



LETTRE DE DÉCISION

10 février 2021

COURRIEL

PAR COURRIER RECOMMANDÉ ET PAR

Numéro de référence : AMP-001-2020

Dentons Canada s.r.l.
850, 2nd Street SW, Bankers Court, 15^e étage
Calgary AB T2P 0A8
À l'attention de : M. Murray Rodych

Monsieur,

Objet : Demande de révision AMP-001-2020

INTRODUCTION :

Le 27 avril 2018, le Canada-Terre-Neuve-et-Labrador Office des hydrocarbures extracôtiers (« C-TNLOHE ») a été informé qu'un déversement de boue à base de produits synthétiques (BBPS) s'était produit à partir de l'unité mobile de forage en mer (UMFM) Transocean Barents alors qu'elle était exploitée par Suncor Energy inc. (« Suncor ») au puits Terra Nova L-98 14Z de Suncor et coll., dans la zone extracôtière Canada-Terre-Neuve-et-Labrador, conformément à l'autorisation 23020020-OA05 délivrée à Suncor.

L'UMFM Transocean Barents est gérée par Transocean Itée par l'intermédiaire de sa filiale, Transocean Canada Drilling Services Itée (« Transocean »).

Le 23 avril 2020, le C-TNLOHE a émis un avis de violation, AMP-001-2020, à Suncor en vertu des *Règlements sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'opérations pétrolières au Canada-Terre-Neuve-et-Labrador* (les « Règlements »). L'avis de violation établissait un montant de pénalité total de 64 000 \$ comprenant une pénalité de base de 40 000 \$ et appliquant un facteur de gravité de +1 pour chacune des catégories suivantes : « Négligence de l'auteur de l'infraction »; et « Risque accru de préjudice pour les personnes ou l'environnement ».

Le 22 mai 2020, Suncor a déposé une demande de révision en vertu de l'article 202.2 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada-Terre-Neuve-et-Labrador*, L.C. 1987 c. 3, (la « Loi de mise en œuvre »), à l'égard de l'avis de violation demandant à la fois une révision du montant de la pénalité et une révision des faits de la violation (la « Demande »). L'article 202.6 de la *Loi de mise en œuvre* établit le fardeau de la preuve qui doit être appliqué lorsque les faits d'une violation font partie du processus de révision. En vertu de cet article, les faits de la violation doivent être prouvés par l'agent des SAP selon la prépondérance des probabilités.

Conformément au paragraphe 202.02(2) de la *Loi de mise en œuvre*, l'Office a nommé un comité de trois personnes (le « Comité de révision »), chacune étant membre de l'Office, pour effectuer la révision.

Conformément aux directives conjointes *Lignes directrices relatives aux sanctions pécuniaires administratives de l'OCNEHE et du C-TNLOHE, mars 2017* (les « Directives »), les documents utilisés pour appuyer l'avis de violation ont été fournis à Suncor et au comité de révision.

Le demandeur, Suncor, a indiqué sur le formulaire de demande de révision qu'il préférerait que la révision se fasse par soumission écrite seulement. Le 15 octobre 2020, Suncor a soumis sa demande et le dossier de sources invoquées connexe, y compris les documents à l'appui. La présentation et le dossier des sources invoquées de l'agent des SAP, y compris les documents à l'appui, ont été soumis le 13 novembre 2020. Conformément aux *Directives*, le 21 décembre 2020, Suncor a soumis une réponse finale à la soumission du 13 novembre 2020. Après confirmation qu'aucune autre information ne serait reçue des parties, le Comité de révision a commencé son examen.

QUESTIONS À L'ÉTUDE :

L'avis de violation a été émis au sujet d'un déversement non autorisé de BBPS entière. Le paragraphe 161(1) de la *Loi de mise en œuvre* stipule ce qui suit : « Il est interdit d'effectuer ou de permettre des rejets dans les limites ou en provenance de la zone extracôtère. » Le fait que Suncor ait permis un déversement tel que défini dans la *Loi de mise en œuvre* dans les limites ou en provenance de la zone extracôtère a été admis par Suncor et n'est pas contesté.

Les questions à trancher dans le cadre de cette révision se limitent donc aux points suivants :

1. Les valeurs de gravité énoncées dans l'article 4 de l'avis de violation ont-elles été appliquées correctement en fonction des faits, en particulier en ce qui concerne :

a. Le point 4, « Négligence de la personne qui a commis l'infraction », et

b. Le point 9, « Risque accru de préjudice à l'environnement? » **DÉCISION :**

Le Comité de révision a confirmé que Suncor a bel et bien causé ou permis un déversement dans les limites ou en provenance de la zone extracôtère, en violation du paragraphe 161(1) de la *Loi de mise en œuvre*, et que la pénalité de base de 40 000 \$ a donc été correctement appliquée.

