenant à ou exploitées par le propriétaire de l'aéroport ou son exploitant et liées directement et en grande partie au transport aérien réel de passagers ou de biens » (c'est-à-dire, constituent une « redevance d'usage ») [49 U.S.C. 47107 (b)].

**Paragraphe 2** En ce qui concerne la **taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et la taxation des aéronefs ou autres biens meubles.**

**Paragraphe 2 a) 1)** Les États-Unis reconnaissent le bien-fondé des principes énoncés dans ce paragraphe et, conformément à leur législation en vigueur, accordent depuis longtemps, sur une base de réciprocité, les exonérations prévues dans ce paragraphe. L'exonération réciproque est confirmée par voie d'accord bilatéral avec l'autre pays ou en application de décisions administratives. Certaines des exemptions ne s'appliquent réciproquement qu'aux aéronefs immatriculés dans l'autre pays.

**Paragraphe 2 a) 2)** Il n'y a pas de taxe fédérale sur les biens d'une entreprise de transport aérien. Certains États ou certaines administrations locales des États-Unis peuvent, toutefois, imposer certains biens personnels mobiliers d'une telle entreprise (à l'exclusion des aéronefs commerciaux).

**Paragraphe 2 b)** Les accords bilatéraux évoqués au titre du paragraphe 2, alinéas a) et c), ne s'appliquent qu'aux taxes fédérales. La législation fédérale exclut expressément l'imposition par les États des transporteurs aériens des États-Unis et étrangers sur la base des « recettes brutes » [voir 49 U.S.C. 4011(b)].

**Paragraphe 2 c)** Des exemptions réciproques d'impôt sur le revenu sont en vigueur, intéressant plus de 65 pays ; toutefois, les revenus exonérés peuvent varier en fonction du degré de réciprocité consenti par la législation de l'autre pays. Dans certains cas, lorsque des exemptions réciproques sont prévues dans le cadre d'un accord fiscal antérieur à 1987, elles sont limitées aux avions immatriculés dans le cadre de la législation du pays de résidence de l'exploitant ou du bailleur. Des exonérations réciproques dans le cadre de la législation américaine (à partir de 1987) et en vertu de récents accords fiscaux peuvent être accordées aux résidents de l'autre pays, indépendamment du lieu où l'aéronef est immatriculé.

**Paragraphe 3** En ce qui concerne les **taxes sur la vente et l'utilisation de services de transport aérien international.**

(Les renseignements ci-dessous sont à jour au 1<sup>er</sup> janvier 2015.)

Toutes les taxes ou redevances imposées sur la vente de services de transport aérien international, ou l'utilisation d'installations et services de transport aérien international, sont destinées à couvrir les coûts des installations et services d'aéroport, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation. Ces redevances comprennent :

- \* Une taxe d'arrivée et de départ (*International Arrival and Departure Tax*) perçue sur les vols internationaux. Actuellement de 17,70 \$, elle est indexée sur l'inflation. Pour le transport aérien entre les États-Unis continentaux et une zone de 225 milles à l'intérieur du Canada ou du Mexique, une taxe de 7,5 % sur les billets s'applique si le paiement a été fait à l'intérieur des États-Unis, tandis que la taxe d'arrivée et de départ s'applique si le paiement a été fait à l'extérieur des États-Unis. Ces taxes vont au *Airport and Airway Trust Fund*.
- \* Une redevance passager de 5,50 \$ pour inspections douanières ; une redevance passager de 7,00 \$ pour inspections d'immigration ; et une redevance passager de 5,00 \$ et une redevance aéronef de 70,75 \$ pour inspections sanitaires, zoosanitaires et phytosanitaires (APHIS). Ces redevances sont destinées à couvrir les coûts de ces services.
- \* Une taxe de sûreté 11-septembre de 5,60 \$ par voyage aller simple jusqu'à un maximum de 11,20 \$ par voyage aller et retour, imposée aux passagers des vols au départ des États-Unis.

## ÉTHIOPIE

**Paragraphe 1** Le Gouvernement de l'Éthiopie exempte les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique de droits de douane et autres droits lorsqu'ils sont utilisés dans le transport aérien international en accord avec l'article 24 de la Convention de Chicago et avec les dispositions des accords bilatéraux entre l'Éthiopie et d'autres pays.

**Paragraphe 3** Pour ce qui est des taxes sur les recettes des compagnies aériennes, l'Éthiopie conclut des accords bilatéraux avec de nombreux pays afin d'éviter une double imposition sur les recettes et les ventes des compagnies aériennes, sur une base de réciprocité.

---



## FÉDÉRATION DE RUSSIE

Dans la Fédération de Russie, les questions d'imposition, y compris dans le domaine du transport aérien international, sont régies par la législation correspondante, ainsi que par les accords conclus entre la Russie et d'autres États, et par des accords intergouvernementaux bilatéraux relatifs aux services aériens internationaux.

Tous ces accords prévoient l'application, sous réserve de réciprocité et au titre de conditions correspondantes, de l'exonération totale ou partielle de taxation de différents types de revenus ou de biens dans l'un des États, de même que des procédures pour l'élimination de la double imposition des revenus et des biens.

Dans l'élaboration de la législation fiscale de la Fédération de Russie et des accords correspondants avec d'autres États, il est tenu compte des principes et des normes généralement admis de droit international ainsi que des traités internationaux conclus par la Russie, et notamment de la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien.

Selon la pratique de la Fédération de Russie en matière de traités, l'article sur l'exonération de droits de douane doit être inclus dans les accords bilatéraux de services aériens.

En ce qui concerne l'exonération d'impôt des entreprises de transport aérien, la pratique dans la Fédération de Russie consiste à inclure les dispositions relatives à l'exonération d'impôt (ci-jointes) dans les accords de services aériens et les dispositions visant à éviter une double imposition dans des accords internationaux individuels.

## **DISPOSITIONS RELATIVES À L'EXONÉRATION DE DROITS DE DOUANE ET TAXES**

1. Les aéronefs engagés dans l'exploitation de services aériens désignés par les entreprises de transport aérien d'un État Partie contractante, ainsi que les équipements organiques, pièces de rechange, provisions de carburant, lubrifiants et provisions de bord (comprenant aliments, boissons et tabacs) à bord de ces aéronefs sont, à l'entrée dans le territoire d'un autre État Partie contractante, exemptés de droits de douane, taxes et autres droits et redevances similaires, pourvu que ces équipements, pièces de rechange, provisions et fournitures restent à bord de l'avion jusqu'à la sortie.
2. Les articles suivants seront également exempts de droits de douane, taxes et autres droits et redevances semblables :
  - a) fournitures de bord amenées à bord dans le territoire d'un État Partie contractante, dans les limites établies par les autorités compétentes de cet État Partie contractante, et destinées à être utilisées à bord d'un aéronef engagé dans l'exploitation de services aériens désignés par les entreprises de transport aérien d'un autre État Partie contractante ;
  - b) équipement et pièces de rechange amenés dans le territoire d'un État Partie contractante pour la maintenance ou la réparation d'un aéronef engagé dans l'exploitation de services aériens désignés par les entreprises de transport aérien d'un autre État Partie contractante ;
  - c) carburant et lubrifiants destinés à être utilisés par des aéronefs engagés dans l'exploitation de services aériens désignés par les entreprises de transport aérien d'un État Partie contractante, même si ces fournitures sont utilisées sur un segment de route se trouvant à l'intérieur du territoire d'un autre État Partie contractante, dans lequel ils ont été pris à bord ;
  - d) documents et formulaires utilisés par les entreprises de transport aérien désignées d'un autre État Partie contractante et contenant leurs logos, y compris les billets de passage et lettres de transport aérien livrés ou à livrer par les entreprises de transport aérien désignées d'un État Partie contractante sur le territoire d'un autre État Partie contractante intervenant dans l'exploitation des services aériens désignés.
3. L'utilisation de fournitures, provisions et pièces de rechange, ainsi que des documents mentionnés ci-dessus, à d'autres fins que les fins mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus, est interdite. Les articles visés au paragraphe 2 ci-dessus peut être assujettis à un contrôle douanier ou à une surveillance par les autorités douanières jusqu'au moment où ils sont réexpédiés ou réaffectés en conformité avec la réglementation douanière.
4. L'équipement de bord, ainsi que les fournitures, provisions et pièces de rechange se trouvant à bord d'un aéronef engagé dans l'exploitation de services aériens désignés par un État Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire d'un autre État Partie contractante que si les autorités douanières de cette dernière Partie contractante sont d'accord. Dans ce cas, ils seront sous le contrôle des autorités douanières jusqu'au moment où ils seront réexpédiés ou réaffectés en accord avec la réglementation douanière dudit État Partie contractante.
5. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane, taxes et redevances.
6. Les redevances pour services fournis, formalités douanières et stockage sont perçues en accord avec la législation des États Parties contractantes.

En ce qui concerne l'exonération d'impôt des entreprises de transport aérien, la pratique dans la Fédération de Russie consiste à inclure les dispositions relatives à l'exonération d'impôt dans les accords de services aériens et les dispositions visant à éviter une double imposition dans des accords internationaux individuels.

### **DISPOSITIONS VISANT À ÉVITER UNE DOUBLE IMPOSITION**

1. Chaque État Partie contractante, sur son propre territoire, exempte l'entreprise de transport aérien désignée d'un autre État Partie contractante de toutes taxes et tous impôts sur les revenus et bénéfices provenant de l'exploitation de services aériens établis.
  2. Chaque État Partie contractante, sur son propre territoire, exempte l'entreprise de transport aérien désignée d'un autre État Partie contractante de toutes taxes et redevances sur ses actifs.
  3. Les employés d'une entreprise de transport aérien désignée qui sont citoyens d'un État Partie contractante sont exemptés de tout impôt sur le revenu portant sur leur rémunération.
-





**FIDJI**

La législation fidjienne en matière d'impôt sur le revenu et de taxe à la valeur ajoutée est conforme à la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international de passagers et de marchandises.

---



---

**FINLANDE**

- Paragraphe 1** Cette disposition a été mise en œuvre en Finlande pour le transport aérien commercial sur la base des Directives de l'UE relatives à la taxe sur l'énergie et à la taxe sur la valeur ajoutée. Les exemptions à l'égard de la taxe sur l'énergie et de la TVA ne s'appliquent pas à l'aviation générale non commerciale et n'exigent pas la réciprocité de la part des autres États.
- Paragraphe 2** La Finlande a conclu plusieurs accords bilatéraux visant à éviter la double imposition des revenus des compagnies internationales.
- Paragraphe 3** Les services liés au transport aérien international sont exonérés de la TVA en vertu de la Directive de l'UE sur la taxe sur la valeur ajoutée et de la loi nationale d'application.
-



---

**FRANCE**

L'exonération fiscale du carburant et d'autres produits énergétiques est appliquée de manière générale, sauf dans le cas de l'aviation de tourisme privée. Une exemption est également appliquée à toute TVA qui pourrait être perçue sur ces produits. En outre, les compagnies aériennes dont l'activité première est le transport aérien international bénéficient de la pleine exonération de la TVA sur les transactions relatives à la livraison, au traitement, à la réparation et à la maintenance, à l'affrètement et à la location d'aéronefs de ces compagnies.

Les dispositions visant à éviter la double imposition du revenu et du capital des compagnies aériennes sont normalement inscrites dans les accords bilatéraux généraux conclus par la France dans le domaine spécifique de la double imposition, ou énoncées dans des accords spéciaux.

En ce qui concerne la taxe de vente sur les billets de compagnie aérienne pour des services de transport international, la France applique le principe de l'exonération de la TVA (taxe à la valeur ajoutée). Cela dit, elle a introduit des taxes spécifiques par passager embarqué, applicable aux vols internationaux et aux vols intérieurs. Le revenu de ces taxes finance l'action publique en matière de réglementation économique, de sécurité et de sûreté du transport aérien.

La France estime qu'il est important de contribuer à la réalisation des objectifs du Millénaire dans les domaines de la santé et du développement économique. Depuis 2006, elle perçoit une contribution de solidarité par passager effectuant un vol intérieur ou international.

La France continue d'appuyer les mesures internationales visant à réduire les effets de l'aviation sur l'évolution du climat en appliquant des mesures basées sur le marché. Elle estime qu'il serait préférable que ces mesures soient prises à l'échelle mondiale. En l'absence d'une action mondiale appropriée, cependant, une action régionale est un premier pas important.

