

LA PREMIÈRE NATION HEILTSUK

Mémoire au Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant le projet de loi C-48, *Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers*

Le 13 mars 2019

1. La Première Nation Heiltsuk (« les Heiltsuks ») remercie le Comité de l'occasion qu'il lui offre d'appuyer le projet de loi C-48. Le projet de loi C-48 est une mesure cruciale si l'on veut protéger les eaux côtières de la Colombie-Britannique de déversements de pétroliers susceptibles d'avoir des conséquences catastrophiques. Les Heiltsuks en ont fait directement l'expérience. En mai 2016, un camion de ravitaillement est tombé dans l'océan, déversant du diesel dans un lieu de fraye pour le hareng. En octobre 2016, le remorqueur-chaland *Nathan E. Stewart* (le « NES ») a échoué, déversant environ 110 000 litres de diesel et d'autres carburants dans l'une des zones de pêche les plus importantes des Heiltsuks. En novembre 2017, une barge pétrolière à pleine charge (12,5 millions de litres d'essence et de diesel) a failli s'échouer lorsque la barge s'est détachée de son remorqueur le *Jake Shearer*, cette fois encore dans une zone de pêche importante des Heiltsuks.
2. Les Heiltsuks sont très inquiets de la santé des écosystèmes côtiers dont ils s'occupent depuis des millénaires. La côte centrale contient en effet l'un des écosystèmes les plus riches et les plus diversifiés du monde. L'alimentation, la santé, les activités culturelles, l'économie et l'identité spirituelle des Heiltsuks dépendent de la santé des écosystèmes. *Ĝviłás*, la loi des Heiltsuks, établit la responsabilité de ces derniers sur les terres, les eaux et les êtres vivants dont ils ont la garde.
3. Dans ce mémoire, les Heiltsuks abordent quatre grands thèmes :
 - a. Les Heiltsuks ont le droit inhérent de gouverner leur territoire, droit reconnu aux termes de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. Ce droit donne aux Heiltsuks le pouvoir de réglementer l'utilisation de leurs terres et de leurs eaux. La réconciliation des souverainetés du Canada et des Heiltsuks suppose que le Canada accorde une attention respectueuse à la nécessité pour les Heiltsuks de sauvegarder leurs eaux.
 - b. Les déversements de pétrole en milieu marin ont des effets disproportionnés sur les collectivités autochtones côtières.
 - c. Le régime actuellement applicable en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin est inadéquat pour préserver les eaux des Heiltsuks et régler toute la gamme des effets de ces déversements.
 - d. Le projet de loi devrait accorder au gouvernement le pouvoir de fixer des limites géographiques permettant d'établir les zones dans lesquelles les

pétroliers ne peuvent pas se déplacer et celles où ils peuvent se déplacer dans certaines conditions.

1.0 Compétence des Heiltsuks sur leurs terres et leurs eaux

4. Les Heiltsuks ont le droit inhérent de gouverner leur territoire, ce qui suppose que le Canada accorde une attention respectueuse à la nécessité dans laquelle il se trouve de préserver leurs eaux et leur population en interdisant la circulation des superpétroliers le long de la côte centrale.

5. Les Heiltsuks représentent une population autochtone qui a occupé et possédé les terres et les eaux de la côte centrale, et qui a exercé sa souveraineté sur ces terres et ces eaux avant d'entrer en contact avec les Européens et avant que la Couronne n'affirme, en 1846, sa souveraineté sur le territoire que l'on appelle aujourd'hui la Colombie-Britannique.

6. Le territoire traditionnel des Heiltsuks comprend la côte centrale de la Colombie-Britannique. Il a une superficie de 16 658 kilomètres carrés, y compris, mais sans s'y limiter, 23 réserves, ainsi que des eaux littorales, des eaux du large et des milieux humides côtiers. Les Heiltsuk exerçaient leur souveraineté sur leur territoire avant que la Couronne n'affirme la sienne en 1846. En fait, des données archéologiques confirment que l'occupation de ces territoires par les Heiltsuks remonte à au moins 14 000 ans.

