
Aux termes de l'*Alaska Power Administration Asset Sale and Termination Act*, qui est entrée en vigueur en novembre 1995, la Garde côtière des États-Unis fait de la discrimination contre les entreprises maritimes étrangères en exigeant que le pétrole brut de l'Alaska ne soit transporté que par des navires battant pavillon américain et appartenant à des Américains.

On est également préoccupé par le fait que les États-Unis n'aient fait aucune offre durant les négociations du GATT (fondée sur l'OMC) sur les services de transport maritime, négociations qui doivent prendre fin en juin 1996. Ces négociations ont comme objectif d'obtenir des engagements et d'éliminer les restrictions sur le transport maritime international (le cabotage intérieur est exclu), sur les services accessoires (p. ex. la manutention des marchandises et le transport du fret) et sur l'accès aux installations portuaires et l'utilisation de ces installations. Si les États-Unis ne font aucune offre significative, les négociations pourraient échouer.

Merchant Marine Act (le Jones Act)

Le *Merchant Marine Act of 1920* (le *Jones Act*) prévoit que les cargaisons transportées par eau entre des points aux États-Unis doivent être transportées sur des navires qui sont enregistrés, construits et armés aux États-Unis. De plus, des ressortissants américains doivent détenir au moins 75 % du capital des sociétés ou entreprises qui sont propriétaires du navire. Aux termes d'autres textes législatifs, des restrictions analogues s'appliquent au transport intérieur de passagers.

La reconstruction d'un navire à l'étranger fait perdre en permanence à ses propriétaires leurs privilèges intérieurs, de même que l'enregistrement à l'étranger pour une période quelconque durant la vie du navire. À la suite, en partie, d'un engagement pris aux termes de l'ALENA, une règle finale devrait être adoptée en 1996; cette règle fixera un seuil précis pour les décisions prises en matière de reconstruction. Toutefois, le seuil proposé (entre 5 et 10 % de la masse métallique de la coque ou de la superstructure) est si bas que la règle ne donnera probablement pas lieu à une libéralisation importante des restrictions que les États-Unis appliquent dans ce secteur. Un projet de loi qu'a analysé le Congrès au début de 1996 et qui prévoit la reconduction des pouvoirs de la Garde côtière renferme par ailleurs une disposition stipulant que toute réparation non urgente faite à des navires de la Garde côtière doit être effectuée aux États-Unis.

Le *Jones Act* (doublé des interdictions de l'Amendement Byrnes-Tollefson se rapportant à la défense) a pour effet d'empêcher le Canada de participer au commerce maritime intérieur des États-Unis, d'investir dans les chantiers navals américains et de fournir au marché américain des composantes de construction navale et les services connexes.

Une autre loi connexe, le *Commercial Vessel Anti-Reflagging Act of 1988*, limite au transport du poisson les activités des navires de construction étrangère de plus de cinq tonnes nettes utilisés dans l'industrie de la pêche. La loi interdit également aux navires construits ou reconstruits en dehors des États-Unis de pratiquer la navigation côtière et de s'adonner à la pêche.

L'Accord de l'OMC sur le GATT et l'Accord de l'OCDE sur la construction navale (lorsqu'il sera en vigueur) renferment des dispositions spéciales touchant le suivi du *Jones Act* et la remise de rapports sur cette loi et stipulent que les États-Unis devaient faire rapport à l'OMC en décembre 1995. En 1995, le débat s'est poursuivi, au sein de l'industrie du transport maritime des États-Unis, sur la réforme du *Jones Act*, mais, au début de 1996, aucun projet précis de changement n'avait vu le jour.