

pour les services réguliers et les vols d'affrètement, les uns étant exploités sur la base d'échanges bilatéraux complexes et les autres étant soumis à des règlements établis à la discrétion de chaque État.²

Le Canada est signataire de la Convention de Chicago et il a accédé aux deux mécanismes multilatéraux, Accord de transit et Accord sur les vols d'affrètement.³ En 1988, il est cependant devenu le premier pays - et jusqu'à présent le seul - à se retirer de l'Accord de transit, qui accordait à tous les signataires des droits de survol et d'escales techniques sur son territoire pour les services réguliers.⁴

Dans les négociations sur l'échange de droits pour les services aériens réguliers entre les Etats, il s'est établi un vocabulaire qui parle de *libertés de l'air*.⁵ La **Figure 1** illustre les deux premières libertés de l'air, qui sont des "libertés techniques", accordées par l'Accord de transit.

1re liberté Droit pour une compagnie aérienne étrangère de survoler le pays
(vols commerciaux seulement)

² Une exception notable à cette situation est l'accord bilatéral Canada - États-Unis sur les services non réguliers.

³ Certains pays ne sont pas signataires de la Convention de Chicago ou de l'Accord de transit (l'URSS, par exemple, n'est pas signataire de l'Accord de transit), mais ils suivent généralement l'usage des accords bilatéraux, etc.

⁴ Ceci en riposte à une tentative du Royaume-Uni de supprimer des droits précédemment accordés au Canada dans un traité aérien bilatéral.

⁵ Les cinq premières libertés sont spécifiées dans la Convention de Chicago. Les autres notions de libertés de l'air ont été élaborées ultérieurement.