---



---

## GUATEMALA

### 1. Carburant, lubrifiants et matériel

Conformément aux accords bilatéraux de transport aérien signés et sur une base de réciprocité, la loi nationale exonère les aéronefs effectuant des vols internationaux, leur matériel, pièces de rechange, réserves de carburant et de lubrifiants, et matériel de promotion et de publicité emporté. Cette exonération s'applique tant que le matériel et les réserves susmentionnés restent à bord de l'aéronef ou jusqu'à leur exportation.

Lesdits matériel et réserves sont également exonérés lorsqu'ils entrent dans le pays par la compagnie aérienne visée et sont destinés à être utilisés à bord de l'aéronef. Les matériel et réserves ne peuvent être déchargés sur le territoire que sous supervision douanière et jusqu'à leur réexportation, et sont jusqu'à ce moment placés dans la zone de manutention prévue à cet effet et exonérés de taxes.

### 2. Taxes générales

Des taxes générales s'appliquent aux activités commerciales, notamment l'impôt sur le revenu et la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), qui touchent non seulement les compagnies aériennes, mais également toutes les autres entreprises.

### 3. Transferts de fonds

Conformément aux accords bilatéraux de transport aérien, les compagnies aériennes peuvent librement transférer vers leurs territoires respectifs les revenus excédant leurs dépenses. Les fonds ainsi transférés ne sont pas imposables.

---





**HONGRIE****Paragraphe 1  
et 2**

En Hongrie, les avantages ci-après sont accordés dans le cadre d'accords bilatéraux de services aériens :

- le carburant d'aviation est assujéti à une taxe ; toutefois, selon la consommation, il est exonéré de droit d'accise. Le carburant d'aviation utilisé par les compagnies effectuant des vols contre rémunération exclusivement ou principalement sur des routes internationales est exempté de taxe sur la valeur ajoutée ;
- les liquides de dégivrage et liquides de refroidissement, ainsi que les produits consommables à usage technique, sont libres de toute taxe.

Le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique évoqués ci-dessus sont également exonérés de droits de douane et de charges fiscales.

Les exonérations concernent exclusivement les matériels et produits consommables à usage technique qui sont destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation d'aéronefs. L'exonération de la TVA concerne le carburant, le matériel et les produits consommables à usage technique destinés à être utilisés pour les aéronefs exploités exclusivement ou principalement sur des routes internationales.

**Paragraphe 3**

Dans le cadre de cette réglementation, les compagnies aériennes devraient être exonérées de tous types de taxes. Pour l'instant, nous ne sommes pas en mesure de prendre en compte cette recommandation ni de l'appliquer (de plus, dans l'avenir prévisible, nous ne pouvons introduire cette réglementation dans notre pays).

Cette réglementation n'est pas acceptable pour nous, d'une part en raison des circonstances matérielles et financières difficiles de notre économie nationale, de son potentiel économique relativement faible et, d'autre part, parce qu'une compagnie aérienne, en tant qu'entreprise, doit être soumise aux mêmes conditions économiques et à la même législation que celles qui déterminent les circonstances du système économique et de l'activité des entreprises en général.

Les compagnies aériennes sont grandement favorisées dans le cadre des exonérations visées aux paragraphes 1 et 2, en vertu desquelles les entreprises œuvrant dans le domaine du transport aérien bénéficient d'avantages.

La Hongrie a conclu au total 65 accords visant à éviter la double imposition des revenus ou des revenus et capitaux.



---

**INDE****Observation générale**

L'Inde appuie la résolution adoptée à la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

**Paragraphe 1**

Le carburant et les lubrifiants contenus dans des récipients faisant partie d'un aéronef immatriculé dans un pays (autre que l'Inde) partie à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ou ayant conclu avec l'Inde un accord de services aériens et exploitant des services aériens internationaux réguliers ou non réguliers à destination ou en provenance de l'Inde, sont exemptés de toutes taxes et droits en Inde.

**Paragraphe 2**

Une liste des pays avec lesquels un accord visant à éviter la double imposition a été conclu est présentée en pièce jointe.

**Paragraphe 3**

Aucune taxe n'est imposée sur les expéditions de fret aérien ni sur les billets d'avion. Toutefois, une taxe au départ appelée taxe sur les voyages à l'étranger est perçue de chaque passager aérien au départ de l'Inde.

## PIÈCE JOINTE

**ACCORDS VISANT À ÉVITER UNE DOUBLE IMPOSITION NOTIFIÉS PAR L'INDE  
(au 16 septembre 1996)**

N°	Nom du pays	Année fiscale d'entrée en vigueur
1.	Australie	1993-1994
2.	Autriche	1963-1964
3.	Bangladesh	1993-1994
4.	Belgique	1975-1976/1976-1977
5.	Belgique (Protocole S.)	1988-1989/1989-1990
6.	Brésil	1994-1995
7.	Bulgarie	1998-1999
8.	Canada	1987-1988
9.	Chine	1996-1997
10.	Chypre	1994-1995
11.	Corée du Sud	1985-1986
12.	Danemark	1990-1991/1991-1992
13.	Émirats arabes unis	1995-1996
14.	Espagne	1997-1998
15.	États-Unis d'Amérique	1992-1993
16.	Finlande	1985-1986
17.	France (révision)	1996-1997
18.	Grèce	1984-1985
19.	Hongrie	1989-1990
20.	Indonésie	1989-1990
21.	Israël	1995-1996/1997-1998
22.	Italie	1978-1979
23.	Italie (Révision)	1997-1998
24.	Japon (Révision)	1991-1992
25.	Kenya	1985-1986
26.	Libye	1983-1984/1984-1985
27.	Malaisie	1973-1974
28.	Malte	1997-1998
29.	Maurice	1983-1984
30.	Mongolie	1995-1996
31.	Népal	1990-1991
32.	Nouvelle-Zélande	1988-1989
33.	Norvège	1988-1989
34.	Pays-Bas	1990-1991
35.	Philippines	1998-1999
36.	Pologne	1991-1992
37.	République arabe unie	1969-1970/1970-1971
38.	République démocratique allemande	1985-1986
39.	République fédérale d'Allemagne	1958-1959
40.	R.F.A. (Protocole)	1984-1985
41.	Roumanie	1989-1990
42.	Royaume-Uni (révision)	1995-1996
43.	Singapour (révision)	1995-1996
44.	Sri Lanka (révision)	1981-1982
45.	Suède (révision)	1990-1991

---

<b>N°</b>	<b>Nom du pays</b>	<b>Année fiscale d'entrée en vigueur</b>
46.	Suisse	1996-1997
47.	Syrie	1983-1984
48.	Tanzanie	1982-1983/1983-1984
49.	Tchécoslovaquie	1986-1987
50.	Thaïlande	1987-1988/1988-1989
51.	URSS (s'applique maintenant à la Fédération de Russie)	1991-1992
52.	Viet Nam	1997-1998
53.	Zambie	1979-1980

---



---

**INDONÉSIE****Observations générales**

L'Indonésie n'a pas d'objection à l'encontre des orientations de l'OACI en ce qui concerne la politique en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international.

**Paragraphe 1**

Conformément aux accords bilatéraux de services aériens entre l'Indonésie et ses contreparties, sur la base du principe de réciprocité, un aéronef effectuant des vols internationaux exploité par la ou les compagnies aériennes désignées par les contreparties sera exempté de tous les droits de douanes, frais de visite et autres droits ou redevances à son arrivée sur le territoire des contreparties, pourvu que le matériel et les fournitures en question restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

**Paragraphe 2**

L'Indonésie a conclu plusieurs accords bilatéraux sur la double imposition, afin que soit évitée, entre autres, l'imposition multiple dans le domaine de l'aviation civile.

**Paragraphe 3**

L'Indonésie ne perçoit pas de taxes sur la vente et l'utilisation de services de transport aérien international.

---





**IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D')**

La République islamique d'Iran est entièrement d'accord avec ces propositions, sous réserve de réciprocité.

---



## IRLANDE

### Paragraphe 2

En ce qui concerne la taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et la taxation des aéronefs et autres biens meubles :

L'Irlande a signé des conventions relatives à la double imposition avec 72 pays. Actuellement (en novembre 2015), 68 sont en vigueur. Ces conventions sont établies sur le modèle de convention fiscale sur les revenus et les capitaux de l'OCDE, voulant que les bénéfices provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international soient imposables uniquement dans le pays de résidence de l'entreprise (article 8). Le même principe vaut pour les gains en capital provenant de l'aliénation d'aéronefs (ou de biens meubles afférents à l'exploitation desdits aéronefs), imposables eux aussi dans le seul pays de résidence de l'entreprise (article 13). Par conséquent, lorsqu'existe un traité d'évitement de la double imposition, l'Irlande n'impose pas les bénéfices et les gains tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international lorsque l'entreprise exploitante est résidente du pays signataire du traité.

### Paragraphe 3

En ce qui concerne les taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports aériens internationaux : chaque État contractant doit réduire dans toute la mesure du possible, et prendre des dispositions pour abolir dès que sa situation économique le permettra, toutes formes de taxes sur la vente ou l'utilisation de transports aériens internationaux, y compris les taxes sur les recettes brutes des exploitants et les taxes frappant directement les passagers ou les expéditeurs.

L'Irlande a mis en vigueur, le 1<sup>er</sup> mars 2011, une taxe à taux unique de 3 € sur les voyages aériens, qui remplace les deux taux précédents frappant chaque passager au départ sur un vol au départ d'un aéroport irlandais pour des destinations tant intérieures qu'internationales. Les recettes de cette taxe iront directement au Trésor public irlandais.

Des exonérations seront appliquées dans les cas suivants :

- aéronef pouvant transporter moins de 20 passagers ;
- vols en provenance d'aéroports où le nombre de départs de passagers au cours de l'année civile précédente a été inférieur à 50 000 ;
- membres d'équipage des aéronefs (y compris tout équipage de relève) ;
- enfant de moins de deux ans n'occupant pas un siège à bord ;
- personne handicapée, et une personne accompagnant la personne handicapée pour lui apporter soins et assistance ;
- passagers en transit et en correspondance.



---

**ISLANDE****Observations générales**

L'Islande appuie en général la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien. Cependant, le Gouvernement islandais peut décider d'introduire des taxes sur le transport aérien, par exemple concernant les mesures basées sur le marché visant à limiter l'incidence de l'aviation civile internationale sur l'environnement issues des engagements de l'Accord sur l'espace économique européen.

**Paragraphe 1** Mis en œuvre. Toutefois, la loi islandaise sur la TVA permet l'imposition de taxes et de droits sur l'aviation générale non commerciale.

**Paragraphe 2** L'Islande a conclu avec d'autres pays 33 accords contre la double imposition.

**Paragraphe 3** Les services se rapportant au transport aérien international sont exonérés de la taxe à la valeur ajoutée sur la base de la législation de mise en œuvre nationale. Les taxes sur le transport aérien concernant la protection des zones naturelles sensibles ne peuvent être exclues comme une possibilité dans l'avenir.

**Paragraphe 4** L'Islande appuie cette disposition.

---



**ITALIE**

- Paragraphe 1** La politique italienne en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien est en conformité avec la politique de l'OACI en la matière et, en particulier, avec les principes énoncés dans la Résolution du Conseil figurant dans le Doc 8632.
- Paragraphe 1, a) à c)** L'exemption évoquée dans ce paragraphe est en règle générale accordée.
- En ce qui concerne les avions de transport de passagers et de fret, l'exonération applicable au carburant, aux lubrifiants et autres produits consommables embarqués pour être consommés en vol est accordée en vertu des dispositions spéciales incluses dans les accords bilatéraux de transport aérien.
- Lorsqu'il n'existe aucun accord spécial, l'exemption évoquée ci-dessus est accordée sous réserve de réciprocité réelle.
- Paragraphe 1 c)** Les exemptions évoquées ci-dessus ne s'appliquent pas aux aéronefs de loisir. En ce qui concerne les aéronefs de loisir, l'exemption relative au carburant et aux lubrifiants (mais non pour d'autres produits consommables à usage technique) est accordée seulement aux aéronefs au départ de l'Italie à destination de pays non membres de l'Union européenne.
- Paragraphe 1 d)** Les exemptions sont celles que vise ce paragraphe.
- Paragraphe 1 e)** Dans le cadre de la législation en vigueur en Italie, il n'y a pas de taxe sur le transport aérien perçue par les autorités locales.
- Paragraphe 2**
- Paragraphe 2, a) et b)** L'Italie applique les principes énoncés dans ce paragraphe, principes concrétisés dans le cadre des accords évoqués ci-dessous au titre du paragraphe 2 c).
- Paragraphe 2 c)** Les dispositions visant à éviter la double imposition du revenu et du capital des compagnies aériennes font normalement l'objet d'accords bilatéraux généraux conclus par l'Italie dans le domaine spécifique de la double imposition ou font l'objet d'accords spéciaux.
- Paragraphe 3** Le transport aérien international de marchandises et de passagers est exempté de taxe de vente ou d'utilisation (par exemple TVA, impôt du timbre, etc.).
-





**JORDANIE**

La Jordanie n'impose aucune taxe dans le domaine du transport aérien international. Elle applique à ce propos les dispositions du Doc 8632 de l'OACI ainsi que celles de tous les autres documents, Annexes et Résolutions de l'OACI.