7. Une partie essentielle de la culture des Heiltsuks qui préexistait les premiers contacts avec les Européens et la souveraineté de la Couronne consistait à s'occuper de l'intendance des terres et des eaux conformément à leur propre ordre juridique appelé *Ĝviłás*. *Ĝviłás* incarnait alors – et incarne toujours d'ailleurs – les principes spirituels et juridiques des Heiltsuks. Il régit la relation qu'ils entretiennent avec le monde naturel et spirituel et établit leur responsabilité sur les terres, les eaux et les êtres vivants de leurs territoires.

8. En dépit de l'affirmation de souveraineté de la Couronne, en 1846, et de la création par celle-ci de la colonie de la Colombie-Britannique en 1858, les Heiltsuks n'ont pas renoncé à la propriété de leurs terres ou à la souveraineté sur celles-ci (y compris conformément à un droit de propriété « radical », « sous-jacent » ou « allodial ») découlant d'une conquête ou d'un traité.

9. Les droits à l'autonomie gouvernementale en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* sont ancrés dans les souverainetés préexistantes des peuples autochtones. Ces dernières décennies, la Cour suprême du Canada a reconnu expressément et à plusieurs reprises les souverainetés préexistantes et les ordres juridiques des peuples autochtones, ainsi que la nécessité de concilier ces souverainetés autochtones et la souveraineté proclamée de la Couronne. La Cour suprême du Canada a en effet reconnu la nécessité pour la société canadienne de concilier « la souveraineté autochtone préexistante et la souveraineté proclamée de la Couronne » (*Nation haïda c. Colombie-Britannique (Ministre des Forêts)*, 2004 CSC 73, par. 20).

10. En 1996, la Commission royale sur les peuples autochtones a conclu que « le droit inhérent des Autochtones à l'autonomie gouvernementale a été reconnu et confirmé au paragraphe 35(1) de la *Loi constitutionnelle de 1982* en tant que droit ancestral et issu de traités » et qu'il constituait l'« assise de gouvernements autochtones en tant que l'un des trois ordres distincts de gouvernement au Canada ». (Rapport de la Commission royale sur les peuples autochtones, vol. 2 (1996), p. 228). L'autonomie gouvernementale autochtone dans les affaires « locales » constitue désormais un droit essentiel aux termes de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

11. Le Canada a reconnu les droits inhérents d'autonomie gouvernementale qui découlent d'une occupation préexistante ou, plus précisément, d'une propriété et d'une souveraineté préexistantes. Par exemple :

a. Le premier principe touchant les relations avec les peuples autochtones se lit comme suit :

« L'ordre juridique et constitutionnel du Canada reconnaît la réalité selon laquelle les ancêtres des peuples autochtones possédaient et gouvernaient les terres qui constituent maintenant le Canada avant la revendication de la souveraineté de la Couronne », et souligne la responsabilité de tous les gouvernements de reconnaître « le droit inhérent à l'autonomie gouvernementale des nations autochtones ».

Le principe 4 « affirme que le droit inhérent à l'autonomie gouvernementale est un droit ancestral existant au sens de l'article 35 ».

b. Tout dernièrement, le Canada a reconnu la compétence inhérente et les ordres juridiques des nations autochtones dans sa « Directive sur les litiges mettant en cause des Autochtones » (2019).

12. Les Heiltsuks continuent d'assumer la responsabilité qui est la leur de s'occuper de l'intendance de leurs écosystèmes et de les protéger. À ce titre, ils patrouillent dans les zones marines, s'occupent de l'intendance des ressources, sont en contact avec la Colombie-Britannique et d'autres Premières Nations aux fins de la planification maritime de la côte centrale, sont en contact avec les organismes fédéraux et provinciaux afin de créer des aires marines protégées dans la biorégion du plateau Nord et sont en contact avec la commission Cohen sur le déclin des populations de saumons rouges.

