

COMMENTAIRES SUR L'ARTICLE 8 CONCERNANT L'IMPOSITION DES BÉNÉFICES PROVENANT DE LA NAVIGATION MARITIME, INTÉRIEURE ET AÉRIENNE

Paragraphe 1

1. La disposition du paragraphe 1 qui concerne les bénéfices de l'exploitation, en trafic international, de navires ou d'aéronefs a pour but d'assurer que ces bénéfices seront imposés dans un seul État. La disposition est basée sur le principe suivant lequel le droit d'imposition doit être réservé à l'État contractant où se trouve le siège de direction effective de l'entreprise. L'expression « trafic international » est définie à l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 3.

(Amendé le 11 avril 1977 ; voir HISTORIQUE)

2. Dans certains cas, l'État contractant où se trouve le siège de direction effective peut ne pas être l'État dont est résidente l'entreprise qui exploite les navires ou aéronefs ; aussi certains États préfèrent-ils conférer le droit d'imposition exclusive à l'État de la résidence. Ces États ont la faculté de substituer aux dispositions prévues une règle qui pourrait être la suivante :

Les bénéfices d'une entreprise d'un État contractant provenant de l'exploitation, en trafic international, de navires ou d'aéronefs ne sont imposables que dans cet État.

(Remplacé le 11 avril 1977 ; voir HISTORIQUE)

3. En revanche, d'autres États préfèrent combiner les critères de la résidence et du siège de direction effective, en conférant le droit d'imposition en premier lieu à l'État où se trouve le siège de direction effective, l'État de la résidence éliminant, de son côté, la double imposition par l'application de l'article 23, pour autant que le premier État soit en mesure d'imposer la totalité des bénéfices de l'entreprise ; lorsque cet État n'est pas en mesure de le faire, le droit d'imposition est conféré en premier lieu à l'État de la résidence. Les États qui souhaitent appliquer ce principe ont la faculté de substituer aux dispositions prévues une règle qui pourrait être la suivante :

Les bénéfices d'une entreprise d'un État contractant provenant de l'exploitation de navires ou d'aéronefs, à l'exception de ceux provenant de transports effectués par des navires ou des aéronefs exploités seulement entre des points situés dans l'autre État contractant, ne sont imposables que dans le premier État. Toutefois, si le siège de direction effective de l'entreprise est situé dans l'autre État et si celui-ci impose la totalité des bénéfices de l'entreprise provenant de l'exploitation de navires ou d'aéronefs, les bénéfices provenant de cette exploitation, à l'exception de ceux provenant de transports effectués par des navires ou des aéronefs

exploités seulement entre des points situés dans le premier État, sont imposables dans cet autre État.

(Remplacé le 11 avril 1977 ; voir HISTORIQUE)

4. Les bénéficiés visés sont tout d'abord les bénéficiés que l'entreprise réalise directement grâce au transport de passagers ou de marchandises par navires ou aéronefs (qu'ils lui appartiennent, qu'ils lui soient loués ou qu'ils soient mis à sa disposition d'une autre manière) qu'elle exploite en trafic international. Toutefois, comme les transports internationaux ont évolué, les entreprises de transport maritime et aérien exercent inévitablement des activités très diverses pour permettre, faciliter ou soutenir leurs opérations de trafic international. Le paragraphe couvre également les bénéficiés d'activités directement liées à ces opérations ainsi que les bénéficiés d'activités qui ne sont pas directement liées à l'exploitation de navires ou aéronefs de l'entreprise en trafic international dès lors que ces activités sont accessoires par rapport à cette exploitation.

(Amendé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

4.1 Toute activité exercée principalement en liaison avec le transport, par l'entreprise, de passagers ou de marchandises par des navires ou aéronefs qu'elle exploite en trafic international doit être considérée comme directement liée à ces transports.

(Ajouté le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

4.2 Les activités que l'entreprise n'a pas besoin d'exercer pour sa propre exploitation de navires ou aéronefs en trafic international mais qui constituent une contribution mineure par rapport à cette exploitation et qui lui sont si étroitement liées qu'elles ne doivent pas être considérées comme une activité d'entreprise ou une source de revenus distincte pour l'entreprise doivent être considérées comme étant accessoires par rapport à l'exploitation de navires et aéronefs en trafic international.

(Ajouté le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

4.3 Compte tenu de ces principes, les paragraphes qui suivent examinent l'application du paragraphe 1 à certaines catégories particulières d'activités qui peuvent être exercées par une entreprise exploitant des navires ou aéronefs en trafic international.

(Ajouté le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

5. Les bénéficiés tirés de la location d'un navire ou d'un aéronef tout armé et équipé doivent être traités de la même manière que les bénéficiés du transport des passagers ou de marchandises. Autrement, une grande partie des activités entrant dans le cadre de la navigation maritime ou aérienne tomberait en dehors du champ d'application de la disposition. Toutefois, c'est

l'article 7 et non l'article 8 qui s'applique aux bénéfices provenant de la location coque nue d'un navire ou d'un aéronef, sauf lorsqu'ils constituent une source accessoire de revenus d'une entreprise assurant l'exploitation internationale de navires ou d'aéronefs.

(Amendé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

6. Les bénéfices qu'une entreprise tire du transport de passagers ou de marchandises par des moyens autres que des navires ou aéronefs qu'elle exploite en trafic international sont couverts par le paragraphe dans la mesure où ces transports sont directement liés à l'exploitation par cette entreprise de navires ou aéronefs en trafic international ou constituent une activité accessoire. On peut donner comme exemple le cas d'une entreprise exerçant des activités de transport international qui transporterait certains de ses passagers ou certaines de ses marchandises au moyen de navires ou aéronefs exploités par d'autres entreprises, par exemple par des accords de répartition des cargaisons ou d'affrètement de cellules ou pour tirer parti d'un voyage antérieur. Autre exemple, celui d'une société de transport aérien qui exploite un service d'autobus reliant une ville à un aéroport principalement pour faciliter l'accès des passagers de ses vols internationaux à cet aéroport.

(Remplacé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

7. Un autre exemple serait celui d'une entreprise qui transporte des passagers ou des marchandises au moyen de navires ou aéronefs exploités en trafic international et qui décide de faire prendre ces passagers ou marchandises dans le pays d'origine du transport ou de les faire transporter ou déposer dans le pays de destination par tout mode de transport intérieur exploité par d'autres entreprises. Dans un tel cas, tous les bénéfices tirés par la première entreprise de l'organisation de ces transports par d'autres entreprises sont couverts par le paragraphe même si ce n'est pas le cas des bénéfices tirés par les autres entreprises qui assurent ce transport intérieur.

(Remplacé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

8. Il est fréquent qu'une entreprise vende des tickets pour le compte d'autres entreprises de transport sur un site qu'elle exploite principalement en vue de la vente de tickets de transport par navires ou aéronefs qu'elle exploite en trafic international. Ces ventes de tickets pour le compte d'autres entreprises sont directement liées aux voyages à bord de navires ou aéronefs que l'entreprise exploite (par exemple en cas de vente d'un ticket émis par une autre entreprise pour la partie nationale d'un voyage international offert par l'entreprise) ou ont un caractère accessoire par rapport à ses propres ventes. Les bénéfices tirés par la première entreprise de la vente de ces tickets sont donc couverts par le paragraphe.

(Remplacé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

8.1 La publicité qu'une entreprise peut faire pour d'autres entreprises dans des magazines offerts à bord de navires ou aéronefs qu'elle exploite ou dans ses locaux commerciaux (par exemple les bureaux de vente de tickets) est accessoire par rapport à l'exploitation qu'elle fait de ses navires ou aéronefs et les bénéfices générés par cette publicité relèvent de ce paragraphe.

