
politique commerciale et de la politique extérieure, la sécurité nationale et l'application de la loi. Le caractère subjectif de ces critères, qui n'ont aucun lien avec les services de télécommunications, rend la situation imprécise pour les sociétés canadiennes qui demandent de participer davantage au marché américain des télécommunications.

Les négociations sur la libéralisation des services de télécommunications sont en cours aux termes des dispositions de l'Accord général sur le commerce des services (GATS), qui découle de l'Accord de l'OMC. Ces négociations devraient prendre fin au plus tard le 30 avril 1996. Les questions déterminantes pour l'accès au marché dans ce secteur sont les plafonds appliqués à l'investissement étranger, l'élimination des monopoles et le cadre de réglementation requis pour assurer la concurrence une fois les monopoles éliminés. Il est essentiel, pour sa croissance future, que l'industrie canadienne ait davantage accès au marché américain et à certains autres marchés. Il est donc important que les négociations se soldent, pour ouvrir les marchés, sur la base du principe de la NPF. Le succès des négociations dépend de la position qu'adopteront les États-Unis. Des groupes importants des États-Unis ont une préférence marquée pour une réciprocité bilatérale dans le secteur des télécommunications; cette préférence a incité les États-Unis à ne pas prendre d'obligations face au principe de la NPF, à moins qu'une « masse critique » de pays (non encore précisés) n'acceptent d'ouvrir leurs marchés.

Transport maritime

Divers programmes et textes législatifs américains ont pour effet de privilégier les industries américaines de la navigation et de la construction ou réparation de navires. Par exemple, une subvention différentielle d'exploitation (SDE) est versée à certains navires battant pavillon américain qui sont utilisés dans les services internationaux de navigation, et cela pour accroître leur compétitivité par rapport aux navires battant pavillon étranger. Le programme des SDE viendra à échéance en 1997; au début de 1996, le Congrès envisageait d'adopter une loi pour le remplacer par un autre programme qui permettrait de consacrer des subventions pouvant atteindre un milliard de dollars à environ 50 navires sur dix ans. Aux termes du *Capital Construction Fund* (CCF) et des *Construction Reserve Funds* (CRF), des possibilités de report d'impôt sont offertes aux exploitants et aux propriétaires de navires américains pour construire, reconstruire ou acquérir des navires qui ont été construits aux États-Unis.

Aux termes des dispositions de l'Accord de l'OCDE sur la construction navale (voir la Section I, Subventions, paragraphe sur les subventions à la construction navale), les programmes des SDE, du CCF et des CRF devront être modifiés pour être conformes aux dispositions de l'Accord. Le droit ad valorem de 50 % applicable aux réparations non urgentes faites à l'étranger sur des navires battant pavillon américain devra également être éliminé (ce droit est déjà en voie d'être réduit petit à petit dans le cas du Canada aux termes des dispositions de l'Accord de libre-échange et sera éliminé complètement au plus tard le 1^{er} janvier 1998; il se situe actuellement à 7,5 %).

En 1994, une réglementation édictée en vertu du *Oil Pollution Act* (OPA) de 1990 établissait des exigences se rapportant à la souscription de certificats d'assurance responsabilité financière et à l'utilisation de navires escorteurs pour les pétroliers traversant de courtes portions des eaux territoriales américaines dans le détroit de Juan de Fuca, durant leur trajet vers les ports de la Colombie-Britannique. Les frais imposés de ce fait sur les navires qui se rendent au Canada ont trois effets : (1) une hausse des coûts pour les services de transport international du Canada, (2) une augmentation des revenus des fournisseurs américains de services et, en conséquence, (3) la possibilité que les fournisseurs américains de services réalisent de plus grandes économies d'échelle grâce aux revenus additionnels provenant du Canada et, partant, qu'ils réduisent leurs coûts unitaires et qu'ils subventionnent effectivement le commerce américain.