

transports. Dans les autres pays, le statut officiel des accords bilatéraux vis-à-vis des pouvoirs législatifs peut varier.

Pour les services non réguliers, c'est encore l'exception que des pays cherchent à institutionnaliser un échange de droits dans un accord bilatéral. Une exception notable est l'Accord entre le Canada et les Etats-Unis sur les services aériens non réguliers, négocié en 1974. Le processus plus classique d'approbation des vols d'affrètement (établi par la Convention de Chicago) permet que chaque Etat élabore des règles et des règlements qui sont appliqués lorsqu'une compagnie demande à exploiter de tels vols. Etant donné que chaque Etat a le pouvoir d'approuver les vols d'affrètement à sa discrétion, chaque Etat conserve un droit de veto effectif sur les vols d'affrètement à destination et en provenance de son territoire.

**L'Accord Bermudes I.** Après la conférence de Chicago qui n'avait pas réussi, en 1944, à établir un échange multilatéral de droits entre les Etats participants, les gouvernements des Etats-Unis et du Royaume-Uni sont parvenus à un accord bilatéral de compromis sur les services aériens, qui fut conçu comme une solution temporaire à l'impasse. Au lieu de cela, l'Accord Bermudes I conclu en 1946 a duré quelque 30 ans; les principes qu'il a établis ont obtenu une acceptation générale et étendue, et ils ont été enchâssés dans le système complexe d'accords bilatéraux qui s'est développé depuis lors.

La formule des Bermudes a introduit une régulation de la capacité à travers l'adoption d'examen a posteriori du trafic, l'obligation d'assurer des chances égales et équitables, la désignation unilatérale des transporteurs par chaque pays et un système de définition précise des routes. De plus, l'accord a établi un modèle pour la détermination des tarifs passagers et marchandises, qui était réalisée au moyen du mécanisme de fixation