13. Les Heiltsuks intenteront au besoin des poursuites pour protéger le pouvoir qui découle de leur Łáxvái, ou droit de propriété inhérent. Ils ont fait établir par les tribunaux (*R. c. Gladstone*, [1996] 2 R.C.S. 723) leur droit ancestral d'échanger de la roque de hareng sur varech sur une échelle commerciale et communale. Les Heiltsuks ont réussi à faire annuler le certificat fédéral du projet de pipeline Northern Gateway d'Enbridge (*Nation Gitxaala et autres c. Sa Majesté la Reine*, 2016 CAF 187), qui créait un risque inacceptable de déversement d'hydrocarbures. Les Heiltsuks demandent actuellement aux tribunaux d'être dédommés des pertes causées par le déversement d'hydrocarbures

du NES. Pour cela, ils font valoir leur droit ancestral sur les fonds marins et l'estran, les droits correspondants à la gestion des ressources et les droits de pêche.

14. Dans le cadre de leur souveraineté autochtone, les Heiltsuks ont le droit d'élaborer et d'appliquer des lois autochtones permettant de gérer et de protéger les habitats et les écosystèmes de leurs territoires. Les gouvernements autochtones des Heiltsuk et d'autres Premières Nations côtières ont déterminé que, dans le cadre de l'exercice de leur souveraineté, les superpétroliers représentaient un risque inacceptable pour leurs écosystèmes et la survie de leurs peuples. Les Premières Nations côtières ont donc déclaré en mars 2010 une interdiction des pétroliers transportant du brut. Cela suppose que le Canada prête une attention respectueuse aux besoins des Premières Nations côtières.

2.0 Effets disproportionnés des déversements pour les Premières Nations côtières

15. Les Premières Nations côtières pâtissent des effets disproportionnés des déversements d'hydrocarbures. Les Heiltsuks en ont fait directement l'expérience à l'occasion de trois incidents récents et surtout celui du déversement d'hydrocarbures du NES.

16. Le 13 octobre 2016 à environ une heure du matin, le remorqueur américain *Nathan E. Stewart*, lequel faisait partie d'un ensemble remorqueur-chaland articulé et pouvant contenir des millions de litres de pétrole, empruntait le Passage de l'Intérieur en provenance de l'Alaska vers l'État de Washington lorsqu'il a échoué sur le récif Edge à proximité de l'embouchure de Gale Pass, sur l'île Athlone, près de Bella Bella. En violation de la loi, il n'y avait qu'une seule personne de veille sur le pont et cette personne s'est endormie. Bien que le NES effectuait un voyage de retour de l'Alaska et qu'il était donc à vide, en s'échouant, les goujons d'assemblage ont lâché et le remorqueur a fait naufrage déversant en mer environ 110 000 litres de diesel et d'autres carburants.

17. Les Heiltsuks ont publié un rapport d'enquête sur les 48 premières heures suivant le déversement afin de documenter les lacunes des mesures prises. On y mentionne entre autres l'absence de matériel suffisant, la confusion entourant la détermination des responsabilités et le fait que le premier navire d'intervention en cas de déversement n'est arrivé qu'à 18 heures, en provenance de Prince Rupert.

18. L'ampleur de l'intervention et la nécessité de loger 200 répondants et autres personnes ont mis à rude épreuve les rares ressources qui étaient à disposition. Bella Bella est une petite communauté qui n'est accessible que par bateau, par avion et par traversier, une fois par semaine. Elle n'a qu'une seule épicerie, une station d'essence et elle n'a ni restaurant, ni hôtel, ni banque. Les Heiltsuks se nourrissent essentiellement de la pêche et d'autres produits qu'ils entreposent. Ils ont alors dû mettre de côté les besoins de la communauté pour participer à l'intervention et nouer le dialogue avec des experts juridiques et scientifiques. À cette occasion, il a fallu mettre à disposition des véhicules,

des bateaux, du combustible, de l'équipement ainsi que des locaux et fournir environ 600 repas par jour.

19. Les suites du déversement ont eu des effets désastreux sur le mode de vie des Heiltsuks. Le navire s'est échoué à un moment où les Heiltsuk récoltaient leurs produits de la pêche et de la chasse. Par exemple, le ruisseau Gale et la zone marine à proximité de l'île Athlone, tous situés à l'intérieur de la zone de déversement, constituent un riche écosystème dans lequel les Heiltsuks appliquent traditionnellement à leurs récoltes des pratiques durables. Ils y pêchent au moins 25 espèces de poissons. La zone où a eu lieu le déversement est l'habitat de l'ormeau, qui est une espèce en voie de disparition. C'est aussi là que les Heiltsuks pratiquent la plus grande partie de leur pêche à la mactre commerciale. Le couche de varech sert d'habitat aux loutres de mer et autres espèces marines. Les Heiltsuks échangent de la roque de hareng sur varech sur une échelle commerciale et communale.