La politique jordanienne est fondée sur le principe de la réciprocité en matière d'exonération de l'imposition des revenus tirés du transport aérien international. À cet effet, la Jordanie cherche à conclure avec d'autres pays des accords d'exemption réciproque de l'imposition des revenus des compagnies aériennes. Son objectif est de réduire le fardeau financier des compagnies aériennes opérant dans ce domaine.

---



---

**KENYA**

Plusieurs États ne se conforment pas à la politique de l'OACI en matière d'imposition, et continuent donc à considérer le transport aérien comme une source de financement à diverses fins. Au Kenya nous avons eu plusieurs cas, comme expliqué ci-dessous :

**Retenue d'impôts sur revenus extraterritoriaux.** Le transporteur national, Kenya Airways, a été soumis à retenue d'impôts sur des dépenses encourues à l'étranger, par exemple commission payée à des agents de voyage à l'extérieur du Kenya, émoluments pour services professionnels fournis en dehors du Kenya et payés en dehors du Kenya, entre autres.

**Taxation des revenus du transport aérien international.** Le transporteur national, Kenya Airways, a eu à payer des impôts dans plusieurs pays d'exploitation en Afrique. Des exemptions sont prévues dans les accords bilatéraux de services aériens mais ne sont pas honorées.

La solution est que les pays honorent les accords conclus entre eux.

---



---

**KOWEÏT**

Le Koweït s'est engagé à appliquer les dispositions et décisions relatives aux politiques qui régissent l'imposition dans le domaine du transport aérien. Ces dispositions sont notamment les suivantes :

- 1) Il n'est actuellement perçu aucune taxe locale sur l'achat de carburant, lubrifiants et produits consommables à usage technique utilisés par des aéronefs **étrangers**. Cette exonération est stipulée dans les accords bilatéraux qui sont conclus avec divers pays.
  - 2) L'exemption réciproque de l'impôt sur les revenus et les bénéfices des compagnies aériennes est prévue soit dans des accords bilatéraux (sous réserve de l'accord de l'autre partie), soit dans des accords spéciaux passés entre les autorités compétentes des deux pays.
  - 3) Le Koweït ne perçoit actuellement aucune taxe sur la vente de services de transport aérien.
-



**LESOTHO**

Le Lesotho se conforme à la résolution refondue de l'OACI et aux observations qui l'accompagnent.

---





**L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE****Paragraphe 1**

Selon l'article 32 de la *Loi sur l'accise* (Gazette officielle de la République de Macédoine n° 32/01) « les huiles minérales utilisées dans le trafic aérien, sauf lorsqu'elles sont utilisées dans un avion à des fins privées, sont exemptes de la taxe d'accise ».

**Paragraphe 3**

Selon l'article 23 de la *Loi sur la taxe à la valeur ajoutée* (Gazette officielle de la RM n° 44/99, ...114/2007), le transport international de passagers est exempté de la taxe à la valeur ajoutée — exonérations fiscales dans le pays n'ayant pas droit à déduction d'un crédit d'impôt. Selon l'article 24 également, le transport aérien international de passagers est exempté de taxe à la valeur ajoutée — exonération fiscale dans le pays ayant droit à déduction d'un crédit d'impôt, et cette exonération fiscale est appliquée aux compagnies aériennes ayant leur siège à l'étranger uniquement lorsqu'il y a réciprocité.

---



**LIBAN**

Le Liban a réaffirmé sa position de ne pas recourir à l'imposition de charges fiscales et de redevances élevées dans le domaine du transport aérien, et a fait connaître son acceptation de la résolution figurant dans le Doc 8632. En ce qui concerne les taxes sur le carburant, les lubrifiants et autres produits, le Liban applique les dispositions de l'article 24 de la Convention de Chicago, dans tous ses accords bilatéraux, sous réserve de réciprocité.

---



## LITUANIE

**Paragraphe 1  
à 3**

En vertu de la Loi sur la taxe à la valeur ajoutée de la République de Lituanie, un taux zéro de TVA est appliqué à la fourniture ou à la location d'aéronefs ou à l'affrètement dans le cas de fourniture ou location de l'aéronef à des personnes imposables dont plus de la moitié du revenu annuel provient du transport de passagers et/ou de fret sur des routes internationales ou de la fourniture d'autres services moyennant rémunération, ainsi qu'à la maintenance et aux réparations desdits aéronefs (à l'exception des aéronefs destinés à des besoins personnels) si ce service est fourni aux personnes imposables mentionnées ci-dessus.

En vertu de la Loi sur la taxe à la valeur ajoutée de la République de Lituanie, un taux zéro de TVA est appliqué à la fourniture aux aéronefs mentionnés ci-dessus d'équipement conventionnel et requis, à la maintenance et aux réparations du matériel installé, et à la fourniture de pièces de rechange pour les aéronefs mentionnés.

Un taux zéro de TVA est appliqué à la fourniture de marchandises destinées à l'approvisionnement des aéronefs à des personnes imposables dont plus de la moitié du revenu annuel provient du transport de passagers et/ou de fret sur des routes internationales.

Les marchandises au sens de la Loi sur la taxe à la valeur ajoutée de la République de Lituanie sont des marchandises (produits alimentaires, etc.) destinées à l'utilisation par des passagers et/ou membres d'équipage à bord desdits aéronefs, ainsi que le carburant (carburéacteur) et les lubrifiants.

En vertu de la Loi sur les droits d'accise de la République de Lituanie, il y a un cas où les marchandises soumises à des droits d'accise en sont exonérées si elles sont fournies pour l'avitaillement et l'approvisionnement d'aéronefs de passagers et/ou de fret sur des routes internationales. Outre ce cas d'exemption, l'exonération des droits d'accise est appliquée à ce qui suit : carburéacteur fourni pour être utilisé comme carburant aux fins de la navigation aérienne (y compris le carburant d'aviation utilisé dans la construction, le développement, les essais, la maintenance et les services fournis aux aéronefs), à l'exception du carburant d'aviation fourni à des aéronefs utilisés pour des vols d'agrément privés. L'aéronef est considéré comme étant utilisé pour des vols d'agrément privés lorsqu'il est utilisé par son propriétaire ou une autre personne (par voie de location ou tout autre moyen) à des fins autres que commerciales.

Il est à noter que, selon la législation lituanienne, le taux zéro de TVA et l'exonération de droit d'accise ne sont pas applicables lorsqu'un aéronef est utilisé pour des besoins personnels. (Conformément aux dispositions de l'Union européenne.)

Nous voudrions donc proposer que les vols privés soient exclus de l'application du paragraphe 1 de la Résolution du Conseil de l'OACI.

En ce qui concerne le paragraphe 2 de la Résolution du Conseil de l'OACI, nous vous informons que le Gouvernement de la République de Lituanie a conclu 46 accords visant à éviter une double imposition, avec les gouvernements des pays suivants : Irlande, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Tchéquie, Royaume-Uni, Estonie, Grèce, Géorgie, Islande, Espagne, Italie, Israël, États-Unis, Canada, Kazakhstan, Chine, Corée, Croatie, Lettonie, Pologne, Luxembourg, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Malte, République de Moldova, Norvège, Pays-Bas, Portugal, France, Roumanie, Fédération de Russie, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Finlande, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine, Ouzbékistan, Hongrie, Allemagne (sur la base du modèle de convention de l'OCDE). Conformément à ces accords, il n'y a pas d'objections à l'alinéa a) du paragraphe 2 de la Résolution du Conseil de l'OACI.

À propos du paragraphe 11 du Commentaire sur la Résolution du Conseil, il est à noter que dans les accords conclus par la Lituanie les droits d'imposition accordés à l'État contractant ne sont pas associés à la localisation de l'organe administratif d'une compagnie, mais à son lieu d'enregistrement juridique.

Les entreprises, y compris les compagnies aériennes, enregistrées en République de Lituanie sont soumises à l'impôt des sociétés, dont le taux est de 20 %.

À propos du paragraphe 3 de la Résolution du Conseil de l'OACI, nous tenons à vous informer que, conformément à l'accord visant à éviter la double imposition, il n'y a pas de discordances avec ce paragraphe.

Il est à noter qu'il n'est pas appliqué de taxation sur la propriété pour les aéronefs ou autres biens meubles utilisés en rapport avec des services aériens internationaux.

En rapport avec les renseignements ci-dessus, le Ministère des transports et des communications de la République de Lituanie appuie la Résolution du Conseil de l'OACI sur l'imposition du transport aérien international.

---

---

**MADAGASCAR**

- Paragraphe 1** Madagascar ne perçoit pas de taxes sur le carburant destiné à être utilisé pour un vol international direct. En outre, les produits pétroliers, les pièces de rechange, l'équipement et le matériel d'entretien aéronautique destiné aux aéronefs militaires ou civils effectuant des vols long-courriers et des vols transfrontaliers sont exemptés de taxes et de droits d'entrée.
- Paragraphe 2** Dans ses accords relatifs aux services aériens avec d'autres pays et sous réserve de réciprocité, Madagascar adopte la clause visant à éviter la double imposition des revenus encaissés par un transporteur aérien dans le cadre de l'exploitation de services aériens internationaux. Les accords fiscaux bilatéraux signés avec d'autres pays qui cherchent à éviter la double imposition l'emportent sur cette disposition spécifique des accords relatifs aux services aériens éventuellement conclus. Madagascar a signé de tels accords avec la France et Maurice.
- Paragraphe 3** Le transport par air de personnes et de biens à destination ou en provenance de l'étranger est exempté de la TVA. Les services fournis par les exploitants ou les compagnies, qui consistent en la représentation ou l'expédition de fret, et non en transport aérien, sont imposables. Des droits sont perçus pour couvrir les coûts liés à l'utilisation de l'infrastructure et des services aéroportuaires fournis par l'autorité de l'aviation civile.
-





## MALAWI

### Observations générales

Le Malawi applique les dispositions du Document 8632 et n'a pas de restrictions à l'égard de la Résolution.

Des accords bilatéraux de services aériens (ABSA) passés avec d'autres États comportent des articles qui exonèrent les compagnies aériennes désignées du paiement de taxes et de droits (sur le carburant, les lubrifiants, les produits consommables à usage technique, les pièces de rechange, etc.) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux, sur une base de réciprocité.

Pour ce qui est de l'imposition des revenus des compagnies aériennes, les ABSA signés entre la République du Malawi et d'autres pays prévoient l'évitement de la double imposition sur les revenus tirés de l'exploitation des services aériens internationaux.

---



### MALDIVES

**Paragraphe 1 et 2** Les Maldives ne perçoivent pas de taxes sur le carburant, les lubrifiants ou les autres produits consommables à usage technique, et respectent pleinement l'article 24 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

**Paragraphe 3** Les entreprises de transport aérien d'autres États contractants peuvent être exemptées de l'impôt sur le revenu issu, dans les Maldives, de l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de vols internationaux, sur la base de conventions visant à éviter la double imposition.

**Paragraphe 4** Conformément à la loi relative à la taxe sur les produits et services (TPS) des Maldives, la vente de billets de transport aérien international est exonérée d'impôt.

---



---

**MALI****Observations générales**

En matière d'imposition, le Mali respecte les dispositions établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**Paragraphe 1**

Le Mali exonère ces produits des droits de douane et de toutes les autres taxes dans les limites établies par l'article 24 de la Convention. Une clause à ce sujet a été incluse dans les accords bilatéraux conclus avec les autres pays dans le cadre des services aériens.

**Paragraphe 2**

Les accords bilatéraux conclus par le Mali contiennent une clause relative à l'exonération des revenus des entreprises de transport aérien désignées par les Parties, à condition qu'aucune convention visant à éviter la double imposition n'existe entre le Mali et les pays concernés.

Un aéronef utilisé dans le service international et les articles destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation ou de la maintenance d'aéronefs sont exonérés de la même manière que le carburant, les lubrifiants et les pièces de rechange conformément aux dispositions de l'article 24 de la Convention.

Des redevances pour l'utilisation des aéroports, d'autres installations de navigation aérienne et de services techniques sont établies pour les entreprises de transport aérien désignées d'États qui ont conclu un accord avec le Mali, aux mêmes conditions que les redevances établies pour les aéronefs des compagnies nationales assurant des services internationaux similaires, et de façon à respecter les dispositions de l'article 15 de la Convention. Elles sont justes et équitables.