Après avoir examiné la documentation fournie et le montant de la pénalité appliquée en ce qui concerne les déterminations de la valeur de gravité, le comité de révision a conclu que :

- a. La valeur de gravité de +1, en ce qui concerne le point 4, n'a pas été maintenue. Le Comité de révision ne croit pas que les faits exposés dans tous les documents qui lui ont été fournis permettent de déterminer que Suncor a fait preuve de « négligence » de la manière indiquée dans l'avis de violation émis par l'agent des SAP. La valeur de gravité pour ce point est établie à zéro.
- b. La valeur de gravité de +1, en ce qui concerne le point 9, n'a pas été maintenue. L'agent des SAP ne s'est pas acquitté du fardeau de la preuve, car les faits exposés dans la documentation fournie au Comité de révision ne permettent pas de déterminer que le déversement de BBPS présentait un risque accru de préjudice à l'environnement. La valeur de gravité pour ce point est établie à zéro.

La pénalité révisée devant être payée par Suncor est de 40 000 \$.

Les raisons pour lesquelles le Comité de révision est parvenu aux conclusions qui précèdent sont exposées ci-dessous.

DISCUSSION DES FAITS ET RAISONNEMENT :

Les valeurs de gravité ont-elles été correctement appliquées dans l'avis de violation de Suncor?

Le 27 avril 2018, vers 13 h 45, un déversement non autorisé de 28 m³ de BBPS s'est produit à l'UMFM Transocean Barents. Le déversement a eu lieu pendant les opérations de déplacement de ciment qui étaient entreprises pour terminer un trou de forage. Le processus nécessitait l'installation d'un bouchon de ciment, ce qui a impliqué le pompage du ciment, du distanceur et de BBPS au fond du trou par une unité de cimentation à bord de Transocean Barents. Après l'installation du bouchon de ciment, l'unité de ciment Halliburton devait être libérée en mer par décharge à la mer, conformément au plan de protection de l'environnement.

La présentation de Suncor indique que le personnel de Transocean, de concert avec le personnel de Suncor et le personnel de cimentation de Halliburton, a planifié cette procédure et s'est préparé à ce que les vannes de décharge à la mer de Transocean Barents soient ouvertes pendant les opérations de cimentation en raison de la possibilité d'une urgence nécessitant le déversement de ciment en mer. Le personnel a préparé une procédure dédiée et une liste de contrôle connexe conformément à la procédure de l'appareil de forage pour les vannes de décharge d'unités de ciment ouvertes et la liste de contrôle (procédure ODV : RP-TBR-164).

Suncor affirme que la procédure exigeait la mise en place de plusieurs contrôles pour réduire le risque de déversement par inadvertance lorsque les vannes de décharge à la mer étaient ouvertes. Les mesures de contrôle comprenaient une réunion de contrôle des travaux et une réunion d'information en santé et sécurité, l'identification des vannes correctes à exploiter, en plus de directives aux cimentiers concernant l'exploitation des vannes de décharge à la mer. Suncor précise dans sa présentation qu'il existe deux types de vannes de décharge à la mer : les vannes de décharge à la mer internes de Halliburton sur l'unité de ciment et les vannes principales de décharge à la mer de Transocean.

À 15 h 30, le 26 avril 2018, la réunion de contrôle des travaux a eu lieu et une discussion a eu lieu au sujet de l'état des vannes de décharge à la mer de Transocean, à savoir que l'état de la boue serait « rouge », ce qui signifie qu'elles seraient ouvertes sur le sol en ciment. Plus tard dans la journée, Transocean a délivré à Halliburton un certificat de décharge qui autorisait le rinçage et le déversement planifiés du ciment après l'achèvement du travail de cimentation, afin de prévenir la fixation et le séchage du ciment sur l'équipement. La soumission indique que le certificat de décharge, qui a été signé par le personnel approprié, identifiait que les vannes de décharge à la mer et le potentiel d'alignement incorrect des vannes constituaient des dangers associés à l'exploitation.

Conformément à la procédure, les clés de verrouillage des vannes de décharge à la mer ont été fournies au cimentier principal de Halliburton (HC1) à 4 h le 27 avril 2018 (enquête Suncor) aux fins du rinçage des conduites après l'opération de cimentation. Lors de la réunion d'information en santé et en sécurité (qui

a eu lieu à 10 h 45 le 27 avril 2018, selon l'enquête de Suncor), les responsabilités et les directives propres au personnel participant à l'exploitation ont été réitérées.