20. La portée du déversement d'hydrocarbures du NES a été vaste. On n'en connaît pas encore les conséquences réelles sur l'écologie, l'économie et la culture locales. Ce qui est sûr, c'est que les Heiltsuks ont pâti de façon disproportionnée des effets du déversement en raison des liens profonds qui les unissent à leurs terres et aux eaux territoriales sur le plan spirituel, sociétal et commercial.

21. La quantité de pétrole transporté dans le remorqueur NES ne dépassait pas le seuil prévu dans le projet de loi C-48. De plus il s'agissait de combustible de soute plutôt que d'une cargaison. Toutefois, l'incident met en relief les conséquences catastrophiques que peut avoir un « petit » déversement dans des zones écologiquement fragiles. Le diesel déversé par le NES pesait 97,35 tonnes métriques. À titre de comparaison, le seuil de 12 500 tonnes métriques prévu par le projet de loi C-48 correspond à 128 fois la quantité déversée par le NES.

3.0 Le régime de sécurité maritime du Canada ne protège pas les Premières Nations des conséquences des déversements

22. L'expérience qu'ont eue les Heiltsuks avec le NES montre que le régime de sécurité maritime du Canada ne protège pas adéquatement les Premières Nations des conséquences des déversements d'hydrocarbures. Les lacunes que fait ressortir le déversement d'environ 110 000 litres de pétrole du NES feront que les déversements des supépétroliers seront les mêmes, voire pires.

23. Si un incident semblable à celui du NES devait se reproduire aujourd'hui sur le territoire des Heiltsuks, la réaction inadéquate et les problèmes posés à l'issue du déversement d'hydrocarbures seraient les mêmes. Le *Plan de protection des océans* du Canada n'offre pas de solution aux difficultés actuelles et, à ce jour, ni la Colombie-Britannique ni le Canada n'ont appuyé de façon significative la création d'un centre autochtone d'intervention maritime.

24. Pour qu'une intervention maritime soit de « calibre mondial », il faudrait modifier en profondeur le régime que le Canada applique en la matière. Il faudrait notamment renforcer les protections environnementales prévues par les lois, telles que la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur les pêches*, la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*, la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* et l'*Environmental Assessment Act* de la Colombie-Britannique. Il faudrait également investir dans les infrastructures telles qu'un centre autochtone d'intervention maritime, grâce auquel on pourrait réagir sans tarder au déversement d'hydrocarbures sur la côte centrale de la Colombie-Britannique.

25. À titre d'exemple d'inefficacité des interventions, plus de deux ans après le déversement du NES, les Heiltsuks sont toujours incapables de coordonner une évaluation solide des impacts environnementaux avec le pollueur, le Canada ou la Colombie-Britannique. Le pétrole déversé en milieu marin peut se disperser dans des écosystèmes complexes, y compris de nombreuses ressources marines vivantes et chaînes alimentaires, ainsi que de nombreux habitats. Pour les gouvernements de la Couronne et celui des Heiltsuks, les évaluations d'impact sur l'environnement ont toujours été nécessaires – et le sont toujours d'ailleurs – afin d'évaluer et de comprendre les impacts immédiats, à moyen terme et à long terme du déversement sur les écosystèmes, ainsi que sur la santé et les populations des espèces touchées. En l'occurrence, on n'a pas pu procéder convenablement à l'évaluation d'impact parce que le pollueur a refusé de payer, parce que la Colombie-Britannique et le Canada n'ont semble-t-il pas exercé le pouvoir qui est le leur d'ordonner au pollueur d'investir dans cette évaluation et parce que le Canada ne semble pas avoir été disposé à agir aux termes de l'article 180 de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*, pour exiger l'élaboration d'une solide évaluation d'impact.