(Ajouté le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

C (8)

9. Les conteneurs sont largement utilisés en transport international. Ils sont aussi souvent utilisés pour les transports intérieurs. Les bénéfices qu'une entreprise exerçant des activités de transports internationaux tire de la location de conteneurs sont en général soit directement liés à l'exploitation de navires ou aéronefs en trafic international soit accessoires par rapport à cette exploitation et dans ces cas ils entrent dans le champ d'application de ce paragraphe. La même conclusion serait valable en ce qui concerne les bénéfices tirés par cette entreprise du stockage à court terme de ces conteneurs (par exemple lorsque l'entreprise facture un client pour la conservation d'un conteneur rempli dans un entrepôt en attendant sa livraison) ou de redevances d'immobilisation pour le retour tardif de conteneurs.

(Remplacé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

10. Une entreprise qui dispose d'actifs ou de personnel dans un pays étranger en vue d'exploiter des navires ou aéronefs en trafic international peut tirer des revenus de la fourniture de biens ou services dans ce pays à d'autres entreprises de transport. Cela comprendrait (par exemple) la fourniture de biens et services par les ingénieurs, le personnel au sol, le personnel d'équipement et les agents chargés de l'équipement et de la maintenance, les manutentionnaires, ainsi que les personnels chargés de la restauration et de l'accueil de la clientèle. Lorsque l'entreprise fournit ces biens ou services à d'autres entreprises et que ces activités sont directement liées ou accessoires à l'exploitation, par l'entreprise, de navires ou aéronefs en trafic international, les bénéfices résultant de la fourniture de ces biens ou services à d'autres entreprises relèvent de ce paragraphe.

(Remplacé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

10.1 Par exemple, les entreprises qui exercent des activités de transport international peuvent conclure des accords visant à mettre en place des pools pour réduire les coûts d'entretien des équipements nécessaires à l'exploitation de leurs navires ou aéronefs dans d'autres pays. Par exemple, lorsqu'une société aérienne accepte, en vertu d'un accord conclu dans le cadre de l'IATP (« *International Airlines Technical Pool* »), de fournir des pièces détachées ou des services de maintenance à d'autres sociétés aériennes atterrissant en un lieu particulier (ce qui lui permet de bénéficier de ces

services en d'autres lieux), les activités exercées en vertu de cet accord seront accessoires à son exploitation d'aéronefs en trafic international.

(Remplacé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

11. *(Supprimé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)*

12. Le paragraphe ne s'applique pas à un chantier de construction navale exploité dans un pays par une entreprise de navigation ayant son siège de direction effective dans un autre pays.

(Amendé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

13. *(Renuméroté le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)*

14. Les revenus d'investissement d'entreprises de navigation maritime ou aérienne (revenus de titres, d'obligations, d'actions ou de prêts, par exemple) sont soumis au traitement qui est normalement appliqué à cette catégorie de revenus, sauf lorsque l'investissement qui génère ces revenus fait partie intégrante de l'activité d'exploitation des navires ou aéronefs en trafic international dans l'État contractant, de sorte que l'investissement peut être considéré comme directement lié à cette opération. Ainsi, le paragraphe s'appliquerait aux revenus d'intérêts générés, par exemple, par le flux de trésorerie requis dans un État contractant pour l'exercice de cette activité ou par des obligations placées en garantie lorsque la loi l'exige pour l'exercice de l'activité : dans de tels cas, l'investissement est nécessaire pour permettre l'exploitation des navires ou aéronefs sur ce site. Ce paragraphe ne s'appliquerait pas, toutefois, aux revenus d'intérêts provenant de la gestion du flux de trésorerie ou d'autres activités financières pour le compte d'autres établissements stables de l'entreprise auxquels ces revenus ne sont pas attribuables ou pour le compte d'entreprises associées, que ceux-ci soient situés à l'intérieur ou à l'extérieur de cet État contractant, ou pour le compte du siège (centralisation des activités financières et d'investissement) et il ne s'appliquerait pas non plus aux revenus d'intérêts générés par le placement à court terme des bénéfices générés par l'exercice local de l'activité de l'entreprise lorsque les fonds investis ne sont pas nécessaires à cet exercice.

(Amendé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

Paragraphe 2

15. Les règles relatives au droit d'imposition de l'État de la résidence énoncées aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus s'appliquent également à ce paragraphe de l'article.

(Remplacé le 11 avril 1977 ; voir HISTORIQUE)

16. Ce paragraphe vise à appliquer à la navigation sur les fleuves, rivières, canaux et lacs, le même traitement qu'à la navigation maritime et aérienne en

trafic international. La disposition s'applique non seulement au transport par voie navigable entre deux ou plusieurs pays mais également au transport par voie navigable qui serait effectué par une entreprise d'un pays donné entre deux points situés dans un autre pays.

(Renuméroté le 11 avril 1977 ; voir HISTORIQUE)

16.1 Les paragraphes 4 à 14 ci-dessus donnent des indications concernant les bénéfices qui peuvent être considérés comme tirés de l'exploitation de navires ou aéronefs en trafic international. Les principes et exemples qui figurent dans ces paragraphes sont applicables, avec les adaptations nécessaires, pour la détermination des bénéfices qui peuvent être considérés comme tirés de l'exploitation de bateaux utilisés dans la navigation intérieure.

(Ajouté le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

17. La disposition n'exclut pas que les problèmes particuliers d'imposition que peut poser la navigation intérieure, notamment entre pays limitrophes, fassent l'objet d'un règlement spécial par voie d'accord bilatéral.

(Renuméroté et amendé le 11 avril 1977 ; voir HISTORIQUE)

17.1 Il peut également être convenu bilatéralement que les bénéfices provenant de l'exploitation de navires se livrant à des activités de pêche, de dragage ou de remorquage en haute mer soient considérés comme des revenus couverts par les dispositions du présent article.

(Renuméroté le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

Entreprises ne s'occupant pas exclusivement de navigation maritime, intérieure ou aérienne

18. Il résulte de la rédaction des paragraphes 1 et 2 que les entreprises qui ne s'occupent pas exclusivement de navigation maritime, intérieure ou aérienne tombent néanmoins sous le coup des dispositions prévues à ces paragraphes en ce qui concerne les bénéfices provenant de l'exploitation de leurs navires, bateaux et aéronefs.

(Renuméroté et amendé le 11 avril 1977 ; voir HISTORIQUE)

19. Si une entreprise a dans un pays étranger un établissement stable servant exclusivement à l'exploitation de ses navires ou aéronefs, il n'y a pas de raison de traiter cet établissement stable d'une autre manière que celui d'entreprises s'occupant exclusivement de navigation maritime, intérieure ou aérienne.

(Renuméroté et amendé le 11 avril 1977 ; voir HISTORIQUE)

20. Dans l'hypothèse où l'entreprise considérée a, dans un autre État, un établissement stable ne s'occupant pas exclusivement de navigation

maritime, intérieure ou aérienne, l'application des dispositions prévues aux paragraphes 1 et 2 ne soulève pas non plus de difficultés. Si les navires transportent des marchandises de l'entreprise à son établissement stable situé dans un pays étranger, il convient en effet de considérer qu'aucune fraction du bénéfice réalisé par l'entreprise du fait qu'elle assure ses transports par ses propres moyens n'est imposable dans l'État où est situé l'établissement stable. Il doit en être de même lorsque l'établissement stable dispose d'installations pour l'exploitation des navires ou aéronefs (par exemple, quais d'expédition) ou assure d'autres frais relatifs à ces transports (par exemple, frais de personnel). En ce cas, même si certaines fonctions liées à l'exploitation de navires et aéronefs en trafic international peuvent être exercées par l'établissement stable, les bénéfices attribuables à ces fonctions sont imposables exclusivement dans l'État où se trouve le siège de direction effective de l'entreprise. La totalité ou une partie des dépenses encourues dans l'exercice de ces fonctions doit être déduite dans le calcul de la part du bénéfice qui n'est pas imposable dans l'État où est situé l'établissement stable et ne réduira donc pas la part des bénéfices attribuables à cet établissement qui peut être imposée dans cet État en vertu de l'article 7.