---



---

**MALTE****Paragraphe 1**

**Paragraphe 1 a) 1) et 2)** La Résolution du Conseil du 24 février 1999 sur la taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique, aux points d'arrivée et de départ, est appliquée dans tous ses aspects.

**Paragraphe 1 a) 3)** Cette Résolution du Conseil du 24 février 1999 sur la taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique à des points d'arrivée et de départ situés dans le même État n'est pas applicable dans le cas de Malte, qui ne dispose que d'un seul aéroport international.

**Paragraphe 2**

La Résolution du Conseil du 24 février 1999 sur la taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et des aéronefs ou autres biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international est appliquée. Malte a passé un certain nombre d'accords de services aériens qui contiennent une disposition à l'effet que les bénéfices provenant de l'exploitation d'aéronefs ne sont imposables que dans l'État où est située la direction effective de l'entreprise.

**Paragraphe 3**

La Résolution du Conseil du 24 février 1999 sur les taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports aériens internationaux est appliquée dans tous ses aspects.

---





## MAROC

Dans le cadre de sa politique d'exonération des droits de douane et des taxes, le Royaume du Maroc a adopté les articles suivants :

### Exonération des droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour assurer des services approuvés par les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante, ainsi que leur équipement, leurs réserves de carburant et de lubrifiants et leurs provisions de bord (notamment la nourriture, les boissons et le tabac) sont, à leur entrée sur le territoire d'une autre Partie contractante, exemptés de tous les droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires à condition que l'équipement, les réserves et les provisions de bord restant à bord soient réexportés ou utilisés durant la portion de route suivie au-dessus du territoire en question.
2. En vertu du paragraphe 3 du présent article, sont exemptés des droits de douane, frais d'inspection et droits et taxes similaires, à l'exception des redevances ou taxes sur les services rendus :
  - a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes dans les limites établies par l'autorité de l'aviation de ladite Partie contractante et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs au départ assurant des services approuvés par l'autre Partie contractante ;
  - b) les pièces de rechange importées sur le territoire d'une des Parties contractantes aux fins de l'entretien ou la réparation d'aéronefs utilisés pour les services approuvés par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ;
  - c) le carburant et les lubrifiants destinés à des aéronefs à l'arrivée, en transit ou au départ utilisés pour des services approuvés par l'autorité de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la portion de route au-dessus du territoire de la Partie contractante.
3. Les matériels et fournitures indiqués aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 2 du présent article seront soumis au contrôle des autorités douanières des deux Parties contractantes.
4. Les bagages et biens en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires à condition qu'ils soient soumis au contrôle ou à la surveillance des douanes.
5. Les équipements, matériels et fournitures standard d'aéronef se trouvant à bord de l'aéronef d'une entreprise désignée par une Partie contractante ne peuvent pas être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante sans le consentement des autorités douanières de ladite autre Partie contractante, et lesdites autorités douanières peuvent demander que lesdits équipements, matériels et fournitures soient soumis à la surveillance des douanes jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement utilisés conformément au règlement douanier.

### Lieu d'imposition

Les recettes de l'exploitation de vols internationaux gagnées par une entreprise désignée par une Partie contractante seront imposables uniquement dans l'État où se trouve physiquement le siège de l'entreprise en question.



## MAURITANIE

### Observations générales

En matière d'imposition dans le domaine du transport aérien, la Mauritanie applique l'article 24 de la Convention de Chicago.

**Paragraphe 1** Concernant l'imposition du carburant et des ingénieurs employés à des fins techniques, la Mauritanie applique les dispositions de l'article 24 de la Convention de Chicago.

**Paragraphe 2** Les profits ne sont pas soumis à la double imposition.

**Paragraphe 3** Les redevances des services d'aéroport sont payées au Directeur de l'aéroport au titre des services publics fournis par les services d'aéroport.

---



## MEXIQUE

### Paragraphe 1

Au Mexique, la redevance de distribution de carburant, la taxe à la valeur ajoutée (TVA) et la redevance de services de navigation aérienne, perçues sous la forme d'une redevance par litre de carburant fourni, sont les seuls droits qui entrent dans ces catégories, selon les définitions OACI. Contrairement à la TVA, la redevance de distribution de carburant et la redevance de services de navigation aérienne sont conçues de manière à recouvrer les coûts de fourniture desdits services, ce qui les range dans les exceptions prévues par l'OACI. Il n'est donc pas nécessaire que les carburants en soient exemptés.

Pour ce qui est de la TVA, conformément à l'article 1, alinéa 1, de la loi mexicaine sur la taxe à la valeur ajoutée, le Mexique fait payer aux personnes juridiques ou morales vendant des biens sur le territoire national une taxe de 16 %, quelle que soit leur nationalité. Il est à noter que, dans le cas d'entreprises établies dans le pays qui vendent des biens ou fournissent des services considérés comme étant d'exportation aux termes de l'article 29 de la Loi sur la TVA, le taux applicable est de 0 %.

Cependant, étant donné que la TVA est une taxe générale appliquée à tous les biens et services vendus ou fournis dans le pays, il n'est pas possible de particulariser un secteur de l'économie pour lui accorder un traitement préférentiel (dans le cas présent, le secteur aéronautique).

Pour sa part, la législation douanière permet l'importation ou l'exportation en franchise de taxe sur le commerce extérieur de toute marchandise destinée à être utilisée pour l'entretien des aéronefs de compagnies aériennes nationales qui assurent des services internationaux et qui sont établies conformément aux lois pertinentes. En outre, la réglementation adoptée en vertu de cette loi précise que le carburant est fourni aux aéronefs en franchise de taxe sur le commerce extérieur, sous réserve des restrictions établies par les conventions internationales.

### Paragraphe 2

À l'heure actuelle, le Mexique élabore un réseau complet de conventions visant à éviter la double imposition des revenus. Certaines d'entre elles sont en vigueur et d'autres sont en cours de négociation.

À l'heure actuelle, notre politique fiscale dans ce domaine stipule que les recettes provenant du transport aérien international et des activités connexes sont imposables uniquement dans l'État de résidence du transporteur aérien international, aux termes de la convention fiscale bilatérale. Contrairement à la suggestion de l'OACI, le Mexique a introduit cette politique dans son récent accord en tant que facteur décisif pour déterminer dans quel pays lesdites recettes vont être imposées. Il est important de noter qu'au cours des dernières années les conventions fiscales conclues par le Mexique n'ont couvert que les impôts fédéraux sur le revenu.

À l'heure actuelle, le secrétariat aux finances et au crédit public contacte de nombreux États en vue de la conclusion d'accords bilatéraux visant à éviter la double imposition dans plusieurs domaines, y compris le transport aérien. Ce secrétariat a également demandé que la Direction générale de l'aéronautique civile du secrétariat aux communications et aux transports n'inclue pas de clauses visant à éviter la double imposition dans ses accords bilatéraux de transport aérien, afin d'éviter une duplication des règles en la matière.

En outre, selon le Chapitre II de la Loi relative à l'impôt sur le revenu, tous les concessionnaires sont soumis aux taxes, sans exception, sur la somme de tous les revenus en espèces, produits, crédit ou sous toute autre forme, obtenus durant l'exercice financier. De plus, les concessionnaires résidant au Mexique ou résidant à l'étranger mais basés de façon permanente au Mexique doivent également payer la taxe professionnelle à taux unique

(*impuesto empresarial a tasa única, IETU*) sur leurs recettes avec seulement des déductions limitées. Cette taxe peut être défalquée de l'impôt sur le rendement (*impuesto sobre el rendimiento, ISR*) payé pour l'année fiscale. L'IETU n'est donc payable que si elle est plus élevée que l'impôt sur le revenu. Pour ce qui est de la taxe foncière, aux termes de l'article 7 de la Loi sur les voies générales de communication et de transport (*Ley de Vías Generales de Comunicación*), les aéroports ne peuvent pas être taxés parce qu'ils sont considérés comme étant un bien public fédéral. En conséquence, si l'exploitation ou la gestion d'un aéroport est accordée en tant que concession, le concessionnaire n'est pas tenu de payer l'impôt foncier sur la propriété.

### Paragraphe 3

Au Mexique, la taxe d'utilisation des aéroports et la TVA se rangent dans cette catégorie du fait qu'elles s'appliquent lors de la vente d'un billet de passage aérien. Néanmoins, la taxe d'utilisation des aéroports fait l'objet d'une exception du fait que les recettes de cette source doivent être utilisées pour la couverture des coûts d'entretien des zones de services passagers aux aéroports. Ce type de redevance ne peut donc être éliminé selon les politiques de l'OACI elle-même.

En ce qui concerne la TVA, les observations présentées dans le cadre du paragraphe 1 s'appliquent, sauf pour ce qui est du transport aérien international, dans le cas duquel une partie seulement du service est censée être fournie sur notre territoire. Selon ce critère, en vertu de l'article 16 de la loi qui régit la TVA, une proportion de 25 % seulement du service est considérée comme étant fournie sur le territoire mexicain dans le cas des vols qui y ont leur point de départ.

Le reste du prix des services de transport aérien de passagers est taxé selon les dispositions de l'article 29, alinéa VI, de la Loi sur la TVA, c'est-à-dire que, aux fins de la loi, 75 % des services fournis sont considérés comme étant d'exportation et, en tant que tels, taxables au taux de 0 % de la valeur (75 % étant le reste du prix). Les 25 % du service qui ne sont pas considérés comme étant d'exportation sont taxés à un taux de 16 %. En ce qui concerne l'expédition aérienne internationale des biens par les entreprises résidant au Mexique, aux termes de l'article 29, alinéa V de la loi, ce service est taxé à un taux de 0 % et, parce que seulement 25 % du service est considéré comme étant fourni sur le territoire national, ce taux devrait s'appliquer aux 25 % du service. Les 75 % restants de la valeur du service ne sont pas taxables aux termes de la Loi sur la valeur ajoutée.

La redevance d'utilisation d'aéroport (*Tarifa de Uso de Aeropuertos, TUA*) est imputée aux passagers prenant des vols partant d'aéroports internationaux sous l'autorité du Département des aéroports et services auxiliaires (ASA).

Enfin, la convention type du Gouvernement mexicain sur le transport aérien contient des clauses relatives à l'imposition du transport aérien international qui ont été approuvées par nos autorités fiscales, et tous les accords bilatéraux de transport aérien conclus entre le Mexique et d'autres pays contiennent des clauses destinées à prévenir une taxation indue du transport aérien international.

Les clauses en question font l'objet de négociations bilatérales, mais toute politique ou décision concernant leur amendement doit être soumise à l'autorité fiscale compétente.

**Justification**

- a) Au **paragraphe 1**, l'alinéa 2 fait référence à un taux d'imposition de 15 %. Ce taux a été augmenté d'un point de pourcentage à 16 % le 1<sup>er</sup> janvier 2010 suite au *Décret modifiant, ajoutant et supprimant des dispositions de la Loi sur l'impôt sur le revenu, la Loi sur le dépôt en espèces, la Loi sur la valeur ajoutée et du Code sur l'impôt fédéral*, publié dans le Bulletin officiel le 7 décembre 2009, et au *Décret permettant que certaines obligations soient libellées en unités d'investissement* (la monnaie officielle du Mexique, *unités d'investissement*) et *amendant et ajoutant des dispositions du Code sur l'impôt fédéral et de la Loi sur l'impôt sur le revenu*, publié le 1<sup>er</sup> avril 1995.

Le terme « personnes physiques » (*personas reales*) a été remplacé par le terme « personnes juridiques » (*personas morales*) parce que ce dernier est le terme utilisé dans la Loi sur la valeur ajoutée au Mexique.

En outre, une précision est apportée pour indiquer que, aux termes de la Loi sur la valeur ajoutée, les biens vendus et les services fournis pour l'exportation sont taxés à un taux de 0 %.

- b) L'alinéa 2 du **paragraphe 2** a été reformulé afin de préciser qu'aux termes des conventions fiscales récemment conclues par le Mexique, c'est le pays de résidence des entreprises de transport international qui taxera les recettes desdites entreprises. Une déclaration a été incorporée selon laquelle la politique mexicaine a été d'inclure uniquement des taxes fédérales dans les conventions fiscales.

Le dernier alinéa se rapporte à la taxe professionnelle à taux unique (IETU), qui a été introduite en 2008 comme taxe minimale intégrée dans l'impôt sur le revenu (ISR).