26. La capacité des Heiltsuks de quantifier leurs pertes causées par le déversement du NES dépend d'une solide évaluation susceptible d'établir les impacts sur les habitats et les ressources marines. Or, aucune loi fédérale n'exige une telle évaluation ou ne prévoit un financement des gouvernements autochtones afin qu'ils puissent évaluer eux-mêmes l'impact des déversements sur les écosystèmes et les ressources marines.

27. L'absence d'évaluation obligatoire d'impact sur l'environnement est une grave lacune qui empêche les Premières Nations touchées de comprendre l'ampleur de leurs pertes passées, mais surtout à venir, qu'elles doivent faire valoir pour recevoir un quelconque dédommagement. Cette lacune est telle qu'elle a poussé les Heiltsuks à s'adresser aux tribunaux.

L'avis de poursuite civile que les Heiltsuks ont déposé le 9 octobre 2018 peut être consulté à l'adresse suivante : <http://www.heiltsuknation.ca/wp-content/uploads/2018/10/Heiltsuk-Notice-of-CivilClaim.pdf>.

28. Le régime de sécurité maritime du Canada présente d'autres inconvénients, comme celui qui découle de la définition que l'on donne des « dommages dus à la pollution ». Le régime de sécurité maritime du Canada découle de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime, L.C. 2001*, ch. 6. La loi traite des déversements de

combustibles de soute, c'est-à-dire des combustibles utilisés pour l'opération ou le fonctionnement d'un navire, en donnant force de loi à la Convention sur les hydrocarbures de soute. La Convention limite les réclamations contre un propriétaire de navire à la pollution causée par les hydrocarbures de soute. Or, cette définition empêche les gouvernements autochtones d'être pleinement dédommagés parce qu'elle exclut, ou semble exclure, tout impact découlant de « l'altération de l'environnement », à l'exception des « pertes de profits ». La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* autorise les réclamations des particuliers qui pêchent pour leur propre consommation. Toutefois, le régime de sécurité maritime ne prévoit pas de dédommagement par rapport aux droits de pêche autochtones *collectifs*, aux aspects sociaux et cérémoniaux de la pêche et aux autres types de dommages causés au tissu social et culturel des sociétés autochtones.

29. Les déversements de pétrole en milieu marin représentent donc une double menace pour les Premières Nations côtières. Les déversements menacent les écosystèmes et les ressources qui sont au cœur des sociétés autochtones et, en même temps, le régime de sécurité maritime du Canada exclut expressément les types de pertes essentielles que les déversements de pétrole causent aux Premières Nations côtières.

4.0 Caractéristiques que devrait comporter la Loi

30. Le projet de loi C-48 doit être adopté, mais il doit accorder au gouvernement le pouvoir de fixer des limites géographiques permettant d'établir les zones dans lesquelles les pétroliers ne peuvent pas se déplacer et celles où ils peuvent se déplacer dans certaines conditions.

31. Comme les Heiltsuks l'ont indiqué à la Chambre des communes en novembre 2017, le projet de loi ne prévoit aucune limite géographique actuelle ou à venir par rapport aux zones que les pétroliers ne peuvent emprunter ou celles qu'ils peuvent emprunter sous certaines conditions. Dans la mesure où le gouvernement n'a pas le pouvoir d'interdire certaines zones aux pétroliers ou à des catégories de pétroliers en fonction de leur taille, le projet de loi ne met pas en œuvre de moratoire sur les pétroliers, il met simplement en œuvre un moratoire sur les *ports* de pétroliers. Les gouvernements de la Couronne devraient pouvoir faire plus.

32. Les Heiltsuks renouvellent leur proposition selon laquelle la loi doit comporter une disposition donnant le pouvoir au gouvernement ou à des organismes délégués de fixer – par règlement et après consultation des Premières Nations et en collaboration avec celles-ci – des limites ou des conditions par rapport aux trajets que peuvent emprunter les différentes catégories de pétroliers. De la sorte, le gouvernement pourrait, après examen et consultation convenables, élaborer une réglementation appropriée autorisant ou interdisant les pétroliers dans certaines zones portuaires délicates ou d'autres secteurs à risque sur le plan écologique. Cette réglementation s'appliquerait non seulement aux pétroliers transportant 12 500 tonnes métriques de pétrole ou plus, mais aussi aux pétroliers de taille plus modeste.