(Amendé le 22 juillet 2010 ; voir HISTORIQUE)

21. Lorsque des navires ou aéronefs sont exploités en trafic international, l'application de l'article aux bénéfices de cette exploitation ne sera pas modifiée par le fait que les navires ou aéronefs sont exploités par un établissement stable qui n'est pas le siège de direction effective de l'ensemble de l'entreprise ; par conséquent, même si ces bénéfices pouvaient être attribués à l'établissement stable en vertu de l'article 7, ils ne seraient imposables que dans l'État où est situé le siège de direction effective de l'entreprise (résultat qui est confirmé par le paragraphe 4 de l'article 7).

(Amendé le 22 juillet 2010 ; voir HISTORIQUE)

Paragraphe 3

22. Ce paragraphe traite du cas particulier où le lieu de direction effective de l'entreprise se trouve à bord d'un navire ou d'un bateau. Dans ce cas, l'impôt ne sera perçu que par l'État sur le territoire duquel se trouve le port d'attache du navire ou du bateau. Il est prévu que si ce lieu ne peut être déterminé, l'impôt ne sera perçu que dans l'État contractant dont l'exploitant du navire ou du bateau est un résident.

(Renuméroté et amendé le 11 avril 1977 ; voir HISTORIQUE)

Paragraphe 4

23. Diverses formes de coopération internationale existent dans le domaine de la navigation. Cette coopération est réalisée au moyen d'accords de pools

ou d'autres conventions du même genre, qui règlent suivant certains principes la répartition des recettes (ou des bénéfices) de l'activité exercée en commun.

(Renuméroté et amendé le 11 avril 1977 ; voir HISTORIQUE)

24. Pour clarifier la situation fiscale des participants à un pool, à une exploitation en commun ou à un organisme international d'exploitation et pour parer à toute difficulté éventuelle, les États contractants peuvent, s'ils le jugent nécessaire, ajouter dans leurs accords bilatéraux les dispositions suivantes :

... mais uniquement à la fraction des bénéfices ainsi réalisés qui revient à chaque participant au prorata de sa part dans l'entreprise commune.

(Renuméroté et amendé le 11 avril 1977 ; voir HISTORIQUE)

25. (Renuméroté et amendé le 31 mars 1994 ; voir HISTORIQUE)

Observations sur les Commentaires

26. (Renuméroté et amendé le 28 janvier 2003 ; voir HISTORIQUE)

27. (Supprimé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

28. La Grèce et le Portugal réservent leur position quant à l'application de cet article aux revenus d'activités accessoires (voir paragraphes 4 à 10.1).

(Remplacé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

29. L'Allemagne, la Grèce et la Turquie réservent leur position au sujet de l'application de l'article aux revenus provenant des transports intérieurs de passagers ou de marchandises et de la location de conteneurs (voir paragraphes 4, 6, 7 et 9 ci-dessus).

(Amendé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

30. La Grèce appliquera l'article 12 aux paiements provenant de l'affrètement coque nue d'un navire ou d'un aéronef.

(Amendé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

30.1 (Supprimé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

Réserves sur l'article

31. Le Canada, la Hongrie, le Mexique et la Nouvelle-Zélande se réservent le droit d'imposer comme des bénéfices de transport intérieur les bénéfices provenant du transport de passagers ou marchandises pris à bord en un endroit d'un de ces pays et déchargés en un autre endroit du même pays. La Nouvelle-Zélande se réserve aussi le droit d'imposer comme des bénéfices de transport intérieur

les bénéfiques provenant d'autres activités côtières et sur le plateau continental.

(Amendé le 17 juillet 2008 ; voir HISTORIQUE)

32. La Belgique, le Canada, les États-Unis, la Grèce, le Mexique, le Royaume-Uni et la Turquie se réservent le droit de ne pas étendre le champ d'application de l'article à la navigation intérieure dans leurs conventions bilatérales (paragraphe 2 de l'article).

(Amendé le 17 juillet 2008 ; voir HISTORIQUE)

33. Le Danemark, la Norvège et la Suède se réservent le droit d'insérer des dispositions spéciales en ce qui concerne les bénéfiques réalisés par la société de transport aérien *Scandinavian Airlines System (SAS)*.

(Renuméroté le 21 septembre 1995 ; voir HISTORIQUE)

34. (Supprimé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

35. En raison de sa situation particulière en matière de navigation maritime, la Grèce gardera sa liberté d'action en ce qui concerne les dispositions de la Convention relatives aux revenus de l'exploitation des navires en trafic international.

(Renuméroté le 21 septembre 1995 ; voir HISTORIQUE)

36. Le Mexique se réserve le droit d'imposer à la source les bénéfiques tirés de la fourniture d'un hébergement.

(Ajouté le 21 septembre 1995 ; voir HISTORIQUE)

37. (Supprimé le 15 juillet 2005 ; voir HISTORIQUE)

38. L'Australie se réserve le droit d'imposer les bénéfiques provenant du transport de passagers ou marchandises pris à bord en un endroit de l'Australie et déchargés en un autre endroit de l'Australie.

(Amendé le 22 juillet 2010 ; voir HISTORIQUE)

39. Les États-Unis se réservent le droit d'inclure dans le champ d'application du paragraphe 1 les revenus provenant de la location de navires ou d'aéronefs tout armés et équipés ou coque nue dans le cas où les navires ou aéronefs sont employés en trafic international par le preneur ou lorsque les revenus provenant de la location sont accessoires à l'exploitation de navires ou aéronefs en trafic international. Les États-Unis se réservent également le droit d'inclure dans le champ d'application de ce paragraphe les revenus provenant de l'utilisation, l'entretien ou la location de conteneurs utilisés en trafic international.

(Ajouté le 29 avril 2000 ; voir HISTORIQUE)

40. La République slovaque se réserve le droit d'imposer, en application de l'article 12, les bénéfices tirés de la location de navires, aéronefs et conteneurs.

(Ajouté le 28 janvier 2003 ; voir HISTORIQUE)

41. L'Irlande se réserve le droit d'inclure dans le champ d'application de l'article les revenus de la location de navires ou aéronefs coque nue si ces navires ou aéronefs sont exploités en trafic international par le preneur ou lorsque les revenus provenant de la location sont accessoires par rapport aux bénéfices tirés de l'exploitation de navires ou aéronefs en trafic international.

(Ajouté le 28 janvier 2003 ; voir HISTORIQUE)

42. La Turquie se réserve le droit, dans des cas exceptionnels, d'appliquer le principe de l'établissement stable pour l'imposition des bénéfices provenant de transports internationaux. La Turquie se réserve aussi le droit d'élargir le champ d'application de cet article afin de couvrir le transport routier et d'effectuer un changement corrélatif à la définition du « trafic international » à l'article 3.

(Amendé le 28 janvier 2003 ; voir HISTORIQUE)

43. Le Chili et la Slovénie se réservent le droit de ne pas étendre le champ d'application de l'article à la navigation intérieure dans leurs conventions bilatérales et d'apporter des modifications au même effet au paragraphe 3 des articles 13, 15 et 22.

(Ajouté le 22 juillet 2010 ; voir HISTORIQUE)

HISTORIQUE

Paragraphe 1 : Amendé à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 1 se lisait comme suit :

« 1. La disposition du premier paragraphe qui concerne les bénéfices de l'exploitation, en trafic international, de navires ou d'aéronefs a pour but d'assurer que ces bénéfices seront imposés dans un seul État. Par exploitation en trafic international, on entend toute exploitation de navires ou d'aéronefs qui s'étend sur plus d'un pays, quel que soit le nombre d'escales effectuées dans un pays donné. La disposition est basée sur le principe suivant lequel le droit d'imposition doit être réservé à l'État contractant où se trouve le siège de la direction effective de l'entreprise. Ceci évite d'établir des règles détaillées en vue, par exemple, de définir les bénéfices qui sont visés; cette détermination est plutôt une question d'application pour laquelle il y a lieu de prendre en considération des règles générales d'interprétation. Il semble néanmoins opportun de donner quelques exemples et de formuler certaines remarques afin de clarifier la question. »

Paragraphe 2 : Remplacé à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Au même moment, le paragraphe 2 du Projet

de Convention de 1963 a été renuméroté paragraphe 4 (voir historique du paragraphe 4) et un nouveau paragraphe 2 a été adopté.