- c) L'alinéa 3 du **paragraphe 3** spécifie qu'une portion de 75 % des services liés au voyage de passagers internationaux est considérée comme étant d'exportation aux termes de l'article 29, alinéa VI, de la Loi sur la valeur ajoutée, et elle est donc taxée au taux de 0 %. L'alinéa précise également le fait que la portion de ces services non considérée comme étant d'exportation est taxée au taux de 16 %.

Cet alinéa se rapporte également au traitement, aux termes de la TVA, de l'expédition aérienne internationale de biens par les entreprises résidant au Mexique.

En ce qui concerne l'alinéa 4, il n'y a actuellement pas de redevance d'utilisation d'aéroport, à l'exception des frais d'utilisation d'aéroport (TUA). Les dispositions se rapportant aux articles 200 et 205 de la Loi fédérale sur les redevances ont été supprimées étant donné qu'ils concernent les redevances sur les activités portuaires et des docks dans un contexte maritime et non la navigation aérienne.





## MONGOLIE

En Mongolie, les questions d'imposition, y compris dans le domaine du transport aérien international, sont régies par la législation correspondante, par les accords conclus avec d'autres États, et par des accords intergouvernementaux bilatéraux relatifs aux services aériens internationaux.

Tous ces accords prévoient l'application, sous réserve de réciprocité et des conditions correspondantes, de l'exonération totale ou partielle de taxation de différents types de revenus ou de biens, de même que l'application de procédures pour l'élimination de la double imposition des revenus et des biens.

Dans l'élaboration de sa législation fiscale et des accords correspondants qu'elle passe avec d'autres États, la Mongolie tient compte des principes et des normes généralement admis en droit international ainsi que des traités internationaux qu'elle a conclus, notamment la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international. Selon la pratique de la Mongolie en matière de traités, l'article sur l'exonération de droits de douane doit être inclus dans les accords bilatéraux de services aériens.

En ce qui concerne l'exonération d'impôt des entreprises de transport aérien, la pratique en Mongolie est d'inclure les dispositions relatives à l'exonération d'impôt dans les accords de services aériens, et les dispositions visant à éviter une double imposition, dans les accords internationaux individuels.

### DISPOSITIONS RELATIVES À L'EXONÉRATION DE DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

- 1) En Mongolie, les marchandises exportées et importées sont soumises à des tarifs douaniers. Pour l'adoption de ces tarifs, la désignation et le code de classification des marchandises devraient être indiqués selon le Système harmonisé.

#### Exemption de droits de douane

Les marchandises suivantes sont exonérées de droits de douane lors de leur importation dans le territoire douanier :

- a) effets personnels des voyageurs ;
  - b) combustible gazeux, récipients le contenant et matériel, machines spécialisées, engins, appareils ou accessoires l'utilisant. La liste des marchandises devant être couvertes par cette disposition doit être approuvée par le Gouvernement ;
  - c) aéronefs civils de transport de passagers, ou pièces de rechange pour ces aéronefs.
- 2) TVA au taux normal. La TVA est une taxe globale sur la valeur ajoutée. La TVA s'applique à toutes les marchandises qui sont vendues en Mongolie, exportées en vue de leur vente ou de leur consommation dans un pays étranger, ou importées en Mongolie en vue de leur vente ou de leur consommation.
    - a) Application du taux de TVA de 0 % :
      - services de transport de passagers et de fret partant de Mongolie à destination de pays étrangers, partant de pays étrangers à destination de la Mongolie, ou partant de pays étrangers à destination d'autres pays en transitant par la Mongolie ;
      - services de gestion de la navigation aérienne, services techniques, d'avitaillement et de nettoyage des avions étrangers et avions nationaux exécutant des vols internationaux, ainsi que vente et service de restauration et de boissons assurés aux membres de l'équipage ou aux passagers durant le vol.

b) Exemption de la taxe à la valeur ajoutée :

— avions civils de transport de passagers et pièces de rechange pour ces avions.

Conformément aux dispositions de la Convention de Chicago [article 24, alinéa a)] :

- 3) Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises de transport aérien désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, leurs réserves de carburant et de lubrifiants et les provisions de bord (notamment la nourriture, les boissons et le tabac) sont exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que l'équipement, les réserves et les provisions de bord demeurent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.
- 4) Seront également exemptés des mêmes droits et taxes à l'exception des taxes correspondant à une prestation de service :
  - a) les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord de l'aéronef employé sur une route spécifiée de l'autre Partie contractante ;
  - b) les pièces de rechange importées sur le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs employés sur une route spécifiée par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'autre Partie contractante ;
  - c) les carburants et les lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés sur une route spécifiée par l'entreprise désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'autre Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués.

L'équipement normal de bord ainsi que les fournitures et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

#### **DISPOSITIONS EN MATIÈRE D'IMPOSITION ET ACCORD VISANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION**

1. Les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs effectuant des vols internationaux ne sont imposables que dans l'État contractant où le siège de direction effective de l'entreprise est situé.
2. Le capital représenté par les aéronefs exploités en trafic international et par les biens meubles afférents à l'exploitation de ces aéronefs n'est imposable que dans l'État contractant où le siège de direction effective de l'entreprise est situé.
3. Lorsqu'existe entre les Parties contractantes un accord spécial visant à éviter la double imposition des revenus et du capital, les dispositions dudit accord sont appliquées.

---

**MYANMAR****Observations générales**

Le Myanmar appuie la résolution adoptée à la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

**Paragraphe 1**

Le Myanmar, que son administration fiscale nationale ou locale perçoive ou non des droits de douane ou autres droits sur le carburant, les lubrifiants ou autres produits consommables à usage technique utilisés par un aéronef immatriculé dans un État contractant ou loué ou affrété par tout exploitant, participe au transport aérien international. Cette pratique a déjà été imposée en tant que disposition de réciprocité dans tous les accords bilatéraux de services aériens dont le Myanmar est partie contractante.

**Paragraphe 2**

Le Myanmar s'efforce d'étendre, sous réserve de réciprocité, l'exemption de l'impôt sur le revenu des entreprises de transport aérien des autres États contractants. Le Myanmar a conclu bilatéralement « l'accord visant à éviter la double imposition et prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôt sur le revenu » avec plusieurs pays. Il ne perçoit aucune taxe sur les aéronefs et autres biens meubles liés à l'exploitation d'aéronefs dans le cadre du transport aérien international.

**Paragraphe 3**

Pour le moment, le Myanmar n'impose pas de taxes sur la vente. Le Myanmar s'efforcera de poursuivre cette pratique autant qu'il le pourra. Le Myanmar ne prélève pas de frais pour l'utilisation du transport aérien international.

---



---

**NIGÉRIA**

- Paragraphe 1**      **Taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique.** Le Gouvernement nigérian exonère de droits de douane et autres droits le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique se trouvant à bord des aéronefs lorsqu'ils ne sont pas déchargés. L'exonération est également accordée au départ et ce, indépendamment du type d'opération.
- Paragraphe 2**      **Taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et des aéronefs et autres biens meubles.** Au Nigéria, les revenus des entreprises de transport aérien international domiciliées dans le pays ou y exploitant des services sont exonérées des diverses taxes imposées par les organismes gouvernementaux locaux ou nationaux, afin d'éviter la double imposition ou la multiplicité des charges fiscales, en fonction des dispositions des accords bilatéraux de services aériens. Les exemptions sont accordées sur une base de réciprocité. Le Gouvernement nigérian accorde également une exemption pour les biens (meubles) et les aéronefs appartenant à ces entreprises ainsi que le prévoit la Convention.
- Paragraphe 3**      **Taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports aériens internationaux.** Le Gouvernement nigérian ne perçoit pas de taxes sur la vente ou l'utilisation de transports aériens internationaux.
-



---

**NORVÈGE****Paragraphe 1  
et 2**

Aucune taxe nationale ni locale ne s'applique en Norvège à l'achat de carburant, de lubrifiants ou d'autres produits consommables à usage technique destinés aux aéronefs utilisés dans le transport aérien international.

Cependant, la Norvège s'interroge sur la justification de l'exonération de taxe relative au carburant prévue dans la Résolution. La volonté de protéger l'environnement peut motiver l'imposition de taxes sur le carburant d'aviation en général. Pour les vols intérieurs, la Norvège applique une taxe sur le carburant depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1999, dont le produit est versé directement au Trésor public.

**Paragraphe 3**

Les entreprises ne sont pas assujetties à l'impôt sur le capital en Norvège.

La loi norvégienne sur l'impôt exonère, sur une base de réciprocité, les bénéfices réalisés en Norvège par les entreprises étrangères grâce à l'exploitation d'aéronefs servant au transport aérien international, ou au transport aérien entre des villes norvégiennes.

La Norvège a conclu des conventions fiscales générales avec plus de 80 pays. Elle a conclu avec quelques autres des conventions fiscales limitées s'appliquant aux entreprises qui exploitent des aéronefs effectuant des vols internationaux. La très grande majorité de ces conventions stipulent que les bénéfices générés par l'exploitation d'aéronefs effectuant des vols internationaux ne sont imposables que dans l'État de résidence de la compagnie ou dans celui où l'entreprise est effectivement dirigée. Cette disposition s'applique également aux gains en capital provenant de la vente d'aéronefs.

**Paragraphe 4**

Aucune taxe n'est perçue sur l'utilisation du transport aérien par les passagers, que ce soit à l'intérieur de la Norvège ou sur les vols internationaux (une taxe de ce genre a été abolie le 1<sup>er</sup> avril 2002).

---





**NOUVELLE-ZÉLANDE**

**Paragraphe 1** La Nouvelle-Zélande applique ces dispositions.

**Paragraphe 2 a)** Les compagnies aériennes d'autres États sont assujetties à l'impôt sur le revenu ayant sa source en Nouvelle-Zélande, sauf dans les cas suivants :

- 1) s'il existe un accord relatif à la double imposition qui empêche la Nouvelle-Zélande d'imposer le revenu d'une compagnie aérienne étrangère ayant sa source en Nouvelle-Zélande ;
- 2) si le Commissaire au revenu intérieur a exempté la compagnie aérienne de l'impôt sur le revenu en Nouvelle-Zélande.

Un accord relatif à la double imposition a préséance sur la législation fiscale néo-zélandaise en cas de différend. La Nouvelle-Zélande a conclu 39 accords de ce genre, actuellement en vigueur, qui contiennent tous un article concernant le transport maritime et le transport aérien. Cet article dispose généralement que les bénéfices des compagnies aériennes provenant de l'exploitation de vols internationaux ne sont imposables que dans l'État de résidence de la compagnie aérienne. Dans le cas des compagnies aériennes étrangères qui sont autorisées à fournir des services intérieurs (transport de passagers ou de fret à l'intérieur de la Nouvelle-Zélande), les accords visant à éviter la double imposition conclus par la Nouvelle-Zélande depuis 1995 lui conservent le droit d'imposer le revenu provenant du transport intérieur.

À défaut d'accord visant à éviter la double imposition, le Commissaire au revenu intérieur peut exempter d'impôt certains revenus des compagnies aériennes étrangères (en général, le revenu provenant du transport vers l'étranger de fret ou de passagers embarqués à un aéroport néo-zélandais, que l'aéronef fasse ou non escale à un autre aéroport de Nouvelle-Zélande avant de quitter le pays) lorsque le Commissaire a l'assurance que le pays dont la compagnie est résidente accordera la même exemption aux compagnies aériennes ayant leur résidence en Nouvelle-Zélande.

Ces exemptions ne s'appliquent pas à la taxe sur les biens et services ni aux autres taxes ou charges fiscales néo-zélandaises auxquelles peuvent être assujetties les compagnies aériennes étrangères.

**Paragraphe 2 a) 2)** La Nouvelle-Zélande n'impose pas de taxes sur les biens, d'impôts sur le capital ou d'autres taxes similaires. Certains gains en capital sont imposés à titre de revenu en vertu des règles de l'impôt sur le revenu. Dans la mesure où ces gains en capital se rapportent à des aéronefs ou d'autres biens meubles utilisés dans le transport aérien international, l'exemption indiquée au paragraphe 2, alinéa a), ci-dessus s'appliquera.

**Paragraphe 2 c)** La législation néo-zélandaise ne comporte aucune disposition permettant qu'un accord de services aériens autorise des exonérations fiscales. La Nouvelle-Zélande négocie les accords de services aériens selon les besoins. De plus, le Commissaire au revenu intérieur peut accorder une exonération d'impôt sur le revenu réalisé en Nouvelle-Zélande par une compagnie aérienne étrangère lorsqu'il a la certitude que l'autre pays accordera la même exonération à une compagnie aérienne résidant en Nouvelle-Zélande.