L'opération de pose du bouchon de ciment de cessation a commencé à 11 h et aucun problème n'a été rencontré jusqu'au stade de l'opération de cimentation où le ciment était déplacé par la BBPS. Nonobstant les mesures mises en œuvre et les autres mesures prises pour vérifier et contrôler les divers montages et états des vannes avant de commencer les opérations, des pertes et une décoloration ont été constatées dans l'eau de mer vers 13 h 45, le 27 avril 2018 (enquête de Suncor). Une enquête a été ouverte.

La soumission indique que Suncor a finalement conclu que la cause fondamentale crédible était l'ouverture incorrecte de deux vannes successives sur la ligne de l'unité de ciment par le cimentier Haliburton (HC2) qui se connectait aux vannes ouvertes de décharge à la mer de Transocean alors que le ciment était encore déplacé par la BBPS. La BBPS s'est alors écoulée par les vannes ouvertes de l'unité de cimentation vers les vannes ouvertes de décharge à la mer de Transocean.

Il n'y a aucune preuve permettant de conclure que la décharge a été causée intentionnellement par une personne quelconque. L'ouverture par inadvertance de certaines vannes de l'unité de cimentation pendant l'exploitation a été déterminée comme étant l'action la plus susceptible d'expliquer le déversement incorrect de la BBPS entière en mer.

Application des valeurs de gravité

Le Comité de révision a procédé à un examen des faits sous-jacents à la partie de la pénalité attribuable aux facteurs de gravité afin de déterminer si la totalité ou une partie de ces facteurs ont été correctement appliqués dans le cadre de l'avis de violation. Plus précisément, le Comité de révision devait examiner, en fonction de l'ensemble de l'information dont il disposait, si l'application par l'agent des SAP des facteurs de gravité en ce qui concerne le point 4, la négligence, et le point 9, le risque accru de préjudice, était justifiée.

L'article 202.6 de la *Loi de mise en œuvre* établit le fardeau de la preuve qui doit être appliqué dans une révision comme celle-ci. L'article 202.6 stipule que :

« En cas de révision portant sur les faits, il incombe à l'agent verbalisateur d'établir, selon la prépondérance des probabilités, que le demandeur a commis la violation mentionnée dans le procès-verbal. » [Soulignement ajouté]

Compte tenu de ce qui précède, le Comité de révision a procédé en considérant qu'il incombe à l'agent des SAP de prouver, selon la prépondérance des probabilités, que Suncor a commis la violation telle qu'elle a été expressément décrite par l'agent des SAP dans l'avis de violation. Par conséquent, l'agent des SAP ne peut pas avancer, et le Comité de révision ne peut pas non plus examiner, des allégations supplémentaires de négligence ou de risque accru de préjudice qui n'ont pas été expressément identifiées dans l'avis de violation.

Facteur de gravité 4 : Négligence de la personne qui a commis l'infraction

Dans la partie de l'avis de violation consacrée au calcul de la pénalité pour négligence, l'agent des SAP a déclaré ce qui suit :

« Suncor savait ou aurait dû savoir que le fait de ne pas suivre ses propres plans et procédures concernant la BBPS pouvait provoquer un déversement. Suncor n'a pas fait ce qui était raisonnable dans les circonstances en ne suivant pas ses propres plans et procédures concernant la BBPS. Un déversement s'est produit en raison du non-respect des procédures. »

Dans la partie « Faits pertinents », l'agent des SAP a fait les déclarations suivantes :

« D'après les informations fournies par des témoins, le 27 avril 2018, les opérations de l'UMFM Transocean Barents étaient menées d'une manière qui n'était pas conforme aux exigences du manuel de Suncor sur les complétions et les interventions en matière de forage en mer — c'est-à-dire que le manuel contenait une interdiction d'ouvrir les robinets-vannes de déversement à la mer pendant les opérations impliquant de la BBPS, mais les opérations ont en fait été menées avec des robinets-vannes de décharge à la mer ouverts. Il ressort également du rapport d'enquête soumis par Suncor le 5 juillet 2018 que les formulaires et les évaluations de risques requis n'ont pas été correctement remplis en lien avec le transfert de BBPS pour soutenir les opérations de cimentation le 27 avril 2018.

À la suite d'une révision des documents de Suncor, des déclarations des témoins et du rapport d'enquête soumis par Suncor au C-TNLOHE le 5 juillet 2018, l'Office conclut que Suncor et son superviseur du forage extracôtier ont omis d'assurer et de vérifier le respect des procédures à bord de l'UMFM Transocean Barents et que le respect des procédures aurait probablement empêché le déversement de BBPS qui s'est produit le 27 avril 2018. »

Dans sa présentation du 15 octobre 2020, Suncor conteste la conclusion de négligence aux fins de l'attribution d'un facteur de gravité et les faits sous-jacents mentionnés ci-dessus.