Paragraphe 3 : Remplacé à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Au même moment, le paragraphe 3 du Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1960) a été amendé et renuméroté paragraphe 5 (voir historique du paragraphe 5) et un nouveau paragraphe 3 a été adopté.

Paragraphe 4 : Amendé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 4 se lisait comme suit :

« 4. Les bénéfiques visés sont tout d'abord les bénéfiques que l'entreprise réalise grâce au transport de passagers ou de marchandises. Ainsi limitée, la disposition serait cependant exagérément restrictive, eu égard, d'une part, au développement de la navigation maritime et aérienne et, d'autre part, à des considérations d'ordre pratique. La disposition couvre donc également d'autres catégories de bénéfiques. Il s'agit des bénéfiques qui, soit à cause de leur nature, soit à cause de leur étroite liaison avec les bénéfiques directs du transport, sont susceptibles d'être rangés dans une même catégorie. Certaines de ces catégories de bénéfiques sont mentionnées dans les paragraphes suivants. »

Le paragraphe 4 du Modèle de Convention de 1977 correspondait au paragraphe 2 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 4 du Projet de Convention de 1963 a été renuméroté paragraphe 7 (voir historique du paragraphe 7) alors que le paragraphe 2 a été renuméroté paragraphe 4 à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 4.1 : Ajouté le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005.

Paragraphe 4.2 : Ajouté le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005.

Paragraphe 4.3 : Ajouté le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005.

Paragraphe 5 : Amendé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Après le 31 mars 1994 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 5 se lisait comme suit :

« 5. Les bénéfiques tirés de la location d'un navire ou d'un aéronef, tout armé et équipé, doivent être traités de la même manière que les bénéfiques du transport des passagers ou de marchandises. Autrement, une grande partie des activités entrant dans le cadre de la navigation maritime ou aérienne tomberait en dehors du champ d'application de la disposition. Toutefois, c'est l'article 7, et non l'article 8, qui s'applique aux bénéfiques provenant de la location coque nue d'un navire ou d'un aéronef sauf lorsqu'ils constituent une source occasionnelle de revenus pour une entreprise assurant l'exploitation internationale de navires ou d'aéronefs. »

Le paragraphe 5 a été antérieurement amendé le 31 mars 1994 par le rapport intitulé « La mise à jour 1994 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 31 mars 1994. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 31 mars 1994, le paragraphe 5 se lisait comme suit :

« 5. Les bénéfiques tirés de la location d'un navire ou d'un aéronef, tout armé et équipé, doivent être traités de la même manière que les bénéfiques du transport des passagers ou de marchandises. Autrement, une grande partie des activités entrant dans le cadre de la navigation maritime ou aérienne tomberait en dehors du champ

d'application de la disposition. L'article ne s'applique pas aux bénéficiaires provenant de la location coque nue d'un navire ou d'un aéronef sauf lorsqu'ils constituent une source occasionnelle de revenus pour une entreprise assurant l'exploitation internationale de navires ou d'aéronefs. »

Le paragraphe 5 du Modèle de Convention de 1977 correspondait au paragraphe 3 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 5 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 8 (voir historique du paragraphe 8) à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Au même moment, le paragraphe 3 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 5 du Modèle de Convention de 1977. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 3 se lisait comme suit :

« 3. Les bénéficiaires tirés de la location d'un navire ou d'un aéronef, tout armé et équipé, doivent être traités de la même manière que les bénéficiaires du transport de passagers ou de marchandises. Autrement, une grande partie de l'activité fréquemment considérée comme entrant dans le cadre de l'exploitation maritime ou aérienne tomberait en dehors du champ d'application de la disposition. Par contre, l'article ne s'applique pas aux bénéficiaires de la location coque nue. »

Paragraphe 6 : Remplacé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'à ce qu'il soit supprimé le 15 juillet 2005, le paragraphe 6 se lisait comme suit :

« 6. Le droit d'imposition n'appartenant, en principe, qu'à un seul État contractant, il est inutile d'élaborer des règles détaillées, par exemple pour définir les bénéficiaires visés, car il s'agit plutôt d'appliquer ici les principes généraux d'interprétation. »

Le paragraphe 6 du Modèle de Convention de 1977 a antérieurement remplacé le paragraphe 6 du Projet de Convention de 1963, qui a été amendé et renuméroté paragraphe 11 (voir historique du paragraphe 11) à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 7 : Remplacé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 7 se lisait comme suit :

« 7. Les entreprises de navigation maritime et aérienne — ces dernières surtout — se livrent souvent à des activités complémentaires, plus ou moins étroitement liées à l'exploitation directe des navires et des aéronefs. S'il n'est pas question d'énumérer ici toutes les activités auxiliaires susceptibles d'être couvertes par la disposition, il est cependant utile de donner quelques exemples. »

Le paragraphe 7 du Modèle de Convention de 1977 correspondait au paragraphe 4 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 7 du Projet de Convention de 1963 a été renuméroté paragraphe 12 (voir historique du paragraphe 12) alors que le paragraphe 4 a été renuméroté paragraphe 7 à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 8 : Remplacé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 8 se lisait comme suit :

- « 8. La disposition s'applique notamment aux activités suivantes :
- a) la vente de billets de passage pour d'autres entreprises ;

- b) l'exploitation de services d'autobus reliant une ville à l'aéroport ;
- c) la publicité et la propagande commerciale ;
- d) le transport de marchandises par camion entre un entrepôt et un port ou un aéroport. »

Le paragraphe 8 du Modèle de Convention de 1977 correspondait au paragraphe 5 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 8 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 14 (voir historique du paragraphe 14) à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Au même moment, le paragraphe 5 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 8 du Modèle de Convention de 1977. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 5 se lisait comme suit :

- « 5. La disposition vise, entre autres, les activités suivantes :
- a) la vente de billets de passage pour d'autres entreprises ;
 - b) l'exploitation de services d'autobus reliant une ville à l'aéroport ;
 - c) la publicité et la propagande commerciale. »

Paragraphe 8.1 : Ajouté le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005.

Paragraphe 9 : Remplacé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'à ce qu'il ne soit supprimé le 15 juillet 2005, le paragraphe 9 se lisait comme suit :

- « 9. Si une entreprise de transports internationaux s'engage, à l'occasion de tels transports, à livrer des marchandises directement au destinataire dans l'autre État contractant, un tel transport intérieur est considéré comme faisant partie de l'exploitation internationale de navires ou d'aéronefs et est donc couvert par les dispositions de l'article. »

Le paragraphe 9 du Modèle de Convention de 1977 a remplacé le paragraphe 9 du Projet de Convention de 1963, qui a été amendé et renuméroté paragraphe 23 (voir historique du paragraphe 23) à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 10 : Remplacé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'à ce qu'il ne soit supprimé le 15 juillet 2005, le paragraphe 10 se lisait comme suit :

- « 10. A l'heure actuelle, l'usage de conteneurs joue un rôle croissant dans le domaine des transports internationaux. Fréquemment, ces conteneurs sont aussi utilisés dans les transports intérieurs. Les bénéfices qu'une entreprise de transports internationaux tire de la location de conteneurs lors d'une opération complémentaire ou accessoire de l'exploitation internationale de navires ou d'aéronefs sont couverts par les dispositions du présent article. »

Le paragraphe 10 du Modèle de Convention de 1977 a remplacé le paragraphe 10 du Projet de Convention de 1963, qui a été amendé et renuméroté paragraphe 24 (voir historique du paragraphe 24) à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 10.1 : Remplacé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Après le 29 avril 2000 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 10.1 se lisait comme suit :

