

### 3. ACCÈS AU MARCHÉ AMÉRICAIN

#### a) Conditions d'exploitation

##### (i) Autorisation « 375 »

Aux États-Unis, la fourniture de services aériens spécialisés par des opérateurs d'aéronefs civils étrangers est régie par la « Federal Aviation Act of 1958 » et son document de mise en application 14 C.F.R., paragraphe 375. Aux termes de ce paragraphe, tout opérateur d'avions civils étrangers doit obtenir l'autorisation du Department of Transportation avant d'entreprendre des opérations commerciales aux États-Unis. Avant l'entrée en vigueur de l'ALENA, les sociétés canadiennes qui demandaient cette autorisation essayaient souvent un refus, la raison invoquée étant que le Canada n'offrait pas une « réciprocité suffisante » aux sociétés américaines désireuses de venir y travailler. Les demandeurs canadiens étaient priés de faire un tour d'horizon de l'industrie des États-Unis, afin de déterminer si une entreprise américaine serait en mesure d'exécuter le projet envisagé (le droit du premier refus).

Avec l'entrée en vigueur de l'ALENA, le Canada est considéré comme ayant satisfait au test de la « réciprocité ». On ne demandera plus aux sociétés canadiennes de faire un tour d'horizon de l'industrie américaine. Toutefois, dès qu'une autorisation « 375 » lui a été délivrée, l'opérateur doit obligatoirement se conformer à tous les règlements d'exploitation imposés par la Federal Aviation Administration (FAA) (pour obtenir un complément d'information, veuillez vous adresser à la FAA - voir la pièce jointe « G »).

##### (ii) Formule de demande

On trouvera à la pièce jointe « F » un spécimen de la formule à remplir pour demander une autorisation « 375 » et on verra à la pièce jointe « G » comment obtenir cette autorisation. Le Department of Transportation a déclaré que cette autorisation pouvait être accordée « prospectively » (au préalable) (c.-à-d. avant l'adjudication d'un marché), à condition que le demandeur ait indiqué dans sa demande quel était le type de service à fournir et le lieu de mise en oeuvre (par exemple le nord-ouest des États-Unis). Cela permet au Department of Transportation de prévenir le bureau compétent de la Federal Aviation Administration au cas où des inspections ou bien une assistance opérationnelle seraient nécessaires. En outre, il se peut que l'autorisation soit délivrée pour un certain temps et non pour la durée d'un contrat, sauf si la sécurité des opérations est en jeu.

##### (iii) Établissement de bases opérationnelles

Comme nous venons de le voir, tout Canadien exploitant un aéronef aux États-Unis doit se procurer une autorisation « 375 ». Il y est également tenu s'il possède, contrôle ou exploite un aéronef immatriculé aux États-Unis. C'est le cas même si