
Federal Maritime Commission (FMC)

Aux termes du *Foreign Shipping Practices Act of 1988*, la *Federal Maritime Commission* (FMC) est autorisée à prendre des mesures unilatérales pour mettre fin aux pratiques de navigation étrangères qui nuisent aux transporteurs américains. La FMC peut également prendre des mesures contre les restrictions étrangères imposées aux navires autres que les paquebots de grande ligne et aux services portuaires et d'avitaillement. Les recours possibles sont les suivants : imposition de droits, restrictions sur les cargaisons, suspension des droits d'exploitation du transporteur, restrictions sur les mouillages dans les ports américains et sur les appareillages à partir de tels ports, refus d'entrer dans les ports américains ou les eaux américaines, enfin détention de navires.

Un projet de loi de réforme de la navigation maritime, qu'étudie actuellement le Congrès, abolirait la FMC et apporterait un certain nombre de changements à la réglementation, dont l'élimination de l'obligation, pour les transporteurs, d'enregistrer leurs tarifs et leurs contrats. Le projet de loi donnerait à certaines lignes appartenant à des conférences maritimes le droit absolu d'agir d'une manière autonome pour obtenir des contrats de service et autoriserait les expéditeurs et les transporteurs à signer des contrats confidentiels, tout en exemptant les conférences maritimes de l'application de la loi antitrust. Toutefois, le projet de loi maintiendrait la possibilité pour les États-Unis de prendre des mesures unilatérales pour mettre fin aux pratiques de navigation étrangères qui nuisent aux transporteurs américains.

Dispositions relatives à la préférence aux navires sous pavillon américain

Les approvisionnements militaires américains transportés par mer doivent l'être par des navires américains. En outre, la moitié des cargaisons non militaires du gouvernement et les trois quarts de certains produits agricoles (par exemple les expéditions d'aide alimentaire et d'aide humanitaire) doivent en principe être transportés par des navires immatriculés aux États-Unis. Les cargaisons expédiées en vertu de programmes d'exportation américains doivent aussi en principe être transportées par des navires américains. (Jusqu'à la moitié de telles cargaisons peut être transportée par des navires du pays bénéficiaire si le pays bénéficiaire n'exerce pas de discrimination envers les navires américains.)

Services financiers

Depuis 1980, la réforme du secteur financier du Canada connaît un rythme nettement plus marqué qu'aux États-Unis. Par le fait même, les lois et règlements régissant les services financiers aux États-Unis accordent aux institutions financières canadiennes un accès au marché des États-Unis bien inférieur à celui dont jouissent les institutions financières américaines au Canada.

L'un des obstacles principaux est la diversité des restrictions géographiques sur les activités bancaires, à l'intérieur des frontières des États et par delà ledites frontières, restrictions créées par le *MacFadden Act*. L'adoption, vers la fin de 1994, du *Riegle-Neal Interstate Banking and Branching Efficiency Act* a permis certaines améliorations, mais elle n'offre encore aucune certitude que les institutions canadiennes seront en mesure de traverser librement les frontières des États.

En fait, la Loi donne aux banques le droit fondamental d'acquiescer des banques se trouvant dans un autre État. Toutefois, le gouvernement américain s'en est remis aux États pour décider du regroupement et de la fusion de banques situées dans plus d'un État ainsi que de nouveaux établissements. Plus exactement, la Loi donne aux États jusqu'en juin 1997 pour qu'ils prennent des mesures à ce chapitre.