« 10.1 Un autre cas serait celui d'une entreprise de transport qui aurait besoin d'actifs ou de personnel dans un pays étranger pour exploiter ses navires ou aéronefs en trafic international et qui tirerait un revenu de la fourniture de biens ou de services, dans ce pays, à d'autres entreprises de transport. Cela comprendrait (par exemple) la fourniture de biens et services par les ingénieurs, le personnel au sol, les manutentionnaires, ainsi que les personnels chargés de la restauration et de l'accueil de la clientèle. Comme le revenu tiré de ces activités ne serait pas lié à l'exploitation de navires ou aéronefs par l'entreprise elle-même, il ne relèverait normalement pas de l'article 8. Toutefois, lorsque l'entreprise fournit à une autre personne des biens ou des services qui sont complémentaires ou accessoires à son exploitation internationale de navires ou aéronefs, les bénéfices résultant de la fourniture de ces biens ou services relèvent de l'article 8. Même si ces principes s'appliquent à un pool, à une exploitation en commun ou un organisme international d'exploitation pour les fins du paragraphe 4, il faut alors déterminer dans quelle mesure les activités en question se rattachent aux activités de transport du pool, de l'exploitation en commun ou de l'organisme international d'exploitation plutôt qu'à celle des différentes entreprises participantes. »

Le paragraphe 10.1 a été ajouté le 29 avril 2000 par le rapport intitulé « La mise à jour 2000 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Comité des affaires fiscales de l'OCDE le 29 avril 2000.

Paragraphe 11 : Supprimé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 11 se lisait comme suit :

« 11. Par contre, la disposition ne vise pas une activité manifestement distincte, telle que l'exploitation indépendante d'un hôtel, établissement dont les bénéficiaires sont du reste aisément déterminables. Il existe pourtant des cas où les conditions sont telles que la disposition doit s'appliquer même à une activité hôtelière, par exemple l'exploitation d'un hôtel n'ayant d'autre but que de fournir aux passagers en transit un logement pour la nuit, prestation dont le coût est compris dans le prix du billet de passage. En pareil cas, l'hôtel peut être considéré comme une sorte de salle d'attente. »

Le paragraphe 11 du Modèle de Convention de 1977 correspondait au paragraphe 6 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 11 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 16 (voir historique du paragraphe 16) et le paragraphe 6 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 11 à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Au même moment, le titre qui précédait le paragraphe 11 a été inséré avant le paragraphe 15. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 6 se lisait comme suit :

« 6. Par contre, la disposition ne vise pas une activité manifestement distincte, telle que l'exploitation indépendante d'un hôtel, établissement dont les bénéficiaires sont du reste, aisément déterminables. Il existe pourtant des cas où les conditions sont telles que la disposition doit s'appliquer même à une activité hôtelière, par exemple, l'exploitation d'un hôtel n'ayant d'autre but que de fournir aux passagers en transit un logement pour la nuit, prestation dont le coût est compris dans le prix du billet de passage. En pareil cas, l'hôtel n'est en effet pas autre chose qu'une sorte de salle d'attente. »

Paragraphe 12 : Amendé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005.

Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 12 se lisait comme suit :

« 12. Une autre activité est exclue du champ d'application de la disposition, celle d'un chantier de constructions navales exploité dans un pays par une entreprise de navigation ayant son siège de direction effective dans un autre pays. »

Le paragraphe 12 du Modèle de Convention de 1977 correspondait au paragraphe 7 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 12 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 17 (voir historique du paragraphe 17) alors que le paragraphe 7 a été renuméroté paragraphe 12 à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 13 : Renuméroté paragraphe 17.1 (voir historique du paragraphe 17.1) le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005.

Paragraphe 14 : Amendé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Après le 29 avril 2000 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 14 se lisait comme suit :

« 14. Les revenus d'investissements d'entreprises de navigation maritime, intérieure ou aérienne (revenus de titres, d'obligations, d'actions ou de prêts, par exemple) sont soumis au traitement qui est normalement appliqué à cette catégorie de revenus, sauf lorsque l'investissement qui génère ces revenus fait partie intégrante de l'activité d'exploitation des navires ou aéronefs en trafic international dans l'État contractant. Ainsi, l'article s'appliquerait aux revenus d'intérêts générés, par exemple, par le flux de trésorerie requis dans un État contractant pour l'exercice de cette activité ou par des obligations placées en garantie lorsque la loi l'exige pour l'exercice de l'activité ; il ne s'appliquerait pas, toutefois, aux revenus d'intérêts provenant de la gestion du flux de trésorerie ou d'autres activités financières pour le compte d'autres établissements stables de l'entreprise auxquels ces revenus ne sont pas attribuables ou pour le compte d'entreprises associées, que ceux-ci soient situés à l'intérieur ou à l'extérieur de cet État contractant, ou pour le compte du siège (centralisation des activités financières et d'investissement), et il ne s'appliquerait pas non plus aux revenus d'intérêts générés par le placement à court terme des bénéfices générés par l'exercice local de l'activité lorsque les fonds investis ne sont pas obligatoires pour cet exercice. »

Le paragraphe 14 a été antérieurement amendé le 29 avril 2000 par le rapport intitulé « La mise à jour 2000 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Comité des affaires fiscales de l'OCDE le 29 avril 2000. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 29 avril 2000, le paragraphe 14 se lisait comme suit :

« 14. Les revenus de valeurs et de capitaux mobiliers recueillis par une entreprise de navigation maritime, intérieure ou aérienne, sont soumis au régime habituellement appliqué aux revenus de valeurs et de capitaux mobiliers. »

Le paragraphe 14 du Modèle de Convention de 1977 correspondait au paragraphe 8 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 14 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 19 (voir historique du paragraphe 19) alors que le paragraphe 8 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 14 à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 8 se lisait comme suit :

« 8. En ce qui concerne les revenus de valeurs et de capitaux mobiliers recueillis par une entreprise de navigation maritime, intérieure ou aérienne, il y a lieu de les soumettre au régime habituellement appliqué aux revenus de valeurs et de capitaux mobiliers en général. »

Paragraphe 15 : Remplacé à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Au même moment, le paragraphe 15 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 20 (voir historique du paragraphe 20) et le titre qui précédait le paragraphe 11 a été inséré avant le paragraphe 15.

C (8)

Paragraphe 16 : Correspond au paragraphe 11 du Projet de Convention de 1963, adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963. Le paragraphe 16 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 21 (voir historique du paragraphe 21) alors que le paragraphe 11 a été renuméroté paragraphe 16 à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 16.1 : Ajouté le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005.

Paragraphe 17 : Correspond au paragraphe 12 du Projet de Convention de 1963, adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963. Le paragraphe 17 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 22 (voir historique du paragraphe 22) à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Au même moment, le paragraphe 12 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 17 du Modèle de Convention de 1977. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 12 se lisait comme suit :

« 12. La disposition n'exclut pas que les problèmes de taxation particuliers que peut soulever la navigation intérieure, notamment entre pays limitrophes, fassent l'objet d'un règlement spécial par voie d'accord bilatéral. »

Paragraphe 17.1 : Correspond au paragraphe 13 du Modèle de Convention de 1977 tel qu'il se lisait avant le 15 juillet 2005. Le paragraphe 13 du Modèle de Convention de 1977 a été renuméroté paragraphe 17.1 le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005.

Le paragraphe 13 du Modèle de Convention de 1977 a remplacé le paragraphe 13 du Projet de Convention de 1963, qui a été amendé et renuméroté paragraphe 18 (voir historique du paragraphe 18) à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Au même moment, le titre qui précédait le paragraphe 13 a été déplacé avec ce paragraphe.

