

Loi sur la marine marchande (le *Jones Act*)

La Loi sur la marine marchande de 1920 (le *Jones Act*) exige que le fret transporté par voie maritime entre deux points situés aux États-Unis soit convoyé sur des navires qui ont été construits et enregistrés aux États-Unis et dont l'équipement est américain. De plus, des citoyens américains doivent détenir au moins 75 p. 100 des participations dans les associations ou corporations qui sont propriétaires du navire. Des restrictions similaires sont appliquées, aux termes d'autres lois, sur le transport intérieur des passagers. La reconstruction d'un navire dans un chantier étranger fait perdre les privilèges de transport intérieur, tout comme l'enregistrement d'un navire à l'étranger pour quelque période que ce soit pendant sa vie utile.

Le *Jones Act* (auquel s'ajoutent les interdictions touchant la défense nationale contenues dans l'amendement Byrnes-Tollefson) ferme en réalité à l'industrie navale canadienne la participation au commerce maritime intérieur des États-Unis, fait obstacle aux investissements canadiens dans l'industrie navale de ce pays et empêche les Canadiens de fournir des composantes de construction navale et des services connexes au marché américain.

Une autre modification au *Jones Act*, la Loi de 1988 interdisant les changements de pavillon pour les navires commerciaux (*Commercial Vessel Anti-Reflagging Act*), restreint, dans l'industrie de la pêche, les activités de navires de plus de cinq tonnes nettes construits à l'étranger au seul transport du poisson. La Loi interdit en outre aux navires construits ou remis à neuf à l'étranger de se livrer à des activités de transport côtier et de pêche.

V. PROCÉDURES DOUANIÈRES ET ADMINISTRATIVES

Prescriptions sur le marquage du pays d'origine

L'article 1304 de la Loi de 1930 sur le tarif douanier (*Tariff Act*) exige que presque tous les produits importés d'origine étrangère soient «[traduction :] marqués à un endroit visible d'une façon lisible, indélébile et permanente, dans la mesure où la nature de l'article (ou de son contenant) le permet, de manière à indiquer à l'acheteur final aux États-Unis le nom en langue anglaise du pays d'origine de l'article».

Les autorités douanières des États-Unis ont souvent appliqué les prescriptions sur le marquage du pays d'origine d'une façon rigide, inégale et arbitraire. Bien souvent, ces prescriptions et leur administration ont entravé l'accès au marché et ont entraîné des coûts supplémentaires. Par ailleurs, pour certains produits, la méthode et l'emplacement du marquage ont constitué une source d'incertitude.