**Paragraphe 3** La Nouvelle-Zélande n'impose pas de taxes sur les recettes brutes des exploitants, de taxes frappant directement les passagers ou les expéditeurs ou autres taxes similaires.



---

**OMAN**

- Paragraphe 1** En ce qui concerne le paragraphe 1 relatif à la taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique ainsi que celle des pièces de rechange pour les aéronefs, toutes les compagnies aériennes sont exonérées, dans tous les cas visés dans le Doc 8632 en vertu de la Convention de Chicago et des accords bilatéraux conclus par le Sultanat. Aucune autre taxe n'est imposée sur les articles cités ci-dessus.
- Paragraphe 2** En ce qui concerne le paragraphe 2 relatif aux charges fiscales frappant les revenus des entreprises de transport aérien, les autorités compétentes du Sultanat passent des accords relatifs à la double imposition avec les pays qui en font la demande. Le Sultanat a signé un nombre considérable de ces accords. Il existe également un accord collectif entre les pays arabes, prévoyant l'exonération mutuelle de taxes sur les activités et les équipements de transport aérien. En conséquence, les autorités compétentes exonèrent les transporteurs aériens des États membres signataires de cet accord de tout impôt sur les bénéfices tirés des ventes. Le Ministère des communications et les autres autorités compétentes s'efforcent d'accorder ce genre d'exonération sous réserve de réciprocité afin d'encourager les activités de transport aérien à destination et en provenance du Sultanat.
- Paragraphe 3** En ce qui concerne le paragraphe 3 relatif aux taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports internationaux, nous n'imposons pas les exploitants, ni les passagers ou les expéditeurs en dehors des redevances qui sont perçues dans le cadre d'un service spécifique et, le cas échéant, celles-ci sont fixées à des taux raisonnables, correspondant au niveau des prestations de services.
-



**OUBÉKISTAN****Paragraphe 1**

- Paragraphe 1 a)** Les provisions transportées à bord d'un aéronef arrivant en Ouzbékistan ne sont pas considérées comme des importations et sont exonérées de droits de douane si elles ne sont pas déchargées de l'aéronef. Les provisions déchargées temporairement ne sont pas assujetties aux droits de douane.
- Paragraphe 1 b)** Les exonérations évoquées ci-dessus au titre du paragraphe 1 a) sont également accordées au départ.
- Paragraphe 1 c)** Les dispositions des paragraphes 1 et 2 s'appliquent quel que soit le type d'exploitation.
- Paragraphe 1 d)** Le terme « droits de douane » inclut les droits à l'importation et à l'exportation.

**Paragraphe 2**

- Paragraphe 2 a) 1)** Sous réserve de réciprocité, l'Ouzbékistan exonère les entreprises de transport aérien d'autres États contractants de l'impôt sur le revenu tiré, sur son territoire, de l'exploitation des aéronefs en transport aérien international.
- Paragraphe 2 a) 2)** L'Ouzbékistan accorde l'exemption des charges fiscales sur la propriété et le capital, ou d'autres charges fiscales analogues perçues sur les aéronefs exploités dans le transport aérien international.
- Paragraphe 2 b)** En accord avec les alinéas a) 1) et 2), une exonération est accordée selon les dispositions appropriées des accords bilatéraux de services aériens ou sur la base d'accords bilatéraux relatifs à la double imposition.

L'Ouzbékistan a conclu ce type d'accords avec les États suivants :

**Accords bilatéraux de services aériens**

Chacun de ces accords contient une disposition relative à l'exemption de charges fiscales sur les compagnies aériennes. Ils ont été conclus entre l'Ouzbékistan et la Chine, la République de Corée, l'Autriche, le Viet Nam, la Norvège, le Danemark, la Suède et le Koweït.

**Accords bilatéraux**

Des accords sur l'évitement de la double imposition ont été conclus entre l'Ouzbékistan et le Bélarus, l'Ukraine, l'Inde, le Royaume-Uni, la Thaïlande, la Fédération de Russie, la République de Moldova, le Pakistan et la Pologne.

- Paragraphe 2 c)** Dans sa politique, le Gouvernement de l'Ouzbékistan s'efforce de conclure des accords avec d'autres États qui sont prêts à agir sur une base de réciprocité.
- Paragraphe 3** Les passagers quittant l'Ouzbékistan sur des vols internationaux sont assujettis à une redevance de service de 10 USD par passager.



---

**PAKISTAN**

- Paragraphe 1** L'alinéa a) du paragraphe 1 est acceptable en ce qui concerne l'exemption de droits de douane pourvu que les concessions qui y sont envisagées soient fondées sur les principes de réciprocité et soient appliquées dans le cadre d'un accord bilatéral.
- Paragraphe 2** Pour ce qui est du paragraphe 2, concernant les charges fiscales frappant les revenus de l'exploitation internationale des aéronefs, les compagnies aériennes sont régies par des traités fiscaux bilatéraux généralement fondés sur une exemption réciproque de taxes.
- Paragraphe 3** Cette résolution est en conflit avec le principe reconnu selon lequel les États souverains peuvent percevoir des taxes et les utiliser comme ils l'entendent. Ces droits ne peuvent être limités par une résolution telle que celle dont il est question et aucun État ne peut être chargé de percevoir et de dépenser des recettes fiscales conformément au désir ou au système établi par un organisme étranger tel que l'OACI. Il convient également de mentionner que la résolution est impossible à appliquer vu que l'on ne peut déterminer où commence et où se termine le transport aérien et comment les objectifs relatifs aux taxes perçues pourraient être atteints. Il convient également d'ajouter que les taxes sont perçues sur les recettes des activités de transport aérien qui ont leur source dans le pays qui les impose. Dans l'intérêt du contribuable comme dans celui de l'entreprise, le montant à utiliser pour déterminer le revenu est celui des recettes brutes, qui peuvent ensuite être taxées à un taux réduit approprié. Cette pratique est suivie dans le monde entier. Toutefois, lorsque les États conviennent par traité bilatéral d'éviter la double imposition, ce revenu peut être imposé à taux réduits ou être totalement exonéré, sur une base de réciprocité.
- Les taxes d'aéroport perçues auprès des passagers au départ sont directement créditées à l'autorité de l'aviation civile.
-





**PANAMA**

**Paragraphe 1  
à 3**

La position du Panama est la même que celle énoncée aux paragraphes 1 à 3 du Doc 8632. La législation panaméenne prévoit l'exonération de toute taxe sur le carburant, les huiles, lubrifiants, équipements et pièces de rechange que les compagnies aériennes utilisent pour leur propre consommation, même si ces articles sont nationalisés.

---



---

**PARAGUAY****Paragraphe 1**

**Paragraphe 1 a) et b)** Dans les textes des accords bilatéraux entre le Paraguay et d'autres pays, les politiques sont établies conformément aux termes de la résolution indiquée.

**Paragraphe 1 d) et e)** L'introduction, la fourniture et la vente de lubrifiants et de produits apparentés pour l'aviation et/ou divers véhicules sont assujetties par l'autorité de l'aviation à une taxe au taux en pourcentage de 1 % du chiffre d'affaires brut défini d'après les prix actuels.

**Paragraphe 2 a) et b)** L'État du Paraguay perçoit une taxe directe sur tous les revenus d'origine paraguayenne résultant de l'exécution d'activités commerciales ou industrielles ou de la fourniture de services, à l'exception des activités de nature privée. L'expression *revenus d'origine paraguayenne* désigne les revenus provenant d'activités exercées dans la République du Paraguay, quels que soient la nationalité ou le domicile des personnes qui y prennent part. Le taux de base de la taxe est de 10 %, conformément au code fiscal.

**Paragraphe 3** Dans la République du Paraguay, les tarifs des billets de transport aérien international comportent une taxe à la valeur ajoutée (TVA) de 2,5 %, et les tarifs intérieurs sont taxés à 10 % par les autorités fiscales.

---



**PAYS-BAS****Paragraphe 1**

**Paragraphe 1 a)** Cette disposition est appliquée par les Pays-Bas pour le transport aérien autre que les vols d'agrément privés.

**Paragraphe 1 d)** L'expression « droits de douane et autres », définie à l'alinéa d), est acceptable (« autres produits consommables à usage technique » uniquement dans la mesure du possible).

**Paragraphe 1 e)** Il n'est pas perçu de droits et taxes locaux sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique.

**Paragraphe 2**

**Paragraphe 2 a)** Les Pays-Bas accordent aux entreprises de transport aérien d'autres États qui effectuent du transport aérien international mais qui ne sont pas établies aux Pays-Bas :

- 1) l'exemption, sur la base de la réciprocité, de l'impôt sur le revenu sur toute forme de recette réalisée aux Pays-Bas provenant de l'exploitation d'aéronefs effectuant des transports aériens internationaux ;
- 2) dans le cas des entreprises, exemption des taxes sur les biens et d'impôts sur le capital ou autres taxes similaires, sur les aéronefs et autres biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international.

**Paragraphe 3**

Taux de 0 % sur le chiffre d'affaires concernant les aéronefs destinés au transport public, surtout dans un contexte international, ainsi que sur les biens reconnus comme fourniture pour ces aéronefs au départ, de même que sur les services fournis relativement aux aéronefs et biens en question.

La taxe sur le chiffre d'affaires ne s'applique pas au transport aérien de passagers si la destination ou le point d'embarquement sont situés à l'extérieur des Pays-Bas.

À l'exception des vols à l'intérieur de l'Union européenne, la taxe sur le chiffre d'affaires concernant le transport aérien international de marchandises est de 0 %, qu'il s'agisse de vols d'affrètement ou réguliers.

**Paragraphe 4**

Comme indiqué plus haut, les Pays-Bas respectent le principe actuel d'exemption fiscale pour l'aviation internationale mais sont favorables à l'introduction d'options fondées sur le marché, par exemple : taxe d'accise sur le kérosène, taxe à la valeur ajoutée, redevances environnementales — pour réduire ou limiter l'impact de l'aviation sur l'environnement.

Les Pays-Bas poursuivront leurs efforts de promotion de l'adoption d'options fondées sur le marché au niveau international, de préférence sous l'égide de l'OACI.



## **PÉROU**

Le Pérou étant actuellement en train de relancer son économie, il continuera d'appliquer sa politique tarifaire dans tous les domaines de l'activité économique jusqu'à réalisation de la stabilité.

En conséquence, le Pérou informera l'OACI en temps opportun lorsque les conditions de son économie rendront possible l'application de la politique de l'OACI dans le domaine du transport aérien international, figurant dans le Doc 8632.

---





---

**POLOGNE**

La Pologne est membre de l'Union européenne. La législation nationale et celle de l'UE sont donc applicables.

**Paragraphe 1** En Pologne, cette disposition est appliquée au trafic aérien autre que l'aviation de loisir privée.

**Paragraphe 2** Cette disposition est appliquée en Pologne. Les entreprises de transport aérien étrangères peuvent bénéficier d'exemption des impôts sur le revenu sur la base d'accords visant à éviter la double imposition. (À ce jour, la Pologne a conclu de tels accords avec 92 États et 87 d'entre eux sont en vigueur.)

**Paragraphe 3** Les services se rapportant au transport aérien international sont exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée basée sur la directive de l'UE relative à la TVA et la législation de mise en œuvre nationale.

**Paragraphe 4** Comme il a été indiqué ci-dessus, la Pologne respecte et appuie les dispositions de l'OACI concernant l'exonération fiscale de l'aviation civile internationale.

---



**PORTUGAL****Paragraphe 1**

En ce qui concerne la taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique :

Taxe à la valeur ajoutée (Décret-loi n° 394-B/84, du 26 décembre, amendé) — Les importations de biens consommables, consommés ou conservés à bord d'aéronefs utilisés dans la navigation aérienne internationale sont exempts de TVA. L'exportation de biens consommables utilisés sur des aéronefs exploités par des compagnies aériennes principalement engagées dans le transport de trafic international est également exemptée. On entend par biens consommables les carburants, lubrifiants et autres produits consommables à usage technique destinés au fonctionnement d'aéronefs et autres équipements techniques placés à bord.

Taxes spéciales (Décret-loi n° 566/99, du 22 décembre, amendé) — la fourniture de produits pétroliers et produits énergétiques utilisés dans la navigation aérienne, sauf pour l'aviation d'agrément privée, n'est pas soumise à taxation. Les aéronefs et hélicoptères utilisés dans des vols commerciaux pour le transport de passagers ou de fret, contre rémunération ou en location, ou dans l'intérêt d'autorités publiques sont exemptés.