Paragraphe 18 : Correspond au paragraphe 13 du Projet de Convention de 1963, adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963. Le paragraphe 13 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 18 à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Au même moment, le titre qui précédait le paragraphe 13 a été amendé et déplacé avec ce paragraphe. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 13 et le titre le précédant se lisaient comme suit :

« Cas des entreprises ne s'occupant pas exclusivement des transports maritimes, intérieurs ou aériens

13. Il résulte de la rédaction des paragraphes 1 et 2 de l'article que les entreprises qui ne s'occupent pas exclusivement de transports maritimes, intérieurs ou

aériens, tombent néanmoins sous le coup des dispositions prévues à ces paragraphes en ce qui concerne les bénéfices provenant de l'exploitation de leurs navires, bateaux et aéronefs. »

Paragraphe 19 : Correspond au paragraphe 14 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 14 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 19 à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 14 se lisait comme suit :

« 14. Si de telles entreprises possèdent dans un pays étranger des établissements stables servant exclusivement à l'exploitation de leurs navires ou aéronefs, il n'y a pas de raison de traiter ces établissements d'une autre manière que ceux d'entreprises s'occupant exclusivement de navigation maritime, intérieure ou aérienne. »

Paragraphe 20 : Amendé le 22 juillet 2010 par le rapport intitulé « La mise à jour 2010 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 22 juillet 2010. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 22 juillet 2010, le paragraphe 20 se lisait comme suit :

« 20. Dans l'hypothèse où l'entreprise considérée a, dans un autre État, un établissement stable ne s'occupant pas exclusivement de navigation maritime, intérieure ou aérienne, l'application des dispositions prévues aux paragraphes 1 et 2 ne soulève pas non plus de difficultés. Si les navires transportent des marchandises de l'entreprise à son établissement stable situé dans un pays étranger, il convient en effet de considérer qu'aucune fraction du bénéfice réalisé par l'entreprise du fait qu'elle assure ses transports par ses propres moyens n'est attribuée à l'établissement stable. Il doit en être de même lorsque l'établissement stable dispose d'installations pour l'exploitation des navires ou aéronefs (par exemple, quais d'expédition) ou assure d'autre frais relatifs à ces transports (par exemple, frais de personnel). En ce cas, les dépenses de l'établissement stable afférentes à l'exploitation des navires, bateaux et aéronefs ne doivent pas être imputées à cet établissement stable, mais à l'entreprise elle-même, dès lors qu'aucune part du bénéfice réalisé sur les transports ne profite à cet établissement stable. »

Le paragraphe 20 du Modèle de Convention de 1977 correspondait au paragraphe 15 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 15 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 20 à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 15 se lisait comme suit :

« 15. Dans l'hypothèse où les entreprises considérées possèdent, dans un autre État, un établissement stable ne s'occupant pas exclusivement de transports maritimes, intérieurs ou aériens, l'application des dispositions prévues aux paragraphes 1 et 2 ne soulève pas non plus de difficultés. Si les navires transportent, par exemple, des marchandises de l'une de ces entreprises à l'un de ses établissements stables situés dans un pays étranger, il convient en effet de considérer qu'aucune fraction du bénéfice réalisé par l'entreprise du fait qu'elle assure ses transports par ses propres moyens, n'est à attribuer à l'établissement stable. Il doit en être de même lorsque l'établissement stable entretient des installations pour l'exploitation des navires ou aéronefs (par exemple, quais d'expédition) ou assure d'autres frais relatifs à ces transports (par exemple, frais de personnel). En ce cas, les dépenses de l'établissement stable afférentes à l'exploitation des navires, bateaux et aéronefs ne doivent pas être imputées à cet

établissement stable, mais à l'entreprise elle-même dès lors qu'aucune part du bénéfice réalisé sur les transports ne profite audit établissement. »

Paragraphe 21 : Amendé le 22 juillet 2010 par le rapport intitulé « La mise à jour 2010 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 22 juillet 2010. Après le 29 avril 2000 et jusqu'au 22 juillet 2010, le paragraphe 21 se lisait comme suit :

« 21. Lorsque des navires ou aéronefs sont exploités en trafic international, l'application de l'article aux bénéficiaires de cette exploitation ne sera pas modifiée par le fait que les navires ou aéronefs sont exploités par un établissement stable qui n'est pas le siège de direction effective de l'ensemble de l'entreprise (par exemple, en ce qui concerne les navires ou aéronefs mis en service par l'établissement stable ou figurant à son bilan). »

Le paragraphe 21 a été antérieurement remplacé le 29 avril 2000 par le rapport intitulé « La mise à jour 2000 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Comité des affaires fiscales de l'OCDE le 29 avril 2000. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 29 avril 2000, le paragraphe 21 se lisait comme suit :

« 21. Lorsque les navires ou aéronefs de l'entreprise sont exploités par un établissement stable où ne se trouve pas la direction effective de l'ensemble de l'entreprise (par exemple, les navires ou aéronefs sont mis en service par l'établissement stable et figurent à son bilan), la direction effective, aux fins de l'application des paragraphes 1 et 2, doit être considérée comme sise, en ce qui concerne l'exploitation des navires ou aéronefs, dans l'État contractant où se trouve l'établissement stable. »

Le paragraphe 21 du Modèle de Convention de 1977 correspondait au paragraphe 16 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 16 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 21 à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 16 se lisait comme suit :

« 16. Dans les cas — d'ailleurs probablement purement théoriques — où les navires ou aéronefs de l'entreprise sont exploités par un établissement stable où ne se trouve pas la direction effective de l'ensemble de l'entreprise (par exemple les navires ou aéronefs sont mis en service par l'établissement stable et figurent sur son bilan), la direction effective, aux fins de l'application des paragraphes 1 et 2, doit être considérée comme sise, en ce qui concerne l'exploitation des navires ou aéronefs, dans l'État contractant où se trouve l'établissement stable. »

Paragraphe 22 : Correspond au paragraphe 17 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 17 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 22 et le titre qui le précédait a été déplacé avec ce paragraphe à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 17 se lisait comme suit :

« 17. Ce paragraphe traite du cas particulier où le lieu de la direction effective de l'entreprise se trouve à bord d'un navire ou d'un bateau. Dans ce cas, l'impôt ne sera perçu que par l'État contractant sur le territoire duquel se trouve le port d'attache du navire ou du bateau. Il est prévu que si ce lieu ne peut être déterminé, l'impôt ne sera perçu que par l'État contractant dont l'exploitant du navire ou du bateau est résident. »

Paragraphe 23 : Correspond au paragraphe 9 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 9 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 23 et le titre qui le précède a été ajouté à l'occasion de l'adoption du

Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 9 se lisait comme suit :

« 9. Après la deuxième guerre mondiale, on a vu apparaître, spécialement dans le domaine de la navigation aérienne, diverses formes de coopération internationale. Cette coopération est réalisée au moyen d'accords de pool ou d'autres conventions du même genre, qui règlent suivant certains principes, la répartition des recettes (ou des bénéfices) de l'activité exercée en commun. »

Paragraphe 24 : Correspond au paragraphe 10 du Projet de Convention de 1963. Le paragraphe 10 du Projet de Convention de 1963 a été amendé et renuméroté paragraphe 24 à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977. Dans le Projet de Convention de 1963 (adopté par le Conseil de l'OCDE le 30 juillet 1963) et jusqu'à l'adoption du Modèle de Convention de 1977, le paragraphe 10 se lisait comme suit :

« 10. Généralement, la participation à un pool, à une exploitation en commun ou à un organisme international d'exploitation ne semble pas offrir de difficultés particulières. Dès lors que la disposition préconisée s'applique à une entreprise effectuant des transports maritimes, intérieurs ou aériens, elle doit s'étendre également aux bénéfices réalisés grâce à la coopération décrite ci-dessus ; cette interprétation découle en effet directement du texte même de la disposition. »

Paragraphe 25 : Renuméroté paragraphe 34 (voir historique du paragraphe 35) le 31 mars 1994 par le rapport intitulé « La mise à jour 1994 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 31 mars 1994. Au même moment, le titre qui précédait le paragraphe 25 a été supprimé.

Paragraphe 26 : Amendé et renuméroté paragraphe 42 (voir historique du paragraphe 42) le 28 janvier 2003 par le rapport intitulé « La mise à jour 2002 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 28 janvier 2003.