33. En ayant le pouvoir de créer des « zones interdites » pour les pétroliers ou de fixer par réglementation des limites ou conditions dans certaines zones, le Canada reconnaîtrait à la fois les dangers et les zones à risque de la côte. Différents trajets comportent différents niveaux de risques – à la sécurité et aux ressources marines – en fonction de nombreux facteurs dont les conditions météorologiques, la visibilité, les niveaux d'eau, la taille, la conception et la manœuvrabilité des navires, la nature des marchandises transportées et les risques réels d'erreurs humaines, comme on l'a vu à l'occasion du déversement du NES ou, contrairement à la loi, il n'y avait qu'une seule personne de veille sur le pont et cette personne s'était endormie.

34. Par exemple, une restriction permettant d'assurer la sécurité des remorqueurs-chalands articulés sur certaines routes, dans certaines conditions météorologiques et dans certaines périodes de l'année aurait pu éviter l'accident, en 2017, du remorqueur *Jake Shearer*, dont les goujons d'assemblage ont lâché menant à la perte du chaland avec sa charge totale de 12,5 millions de litres d'essence et de diesel. Le chaland a failli échouer sur les rochers entourant l'île Goose – zone de pêche importante pour les Heiltsuks – l'ancre ayant miraculeusement touché le fond avant que le chaland ne s'échoue.

35. Lors de l'incident, le *Jake Shearer* empruntait les eaux extérieures dans des conditions météorologiques hivernales, alors que la mer est particulièrement agitée et imprévisible, surtout sur la côte centrale. Une réglementation fixant des limites ou des conditions par rapport aux déplacements des remorqueurs-chalands articulés en hiver et dans les eaux extérieures pourrait prévenir d'autres incidents.

36. Surtout, selon la recommandation que renouvellent les Heiltsuks, il faudrait qu'un pouvoir puisse fixer des restrictions, des limites ou des conditions de déplacement qui permettraient d'imposer des obligations financières pour les propriétaires de pétroliers qui décident de se déplacer dans une zone désignée.

37. À ces fins, les Heiltsuks ont déjà recommandé – et ils renouvellent leur recommandation – que la loi confère le pouvoir permettant au gouverneur en conseil de prendre des règlements fixant des restrictions géographiques, des limites ou des conditions, ainsi que les responsabilités pour les pétroliers et leurs propriétaires. Le règlement se lirait comme suit :

24(1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement :

- (a) créer des zones spéciales interdites au déplacement des pétroliers;
- (b) créer des zones spéciales dans lesquelles les déplacements des pétroliers sont assujettis à certaines limites ou conditions;
- (c) prescrire les pétroliers ou catégories de pétroliers assujettis à certaines restrictions, limites ou conditions dans les zones spéciales;

- (d) prescrire les restrictions, limites ou conditions auxquelles sont assujettis les 10 navires dans les zones spéciales, y compris, mais sans s'y limiter, les responsabilités des propriétaires
- a. d'évaluer et de surveiller les déversements, ainsi que les menaces et risques connexes, et d'y réagir;
 - b. de recenser et d'évaluer les risques immédiats, à court et à long terme, et les conséquences sur la santé humaine, les infrastructures et l'environnement;
 - c. d'éliminer ou d'atténuer les risques et les conséquences sur la santé humaine, les infrastructures et l'environnement;
 - d. de financer ces activités.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier l'annexe en y ajoutant ou en y retranchant tout pétrole ou toute catégorie de pétrole.