La Directive du Conseil 2003/96/EC sur la taxation de produits énergétiques et de l'électricité a donné aux États membres de la CE l'option de convenir entre eux de renoncer à l'exemption de taxation du carburant d'aviation utilisé sur les routes aériennes intra-communautaires. Les membres de la CE éviteront d'insérer dans les accords de services aériens toute disposition qui pourrait limiter cette option.

Néanmoins, la majorité des accords bilatéraux de services aériens conclus par le Portugal envisagent l'égalité de traitement en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits nationaux et redevances fiscales sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique se trouvant à bord d'aéronefs assurant des services aériens internationaux, réguliers ou non réguliers.

Les charges fiscales sont liées au coût des services fournis à l'aviation civile, et sont recueillies par les autorités aéroportuaires. Il existe aussi une charge fiscale sur l'avitaillement des aéronefs en carburant.

Les recettes tirées de ces charges fiscales vont directement à l'aviation civile, notamment pour financer les activités aéroportuaires.

**Paragraphe 2**

En ce qui concerne la taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et la taxation des aéronefs et autres biens meubles – le Portugal a plus de 65 accords bilatéraux qui sont en place pour éviter la double imposition (voir tableau ci-joint). Les compagnies aériennes de ces pays qui opèrent vers le territoire portugais où elles ont établi un bureau sont exonérées de l'impôt sur le revenu tiré de leur activité, sur une base de réciprocité, le paiement de cet impôt étant limité à leur domicile domestique.

En cas d'absence d'accord pour éviter la double imposition, il est généralement entendu que les compagnies aériennes sont exemptées d'imposition sur le revenu, car il est généralement considéré que les délégations sont une simple extension de leur entreprise. La taxe spéciale d'aéronef (Taxe de circulation unique – Décret-loi n° 22-A/2007, du 29 juin 2007) est imposée seulement sur le propriétaire d'aéronefs utilisés à des fins privées qui réside au Portugal.

**Paragraphe 3** En ce qui concerne les taxes sur la vente et l'utilisation du transport international, la législation portugaise sur la taxe à la valeur ajoutée (décret-loi n° 394-B/84 du 26 décembre amendé, art. 14, paragraphe r.) prévoit l'entière exonération des passagers internationaux transportés par voie aérienne.

**Paragraphe 4** En ce qui concerne les mesures à prendre à propos de cette résolution, les autorités portugaises considèrent que l'exonération fiscale peut être un instrument utile pour encourager le développement du transport aérien. Toutefois, elle devrait être raisonnablement compatible avec la législation fiscale nationale qui sert les intérêts de la communauté en général. Dans le domaine de l'imposition, le Portugal est également partie aux options prises au niveau de l'Union européenne.

**CONVENTIONS POUR ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION  
CONCLUES PAR LE PORTUGAL**

<b>PAYS</b>	<b>INSTRUMENT JURIDIQUE</b>	<b>ENTRÉE EN VIGUEUR</b>
Afrique du Sud	AR 53/08, 22 septembre	22.10.2008
Algérie	AR 22/06, 23 mars	01.05.2006
Allemagne	L 12/82, 03 juin	08.10.1982
Autriche	DL n° 70/71, 8 mars	28.02.1972
Belgique	DL 619/70, 15 décembre. Convention additionnelle (AR 82/00, 14 décembre)	19.02.1971, 05.04.2001
Bésil	AR 33/01, 27 avril	15.10.2001
Bulgarie	AR 14/96, 11 avril	18.07.1996
Canada	AR 81/00, 6 décembre	24.10.2001
Cap-Vert	AR 63/00, 12 juillet	15.12.2000
Chili	AR 28/06, 6 avril	25.08.2008
Chine	AR 28/00, 30 mars	08.06.2000
Corée du Sud	AR 25/97, 8 mai	21.12.1997
Cuba	AR 49/01, 13 juillet	28.12.2005
Danemark	AR 6/02, 23 février	24.05.2002
Espagne	AR 6/95, 28 janvier	28.06.1995
Estonie	AR 47/04, 8 juillet	23.07.2004
États-Unis	AR 39/95, 12 octobre	01.01.1996
Finlande	DL 494/70, 23 octobre	14.07.1971
France	DL 105/71, 26 mars	18.11.1972
Grèce	AR 25/02, 4 avril	13.08.2002
Guinée-Bissau	AR 55/09, 30 juillet	s.o.
Hongrie	AR 4/99, 28 janvier	08.05.2000
Inde	AR 20/00, 6 mars	05.04.2000
Indonésie	AR 64/06, 6 décembre	11.05.2007
Irlande	AR 29/94, 24 juin. Protocole additionnel AQR 62/06, 6 décembre	18.12.2006
Italie	L 10/82, 1 <sup>er</sup> juin	15.01.1983
Koweït	AR 44/2011, 18 mars	s.o.
Lettonie	AR 12/03, 28 février	07.03.2003
Lituanie	AR 10/03, 25 février	26.02.2003
Luxembourg	AR 56/00, 30 juin	30.12.2000
Macao	AR 80-A/99, 16 décembre	01.01.1999
Malte	AR 11/02, 25 février	05.04.2002
Maroc	AR 69-A/98, 23 décembre	27.06.2000

PAYS	INSTRUMENT JURIDIQUE	ENTRÉE EN VIGUEUR
Mexique	AR 84/00, 15 décembre	09.01.2001
Moldova	AR 106/2010, 2 septembre	18.10.2010
Mozambique	AR 36/92, 30 décembre. Protocole additionnel (AR 36/09)	01.01.1994 07.06.2009
Norvège	DL 504/70, 27 octobre	01.10.1971
Pakistan	AR 66/03, 2 août	04.06.2007
Pays-Bas	AR 62/00, 12 juillet	11.08.2000
Pologne	AR 57/97, 9 septembre	04.02.1998
Roumanie	AR 56/99, 10 juillet	14.07.1999
Royaume-Uni	DL 48/97, 24 juillet	20.01.1969
Russie	AR 10/02, 25 février	11.12.2002
Singapour	AR 85/00, 15 décembre	16.03.2001
Slovaquie	AR 49/04, 13 juillet	02.11.2004
Slovénie	AR 48/04, 10 juillet	13.08.2004
Suède	AR 20/03, 11 mars	19.12.2003
Suisse	DL 716/74, 12 décembre	17.12.1975
Tchéquie	AR 26/97, 9 mai	01.10.1997
Tunisie	AR 33/00, 31 mars	21.08.2000
Turquie	AR 13/06, 21 février	18.12.2006
Ukraine	AR 15/02, 8 mars	11.03.2002
Uruguay	AR 77/2011, 5 avril	s.o.
Venezuela	AR 68/97, 5 décembre	08.01.1998

Note : AR – Résolution de l'Assemblée de la République  
DL – Décret-loi  
L – Loi

## RÉPUBLIQUE DE CORÉE

**Paragraphe 1** Acceptable.

### **Paragraphe 2**

**Paragraphe 2 a) 1)** Conformément aux accords pour éviter la double imposition, le « principe de résidence » est généralement appliqué en matière d'imposition du revenu que les entreprises de transport aérien tirent de l'exploitation d'aéronefs dans le transport aérien international.

**Paragraphe 2 a) 2)** L'exemption de charges fiscales sur la propriété des aéronefs et autres biens mobiliers peut être accordée sous réserve de réciprocité.

**Paragraphe 3** L'exemption de TVA sur la vente ou l'utilisation de transport aérien international peut être accordée sous réserve de réciprocité.

---





**RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA**

Les renseignements contenus dans le Doc 8632 reflètent la position de la République de Moldova concernant la politique de l'OACI dans le domaine du transport aérien international.

---



**RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE**

Le carburant et les lubrifiants **ne sont soumis à aucune taxation**. Il y a toutefois des droits, taxes et redevances qui sont payables comme suit :

**Tableau 1 : CARBURANT JET A-1**

S/N	Type de paiement	Montant du paiement
1	Droits d'inspection au port local	0,09 USD/T
2	Droits d'inspection à destination	1,2 % de valeur CIF
3	Redevances réglementaires	0,25 USD/T
4	Office des normes de Tanzanie	0,2 % de valeur CIF
5	Inspection locale	0,18 USD/T
6	Quayage	0,18 USD/T
7	Autres	1,6 % de valeur CIF + TVA

**Tableau 2 : CARBURANT AVGAS100L**

S/N	Type de paiement	Montant du paiement
1	Droits d'inspection à destination	0,1 % de valeur CIF
2	Quayage	1,6 % de valeur CIF + TVA

**Tableau 3 : LUBRIFIANTS D'AVIATION**

S/N	Type de paiement	Montant du paiement
1	Droits d'inspection à destination	0,1 % de valeur CIF
2	Droit d'importation	25 % de valeur CIF
3	Frais de manutention et quayage	1,6 % de valeur CIF + TVA

Ces droits, taxes et redevances sont normalement reportés sur les consommateurs.



**ROYAUME-UNI**

- Paragraphe 1** Aucune taxe nationale ni locale n'est imposée à l'intérieur du Royaume-Uni sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique contenus à bord ou amenés à bord pour être utilisés par des aéronefs de transport aérien international, autres que des aéronefs engagés dans des vols d'agrément privés.
- Paragraphe 2** Un grand nombre d'accords bilatéraux de services aériens conclus par le Royaume-Uni avec d'autres États appliquent effectivement les dispositions du paragraphe 2 en ce qui concerne le Royaume-Uni et ces États. Le Royaume-Uni est toujours prêt à envisager la tenue de discussions bilatérales en vue de conclure d'autres accords de ce type, portant sur les bénéfices tirés du transport aérien international.
- Paragraphe 3** Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1994, le Royaume-Uni impose une « taxe passagers aériens » (*Air Passenger Duty, APD*), acquittée par chaque passager payant prenant un vol commercial au départ d'un aéroport du Royaume-Uni pour une destination intérieure ou internationale. Les recettes tirées de cette taxe vont directement au Trésor public du Royaume-Uni. En 2008, des changements apportés au système APD ont porté à quatre le nombre de fourchettes kilométriques. En 2011, pour rendre la taxe plus juste, le Gouvernement a annoncé qu'elle serait étendue aux vols d'aviation d'affaires pour la première fois, à effet au 1<sup>er</sup> avril 2013. Depuis la dévolution à l'Assemblée de l'Irlande du Nord du pouvoir de fixer les tarifs long-courriers, l'APD payable sur les routes long-courriers directes à partir d'aéroports d'Irlande du Nord a été ramenée à un taux nul le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Le 1<sup>er</sup> avril 2015, les fourchettes kilométriques C et D ont été supprimées, et tous les vols long-courriers se trouvent désormais dans la fourchette B. En outre, depuis le 1<sup>er</sup> mai 2015, les enfants de moins de 12 ans ne paient plus l'APD, supprimée aussi pour les moins de 16 ans depuis le 1<sup>er</sup> mars 2016.
- Paragraphe 4** Le Royaume-Uni est fortement en faveur de mesures fondées sur le marché, qui sont distinctes des redevances ou des taxes et sont la façon la plus efficace économiquement de réduire les émissions. Nonobstant la résolution, le Royaume-Uni est en faveur de mesures fiscales et de redevances pour réduire ou limiter l'impact environnemental de l'aviation. Ces options comprennent, sans s'y limiter, les droits d'accise sur le kérosène, la taxe à la valeur ajoutée et les redevances environnementales.
- Le Royaume-Uni continue d'appuyer activement l'action internationale contre les effets de l'aviation sur le changement climatique, en particulier par l'application de mesures fondées sur le marché. Le Royaume-Uni considère qu'il serait préférable que de telles mesures soient prises au niveau mondial et s'emploie, au travers de l'OACI, à mettre au point une mesure mondiale fondée sur le marché, qui permettra d'atteindre le but que s'est fixé l'Organisation d'arriver à une croissance neutre en carbone à partir de 2020. Toutefois, en l'absence d'action mondiale appropriée, une action régionale représente un premier pas important.
- Le Royaume-Uni est également d'avis que si des pays choisissent d'appliquer des taxes d'aviation, les règles internationales ne devraient pas empêcher les membres de l'OACI de structurer les droits d'une manière qui encourage des vols plus efficaces et moins polluants.
- Prière de noter que le Royaume-Uni est aussi responsable de plusieurs territoires et dépendances outre-mer, qui peuvent appliquer des taxes et/ou des redevances dans le cadre de leurs propres régimes.



