
exemples, ainsi que les textes législatifs plus évocateurs décrits ci-après, ont pour effet de restreindre l'accès des entreprises canadiennes de navigation et de constructions navales au marché américain.

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 p. 100 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.

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 les composantes de construction navale et les services connexes.

Un autre annexe du Jones Act, 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.

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 d'un 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.

Marchés

Les approvisionnements militaires américains transportés par mer doivent être transportés par des navires américains. En outre, la moitié des cargaisons non militaires du gouvernement et les trois quarts de certains produits agricoles (par exemple 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 réglementations 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.