Paragraphe 27 : Supprimé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Après le 23 juillet 1992 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 27 se lisait comme suit :

« 27. Le Portugal et la Turquie se réservent le droit de prévoir que la partie du transport intérieur (cf. paragraphe 9 ci-dessus) effectuée par d'autres moyens que ceux employés pour le transport international soit exclue du champ d'application de l'article, que ces moyens appartiennent ou non à l'entreprise de transport. »

Le paragraphe 27 a été antérieurement amendé le 23 juillet 1992, en supprimant l'Espagne de la liste des pays faisant cette observation, par le rapport intitulé « La révision du Modèle de Convention », adopté par le Conseil de l'OCDE le 23 juillet 1992. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 23 juillet 1992, le paragraphe 27 se lisait comme suit :

« 27. L'Espagne, le Portugal et la Turquie se réservent le droit, lors des négociations en vue de la conclusion de conventions avec d'autres pays membres de proposer que la partie du transport intérieur (cf. paragraphe 9 ci-dessus) effectuée par d'autres moyens que ceux employés pour le transport international soit exclue du champ d'application de l'article, que ces moyens appartiennent ou non à l'entreprise de transport. »

Le paragraphe 27 a été ajouté à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 28 : Remplacé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005.

Après le 23 juillet 1992 et jusqu'à ce qu'il ne soit supprimé le 15 juillet 2005, le paragraphe 28 se lisait comme suit :

« 28. Le Portugal et la Turquie se réservent également le droit de prévoir que la location de conteneurs (cf. paragraphe 10 ci-dessus), même à titre complémentaire ou accessoire, soit considérée comme une activité distincte du transport maritime et aérien et soit en conséquence exclue du champ d'application de l'article. »

Le paragraphe 28 a été antérieurement amendé le 23 juillet 1992, en substituant les mots « le Portugal et la Turquie » à « Ces pays » au début du paragraphe, par le rapport intitulé « La révision du Modèle de Convention », adopté par le Conseil de l'OCDE le 23 juillet 1992. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 23 juillet 1992, le paragraphe 28 se lisait comme suit :

« 28. Ces pays se réservent également le droit, lors de telles négociations, de proposer que la location de conteneurs (cf. paragraphe 10 ci-dessus), même à titre complémentaire ou accessoire, soit considérée comme une activité distincte du transport maritime et aérien et soit en conséquence exclue du champ d'application de l'article. »

Le paragraphe 28 a été ajouté à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 29 : Amendé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 29 se lisait comme suit :

« 29. L'Allemagne réserve sa position au sujet de l'application de l'article aux revenus provenant de transports intérieurs et de la location de conteneurs (cf. paragraphes 9 et 10 ci-dessus). »

Le paragraphe 29 a été ajouté à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 30 : Amendé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Après le 21 septembre 1995 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 30 se lisait comme suit :

« 30. La Grèce appliquera l'article 12 à l'affrètement coque nue d'un navire ou d'un aéronef. »

Le paragraphe 30, tel qu'il se lisait après le 21 septembre 1995 et jusqu'au 15 juillet 2005, a remplacé le paragraphe 30 du Modèle de Convention fiscale de 1977. Le 21 septembre 1995, le paragraphe 30 du Modèle de Convention de 1977 a été renuméroté paragraphe 31 (voir historique du paragraphe 31) et amendé, en ajoutant le Mexique et la Nouvelle-Zélande à la liste des pays faisant cette réserve, par le rapport intitulé « La mise à jour 1995 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 21 septembre 1995. Au même moment, le titre précédant le paragraphe 30 a été déplacé avec ce paragraphe.

Paragraphe 30.1 : Supprimé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Après le 29 avril 2000 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 30.1 se lisait comme suit :

« 30.1 L'Australie ne partage pas les interprétations données aux paragraphes 8 d) et 9. L'Australie considère que l'exploitation en trafic international de navires et d'aéronefs ne comprend pas les transports intérieurs. »

Le paragraphe 30.1 a été ajouté le 29 avril 2000 par le rapport intitulé « La mise à jour 2000 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Comité des affaires fiscales de l'OCDE le 29 avril 2000.

Paragraphe 31 : Amendé le 17 juillet 2008, en supprimant la Pologne de la liste des pays faisant cette réserve, par le rapport intitulé « La mise à jour 2008 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 17 juillet 2008. Après le 29 avril 2000 et jusqu'au 17 juillet 2008, le paragraphe 31 se lisait comme suit :

« 31. Le *Canada*, la *Hongrie*, le *Mexique*, la *Nouvelle-Zélande* et la *Pologne* se réservent le droit d'imposer comme des bénéfiques de transport intérieur les bénéfiques provenant du transport de passagers ou marchandises pris à bord en un endroit d'un de ces pays et déchargés en un autre endroit du même pays. La *Nouvelle-Zélande* se réserve aussi le droit d'imposer comme des bénéfiques de transport intérieur les bénéfiques provenant d'autres activités côtières et sur le plateau continental. »

Le paragraphe 31 a été antérieurement amendé le 29 avril 2000, en supprimant l'*Australie* de la liste des pays faisant cette réserve, par le rapport intitulé « La mise à jour 2000 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Comité des affaires fiscales de l'OCDE le 29 avril 2000. Après le 23 octobre 1997 et jusqu'au 29 avril 2000, le paragraphe 31 se lisait comme suit :

« 31. L'*Australie*, le *Canada*, la *Hongrie*, le *Mexique*, la *Nouvelle-Zélande* et la *Pologne* se réservent le droit d'imposer comme des bénéfiques de transports intérieurs les bénéfiques provenant du transport de passagers ou marchandises pris à bord en un endroit d'un de ces pays et déchargés en un autre endroit du même pays. L'*Australie* et la *Nouvelle-Zélande* se réservent aussi le droit d'imposer comme des bénéfiques de transports intérieurs les bénéfiques provenant d'autres activités côtières et sur le plateau continental. »

Le paragraphe 31 a été antérieurement amendé le 23 octobre 1997, en ajoutant la *Hongrie* et la *Pologne* aux pays faisant cette réserve, par le rapport intitulé « La mise à jour 1997 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 23 octobre 1997. Après le 21 septembre 1995 et jusqu'au 23 octobre 1997, le paragraphe 31 se lisait comme suit :

« 31. L'*Australie*, le *Canada*, le *Mexique* et la *Nouvelle-Zélande* se réservent le droit d'imposer comme des bénéfiques de transports intérieurs les bénéfiques provenant du transport de passagers ou marchandises pris à bord en un endroit d'un de ces pays et déchargés en un autre endroit du même pays. L'*Australie* et la *Nouvelle-Zélande* se réservent aussi le droit d'imposer comme des bénéfiques de transports intérieurs les bénéfiques provenant d'autres activités côtières et sur le plateau continental. »

Le paragraphe 31, tel qu'il se lisait avant le 21 septembre 1995, correspondait au paragraphe 30 du Modèle de Convention de 1977. Le 21 septembre 1995, le paragraphe 31 du Modèle de Convention de 1977 a été renuméroté paragraphe 32 (voir historique du paragraphe 32) et le paragraphe 30 du Modèle de Convention de 1977 a été renuméroté paragraphe 31 et amendé, en ajoutant le *Mexique* et la *Nouvelle-Zélande* à la liste des pays faisant cette réserve, par le rapport intitulé « La mise à jour 1995 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 21 septembre 1995. Au même moment, le titre qui précédait le paragraphe 30 a été déplacé avec ce paragraphe. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 21 septembre 1995, le paragraphe 30 se lisait comme suit :

« 30. L'*Australie* et le *Canada* se réservent le droit d'imposer comme des bénéfiques de transports intérieurs les bénéfiques provenant du transport de passagers ou marchandises pris à bord en un endroit d'un de ces pays et déchargés en un autre endroit du même pays. L'*Australie* se réserve aussi le droit d'imposer comme des

bénéfices de transports intérieurs les bénéfices provenant d'autres activités côtières et sur le plateau continental. »