## RWANDA

- Paragraphe 1** En accord avec les dispositions des accords bilatéraux de services aériens conclus entre le Rwanda et d'autres pays, le Rwanda, sur une base de réciprocité, ne perçoit pas de taxes sur le carburant, les lubrifiants ou autres produits consommables à usage technique. L'exemption est étendue aussi à tous les aéronefs engagés dans le transport aérien international qui ne sont pas couverts par des accords bilatéraux de services aériens.
- Paragraphe 2** Les accords bilatéraux de services aériens conclus entre le Rwanda et d'autres pays prévoient l'évitement de la double imposition sur les recettes et les ventes des compagnies aériennes, moyennant réciprocité.
- Paragraphe 3** Le Rwanda ne perçoit pas de taxes sur la vente ou l'utilisation du transport aérien international.
-





---

**SEYCHELLES****Paragraphe 1**

**Paragraphe 1 a) 1), 2)** Le Règlement n° 177 autorise l'autorité compétente à « sceller » les provisions de bord d'un aéronef à son arrivée. Ces provisions de bord sont exonérées de droits de douane et de toutes autres taxes, sauf si elles sont détournées pour la consommation intérieure.

**Paragraphe 1 a) 3)** La résolution n'est pas applicable, puisqu'il n'y a qu'un seul aéroport international. Un petit avion décollant à destination d'un territoire étranger ne sera pas taxé pour la consommation locale de carburant.

**Paragraphe 2**

La Section 69 de la législation fiscale commerciale prévoit un impôt direct sur le chiffre d'affaires pour les marchandises, les passagers, etc., qui est payé à l'intérieur des Seychelles, au taux de 5 %. Les dispositions de cette section concernent les propriétaires de bateaux d'affrètement, mais elles s'appliquent aussi aux compagnies aériennes.

Des accords peuvent être conclus en matière d'imposition de toute compagnie aérienne qui souhaite s'établir aux Seychelles, en ce qui concerne les immobilisations en matériel, les biens de consommation et les matériels d'exploitation.

**Paragraphe 3**

Les redevances perçues auprès des passagers au départ (redevances de services passagers) sont directement créditées à la Division de l'aviation civile.

Dans le cadre de la législation sur la promotion des investissements, les entreprises (y compris les compagnies aériennes et les expéditeurs) auraient droit d'être exonérées de charges fiscales à l'importation de biens d'équipement, produits consommables et matières premières. Des allègements de l'impôt des sociétés sont également possibles, sur acceptation du ministre responsable des Finances.

---



---

**SINGAPOUR**

- Paragraphe 1** Les droits de douane sur les lubrifiants et le carburéacteur ont été suspendus depuis le 1<sup>er</sup> avril 1994. Même avant cette date, il était possible d'être exonéré de ces droits en vertu de l'ordonnance de 1990 sur les droits de douane (exonération) pour tous les carburéacteurs, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique embarqués à bord de tout aéronef comme provisions de bord. Une exonération analogue est également possible en vertu de la législation relative à la taxe sur les produits et services (TPS). Nous sommes donc en mesure d'appliquer les résolutions/recommandations du paragraphe 1.
- Paragraphe 2** Les questions relatives à l'exonération réciproque des charges fiscales relèveraient plutôt d'un accord bilatéral en vue d'éviter la double imposition ou d'un accord sur l'exonération réciproque des charges fiscales, plutôt que d'un document de politique de l'OACI. Singapour a en vigueur 76 accords concernant la double imposition et 7 accords d'exonération réciproque prévoyant l'exonération totale ou partielle des charges fiscales sur les bénéfices tirés de l'exploitation des aéronefs en transport aérien international. En général, nos accords concernant la double imposition et nos accords d'exonération réciproque prévoient aussi que les gains provenant de l'aliénation d'aéronefs exploités en transport aérien international ou de biens meubles liés à l'exploitation de tels aéronefs ne seront imposables que dans le pays dans lequel sont situés la résidence ou les services de direction effective de l'exploitant.
- Paragraphe 3** Toute réduction ou suppression de taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports aériens internationaux ne serait accordée que dans la mesure prévue dans notre législation intérieure pertinente. Au titre de notre législation intérieure, la fourniture de services comprenant le transport international de passagers ou de marchandises et la banalisation des aéronefs pour des voyages hors de Singapour est imposée au taux zéro aux fins de la taxe sur les produits et services (TPS).
-



---

**SLOVAQUIE**

- Paragraphe 1** Les principes de la résolution sont incorporés aux accords bilatéraux de transport aérien. La Slovaquie applique la résolution en ce qui concerne la taxation du carburant, des lubrifiants et des autres produits consommables à usage technique. La règle de réciprocité est également invoquée. La Slovaquie s'efforce d'élargir cette application ; la décision définitive sera prise par le Ministère des finances conformément aux politiques et aux lois de l'Union européenne.
- Paragraphe 2** Les principes de cette résolution sont incorporés aux accords bilatéraux de transport aérien.
- La taxation des revenus des entreprises de transport aérien international ainsi que celle des aéronefs et autres biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international fait l'objet d'accords bilatéraux pour éviter la double imposition. Ces accords relèvent du Ministère des finances.
- Paragraphe 3** Intégralement appliqué par la Slovaquie.
-



---

**SLOVÉNIE**

- Paragraphe 1** La Slovénie applique cette disposition à l'égard du transport aérien international. Elle n'exige pas la réciprocité et n'impose pas de droits ni de taxes supplémentaires au niveau national ou local.
- L'exonération des droits d'accise et de la TVA ne s'applique pas à l'aviation internationale privée.
- Paragraphe 2** En Slovénie, les dispositions des accords visant à éviter la double imposition en ce qui concerne l'impôt sur le revenu et les capitaux, et celles d'autres accords internationaux, s'appliquent directement dans le cas des contribuables qui résident dans un État avec lequel un accord a été conclu, si ce dernier définit ou réglemente l'imposition autrement que la loi nationale relative à l'impôt.
- Paragraphe 2 a)** La Slovénie a conclu à ce jour un nombre important d'accords bilatéraux contre la double imposition (48 accords seront en vigueur en 2012), pour empêcher l'imposition multiple, notamment dans le domaine de l'aviation civile.
- Paragraphe 3** La Slovénie n'impose pas la TVA sur les transports aériens internationaux.
-





**SUÈDE**

À la lumière des débats dans différents forums au sujet de mesures fondées sur le marché comme outils de limitation de l'impact de l'aviation civile internationale sur le changement climatique, nous sommes d'avis que des taxes perçues sur ce qui est embarqué ou débarqué ou sur le transport aérien ne devraient pas être exclues comme mesures futures possibles.

---



## SUISSE

### **Observation générale**

La Confédération suisse appuie d'une manière générale et applique la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien, qui est exposée dans le Doc 8632. En dépit de la résolution du Conseil, la Confédération suisse est en faveur de mesures basées sur le marché visant à réduire ou limiter l'incidence de l'aviation sur l'environnement.

---



**TCHÉQUIE**

**Paragraphe 1** En vertu de la Loi n° 353/2003 coll. sur les taxes d'accise, les huiles minérales utilisées pour la propulsion dans le transport aérien international ou le travail aérien sont exemptées de taxe d'accise, à l'exception des huiles minérales utilisées pour les vols de loisir privé, ce qui découle de la Directive 2003/96/ES restructurant l'imposition des produits énergétiques et des fournitures d'électricité.

**Paragraphe 2** Les impôts sur les revenus dans le transport aérien international sont visés par la Loi fiscale tchèque, à savoir la Loi n° 586/1992 coll. relative aux impôts sur les revenus. Le Ministère des finances est d'accord sur le principe de réciprocité, sur la base de la perception d'impôts seulement dans l'État dont l'entreprise est résidente, ce qui découle de la conclusion d'ententes sur l'abolition de la double imposition.

Les impôts sur les revenus provenant de l'exploitation d'aéronefs dans le transport international ainsi que sur les revenus de salariés travaillant dans le transport aérien sont visés par les accords bilatéraux sur l'évitement de la double imposition. La Tchéquie a conclu des accords avec 85 États. Ces accords traitent aussi de l'imposition et de l'exclusion de la double imposition internationale de revenus provenant de l'aliénation d'aéronefs exploités en transport international ou de biens meubles utilisés pour l'exploitation de ces aéronefs.

En vertu de la Loi n° 235/2004 coll. sur la taxe à la valeur ajoutée (TVA), l'exonération est accordée sur ce qui suit, avec la demande de déduction fiscale :

- livraison, ajustements, réparation, maintenance ou affrètement d'aéronefs, y compris l'affrètement d'aéronefs avec équipage, qui sont utilisés par des compagnies aériennes et effectuent le transport de personnes et de marchandises entre États membres et pays tiers ;
- livraison, réparation, maintenance ou affrètement d'équipement installé ou utilisé dans ces aéronefs.

La livraison de marchandises utilisées pour l'approvisionnement de ces aéronefs est également exonérée, avec la demande de déduction fiscale.

Certaines pièces, l'équipement habituel des aéronefs et d'autres articles utilisés seulement en rapport avec l'exploitation, la réparation ou la maintenance d'un aéronef sont exemptés à condition d'être utilisés seulement à bord de l'aéronef ou réexportés.

En vertu des accords bilatéraux, les aéronefs des États contractants sont exemptés de droits de douane, taxes et autres droits imposés par les autorités nationales.

**Paragraphe 3** En vertu de la Loi n° 235/2004 coll. sur la taxe à la valeur ajoutée, le transport de personnes et de bagages y compris les services directement liés au transport entre États membres de l'UE ainsi qu'entre États membres et pays tiers sont exemptés de TVA. La déduction fiscale peut aussi être demandée dans le cas où le transport est effectué par une personne enregistrée dans un autre État membre ou par une personne étrangère obligée de payer la TVA.

**Paragraphe 4** La Tchéquie se conforme entièrement à cette disposition.



## THAÏLANDE

- Paragraphe 1** La Thaïlande se conforme aux dispositions révisées du document relatives à la taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique.
- Paragraphe 2** En ce qui concerne les charges fiscales sur les revenus et les aéronefs, le système de la TVA, fondé sur le principe de la réciprocité, est appliqué en Thaïlande.
- Paragraphe 3** En ce qui concerne les taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports aériens, la Thaïlande suit les principes de cette résolution en appliquant le système de la taxe sur la valeur ajoutée, basé sur un taux de taxe de 0 %.
-





**TUNISIE**

La résolution refondue est en accord avec la politique fiscale de la Tunisie en la matière.

---



---

**TURQUIE****Observation générale**

Les politiques fiscales générales de la Turquie sont en accord avec celles de l'OACI.

**Paragraphe 1 En ce qui concerne la taxation du carburant, des lubrifiants ou autres produits consommables à usage technique :**

Conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago et au Communiqué général turque sur la taxe à la valeur ajoutée portant le numéro de série 15, la Turquie ne taxe pas le carburant, les lubrifiants et les autres produits consommables à usage technique destinés aux aéronefs exploités en transport aérien international. En cela, la législation et la réglementation nationales turques concordent avec le Doc 8632 de l'OACI.

**Paragraphe 2 En ce qui concerne l'imposition des revenus des entreprises de transport aérien international ainsi que des aéronefs et autres biens meubles :**

La Turquie a passé avec actuellement 80\* pays des accords d'évitement de la double imposition qui sont dans le droit fil du Doc 8632.

**Paragraphe 3 En ce qui concerne les taxes sur la vente et l'utilisation des services de transport aérien international :**

Ces questions sont réglementées par les articles 23, 32 et 33 de la loi turque n° 5520.

(\*) **Liste des pays :** Afrique du Sud, Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie Saoudite, Autriche, Azerbaïdjan, Bahreïn, Bangladesh, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Bulgarie, Canada, Chine, Corée du Sud, Croatie, Danemark, Égypte, Émirats arabes unis, Espagne, Estonie, États-Unis, Éthiopie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Indonésie, Inde, Iran, Irlande, Israël, Italie, Japon, Jordanie, Kazakhstan, Kirghizistan, Koweït, Lettonie, Liban, Lituanie, Luxembourg, Macédoine, Malaisie, Malte, Maroc, Moldova, Mongolie, Monténégro, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Ouzbékistan, Pakistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Qatar, République turque de Chypre du Nord, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Soudan, Suède, Suisse, Syrie, Tadjikistan, Tchéquie, Thaïlande, Tunisie, Turkménistan, Ukraine, Yémen.



**VENEZUELA (RÉPUBLIQUE BOLIVARIENNE DU)**

Plusieurs organes gouvernementaux différents de la République bolivarienne du Venezuela, tels le Ministère populaire du tourisme et le Ministère populaire des sciences et de la technologie, perçoivent une taxe de 1 % sur le revenu brut des compagnies nationales de transport aérien, pour appuyer les politiques du tourisme et du développement de la technologie.

---