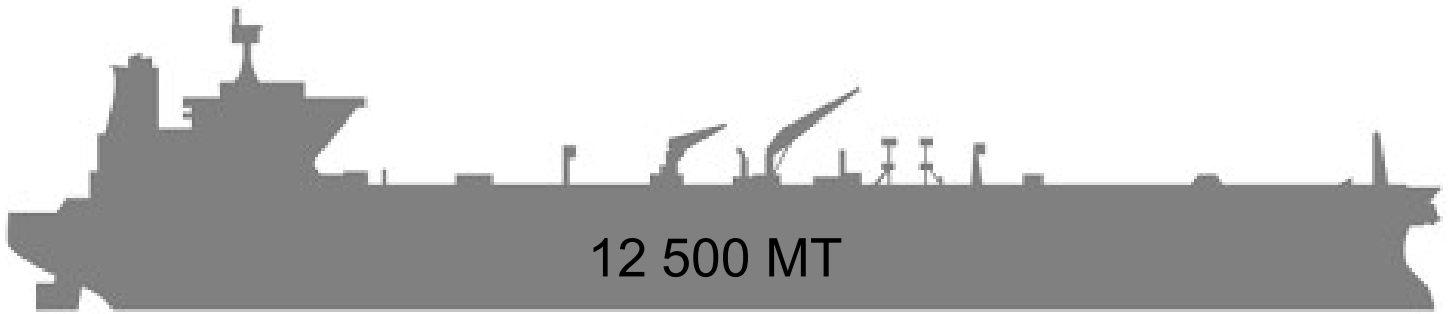
5.0 La promesse de l'avenir

38. Les Heiltsuks se réjouissent de continuer de collaborer avec le Canada de nation à nation afin d'élaborer des mesures législatives de protection environnementale critiques. Ces mesures sont nécessaires si l'on veut protéger le mode de vie des Heiltsuks et faire en sorte que les nations puissent se concentrer sur la mise en place d'une économie côtière saine pour les générations actuelles et futures.

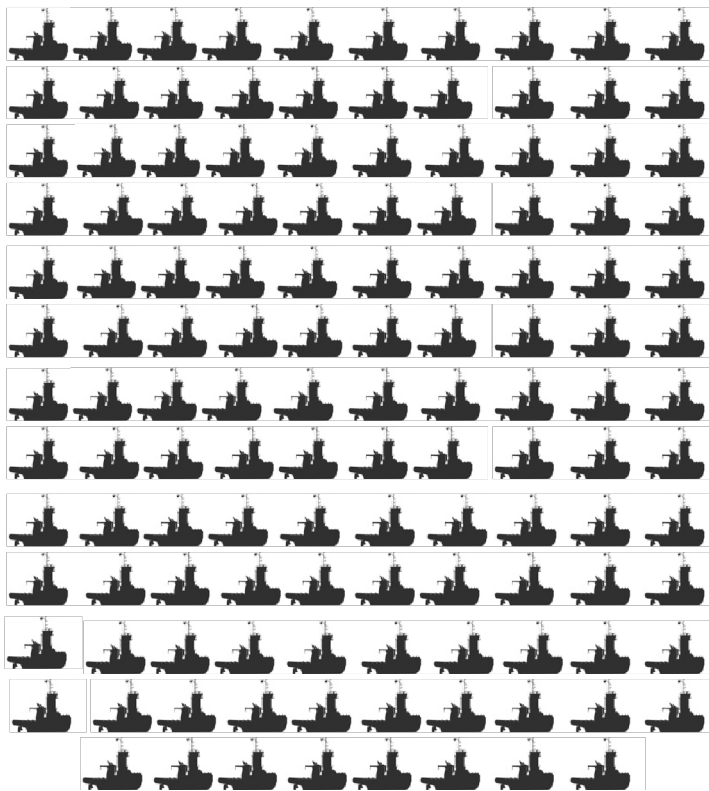
Respectueusement,

LA PREMIÈRE NATION HEILTSUK

Personne-ressource : Lisa C. Fong, Ng Ariss Fong, Avocats
800-555, West Georgia Street, Vancouver (Colombie-Britannique)
(Courriel : lisa@ngariss.org)



Nathan E. Stewart,
Articulated Tug Barge
(97.35 MT each)



Le remorqueur-chaland articulé *Nathan E. Stewart*
97,35 millions de tonnes chaque

Le *Nathan E. Stewart* a déversé 97,35 millions de tonnes de carburant diesel et de lubrifiant dans la mer. L'interdiction proposée s'applique aux pétroliers qui transportent 12 500 millions de tonnes ou plus de pétrole brut ou d'hydrocarbure persistant.

Cela correspond à 128 fois la taille du déversement du *Nathan E. Stewart*.

À quoi ressemblerait un déversement de 12 500 millions de tonnes?