Le paragraphe 30 et le titre qui le précédait ont été ajoutés à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 32 : Amendé le 17 juillet 2008, en ajoutant la Belgique à la liste des pays faisant la réserve, par le rapport intitulé « La mise à jour 2008 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 17 juillet 2008. Après le 15 juillet 2005 et jusqu'au 17 juillet 2008, le paragraphe 32 se lisait comme suit :

« 32. Le *Canada*, la *Grèce*, le *Mexique*, la *Turquie*, le *Royaume-Uni* et les *États-Unis* se réservent le droit de ne pas étendre le champ d'application de l'article à la navigation intérieure dans leurs conventions bilatérales (paragraphe 2 de l'article). »

Le paragraphe 32 a été antérieurement amendé le 15 juillet 2005, en ajoutant la Grèce, le Mexique et le Royaume-Uni à la liste des pays faisant cette réserve, par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Après le 21 septembre 1995 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 32 se lisait comme suit :

« 32. Le *Canada*, la *Turquie* et les *États-Unis* se réservent le droit de ne pas étendre le champ de l'application de l'article à la navigation intérieure dans leurs conventions bilatérales (paragraphe 2 de l'article). »

Le paragraphe 32, tel qu'il se lisait avant le 21 septembre 1995 et jusqu'au 15 juillet 2005, correspondait au paragraphe 31 du Modèle de Convention de 1977. Le paragraphe 31 du Modèle de Convention de 1977 a été renuméroté paragraphe 32 par le rapport intitulé « La mise à jour 1995 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 21 septembre 1995.

Le paragraphe 31 a été ajouté à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 33 : Correspond au paragraphe 32 tel qu'il se lisait après le 23 juillet 1992 et jusqu'au 21 septembre 1995. Le 21 septembre 1995, le paragraphe 33 a été renuméroté paragraphe 34 (voir historique du paragraphe 34) et le paragraphe 32 a été renuméroté paragraphe 33 par le rapport intitulé « La mise à jour 1995 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 21 septembre 1995.

Le paragraphe 32 a été ajouté le 23 juillet 1992 par le rapport intitulé « La révision du Modèle de Convention », adopté par le Conseil de l'OCDE le 23 juillet 1992.

Paragraphe 34 : Supprimé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Après le 21 septembre 1995 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 34 se lisait comme suit :

« 34. Le *Royaume-Uni* se réserve le droit d'inclure au paragraphe 1 de l'article les bénéfices provenant de la location coque nue d'un navire ou d'un aéronef (cf. paragraphe 5 ci-dessus) et de la location de conteneurs (cf. paragraphe 10 ci-dessus). »

Le paragraphe 34 correspondait au paragraphe 33 tel qu'il se lisait avant le 21 septembre 1995. Le paragraphe 34, tel qu'il se lisait avant le 21 septembre 1995, a été renuméroté paragraphe 35 (voir historique du paragraphe 35) et le paragraphe 33 a été renuméroté paragraphe 34 par le rapport intitulé « La mise à jour 1995 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 21 septembre 1995.

Le paragraphe 33 a été ajouté le 23 juillet 1992 par le rapport intitulé « La révision du Modèle de Convention », adopté par le Conseil de l'OCDE le 23 juillet 1992.

Paragraphe 35 : Correspond au paragraphe 34 tel qu'il se lisait avant le 21 septembre 1995. Le paragraphe 34 a été renuméroté paragraphe 35 par le rapport intitulé « La mise à jour 1995 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 21 septembre 1995.

Le paragraphe 34, tel qu'il se lisait avant le 31 mars 1994, correspondait au paragraphe 25 du Modèle de Convention de 1977. Le 31 mars 1994, le paragraphe 25 a été amendé et renuméroté paragraphe 34 par le rapport intitulé « La mise à jour 1994 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 31 mars 1994. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 31 mars 1994, le paragraphe 25 se lisait comme suit :

« 25. En raison de sa situation particulière en matière de navigation maritime, la Grèce gardera sa liberté d'action en ce qui concerne les dispositions de la Convention relatives aux revenus de l'exploitation des navires en trafic international, aux rémunérations des équipages de ces navires, à la fortune constituée par des navires en trafic international et par des biens mobiliers affectés à l'exploitation de ces navires, et aux gains en capital provenant de l'aliénation de ces navires et de ces biens. »

Le paragraphe 25 et le titre qui le précédait ont été ajoutés à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 36 : Ajouté le 21 septembre 1995 par le rapport intitulé « La mise à jour 1995 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 21 septembre 1995.

Paragraphe 37 : Supprimé le 15 juillet 2005 par le rapport intitulé « La mise à jour 2005 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 15 juillet 2005. Après le 23 octobre 1997 et jusqu'au 15 juillet 2005, le paragraphe 37 se lisait comme suit :

« 37. La Pologne se réserve le droit d'étendre la portée de l'article au transport routier et de modifier la définition de « trafic international » de façon correspondante. »

Le paragraphe 37 a été ajouté le 23 octobre 1997 par le rapport intitulé « La mise à jour 1997 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 23 octobre 1997.

Paragraphe 38 : Amendé le 22 juillet 2010 par le rapport intitulé « La mise à jour 2010 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 22 juillet 2010. Après le 29 avril 2000 et jusqu'au 22 juillet 2010, le paragraphe 38 se lisait comme suit :

« 38. L'Australie se réserve le droit d'imposer les bénéfices provenant du transport de passagers ou marchandises pris à bord en un endroit de l'Australie et déchargés en un autre endroit de l'Australie. L'Australie se réserve aussi le droit d'imposer les bénéfices provenant d'autres activités côtières ou sur le plateau continental. »

Le paragraphe 38 a été ajouté le 29 avril 2000 par le rapport intitulé « La mise à jour 2000 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Comité des affaires fiscales de l'OCDE le 29 avril 2000.

Paragraphe 39 : Ajouté le 29 avril 2000 par le rapport intitulé « La mise à jour 2000 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Comité des affaires fiscales de l'OCDE le 29 avril 2000.

Paragraphe 40 : Ajouté le 28 janvier 2003 par le rapport intitulé « La mise à jour 2002 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 28 janvier 2003.

Paragraphe 41 : Ajouté le 28 janvier 2003 par le rapport intitulé « La mise à jour 2002 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 28 janvier 2003.

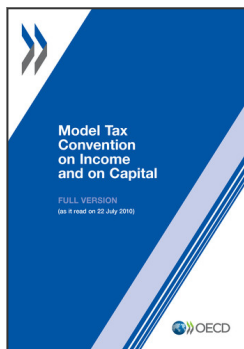
Paragraphe 42 : Correspond au paragraphe 26 du Modèle de Convention de 1977 tel qu'il se lisait avant le 28 janvier 2003. Le paragraphe 26 a été amendé et renuméroté paragraphe 42 par le rapport intitulé « La mise à jour 2002 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 28 janvier 2003. Dans le Modèle de Convention de 1977 et jusqu'au 28 janvier 2003, le paragraphe 26 se lisait comme suit :

« 26. Tout en acceptant de respecter en principe les dispositions de l'article 8 dans ses conventions bilatérales, la *Turquie* envisage dans des cas exceptionnels d'appliquer le principe de l'établissement stable pour l'imposition des bénéfices provenant de transports internationaux. »

C (8)

Le paragraphe 26 et le titre qui le précédait ont été ajoutés à l'occasion de l'adoption du Modèle de Convention de 1977 par le Conseil de l'OCDE le 11 avril 1977.

Paragraphe 43 : Ajouté le 22 juillet 2010 par le rapport intitulé « La mise à jour 2010 du Modèle de Convention fiscale », adopté par le Conseil de l'OCDE le 22 juillet 2010.



Extrait de :

Model Tax Convention on Income and on Capital 2010 (Full Version)

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/9789264175181-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2013), « Commentaires sur l'article 8 : Concernant l'imposition des bénéfices provenant de la navigation maritime, intérieure et aérienne », dans *Model Tax Convention on Income and on Capital 2010 (Full Version)*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264175273-42-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.