En ce qui concerne la première allégation de négligence, Suncor affirme qu'il n'y avait aucune interdiction d'ouvrir les robinets-vannes de décharge à la mer pendant l'opération en question et que l'ouverture des portes de décharge à la mer de Transocean était conforme aux recommandations du manuel d'exploitation de l'ICD de Suncor. Le rapport d'enquête de Suncor, qui faisait partie de la documentation fournie pour la révision de l'avis de violation, faisait référence à la procédure de Transocean concernant les « vannes de décharge d'unités de ciment ouvertes » (RRP-TBR-164), qui « prévoyait la possibilité que les vannes de décharge à la mer soient ouvertes à des moments autres que ceux précédant immédiatement le nettoyage et le rinçage des conduites ». Bien que le Comité de révision accepte qu'une telle procédure fût applicable à l'exploitation en cours, le document fourni dans la soumission de Suncor indique qu'elle a été mise à jour le 29 avril 2018, après la date du déversement. Suncor n'a pas indiqué quelles dispositions étaient applicables au moment du déversement et quelles dispositions, le cas échéant, ont été modifiées après le déversement. Cependant, le rapport d'enquête de Suncor fait référence à RRP-TBR-164 comme étant en vigueur. Étant donné que ce fait n'a pas été contesté dans les observations de l'agent des SAP, le Comité de révision accepte que la procédure fût applicable au moment pertinent et qu'elle permettait effectivement la possibilité d'ouvrir les vannes de décharge à la mer à des moments autres qu'immédiatement avant le nettoyage et le rinçage.

Le manuel d'exploitation de l'ICD de Suncor, au chapitre 6, Pratiques, paragraphe 6.5.6, dresse une liste de ses « directives pour l'utilisation de BBPS qui devraient être prises en compte pour toutes les activités. » La directive particulière de Suncor sur laquelle s'est appuyé l'agent des SAP stipule, en ce qui concerne les activités avec de la BBPS :

« qu'il faut identifier toutes les conduites à la mer et verrouiller tous les robinets-vannes de décharge après s'être assuré de leur intégrité afin de garantir que les vannes ne sont pas ouvertes accidentellement. »

Le Comité de révision estime que cette directive de Suncor devait être prise en considération pendant l'exécution de toutes les activités de forage au large de la côte est et qu'elle devait être prise en compte pour déterminer la procédure particulière à suivre pendant l'opération de cimentation. Le Comité de révision note que les vannes de décharge à la mer de Transocean n'ont pas été ouvertes accidentellement lors de cet incident. Elles ont été délibérément placées en position ouverte pour les besoins de l'opération de cimentation et des procédures de nettoyage des unités de ciment. Comme l'indiquent les déclarations des témoins pertinents, le rapport d'enquête de Suncor et les observations de Suncor, le fait que les vannes de décharge à la mer de Transocean devaient être ouvertes pendant l'opération de déplacement du ciment a été signalé lors de la réunion de contrôle des travaux qui a eu lieu avant le début de l'opération.

En ce qui concerne la deuxième allégation de négligence, Suncor confirme que même si les formulaires incomplets étaient des documents de Transocean et qu'ils ne faisaient pas partie de ses propres plans et procédures, Suncor soutient que le fait que Transocean et Halliburton n'aient pas rempli les documents n'a pas causé le déversement. Suncor allègue que l'on ne peut pas dire que « le déversement n'aurait pas eu lieu si les documents avaient été remplis » et donc que cela « ne peut pas constituer de la négligence. » Suncor souligne également que le rapport d'enquête de Suncor, daté du 5 juillet 2018, a conclu que le fait de ne pas avoir rempli les formulaires n'était « pas une cause de l'incident. »

La présentation de l'agent des SAP n'a pas fourni de renseignements supplémentaires pour appuyer davantage la détermination que les formulaires et les évaluations de risques incomplets, qui étaient exigés par la politique et la procédure pour l'activité entreprise le jour du déversement, ont causé le déversement.

Les détails concernant les non-conformités ont été trouvés principalement dans le rapport de demande de renseignements et le rapport d'enquête de Suncor. Le rapport de demande de renseignements indique à la page 19 que :

- Le certificat de décharge de Transocean n'a pas été correctement rempli conformément à la procédure de Transocean et des renseignements essentiels, notamment les exigences en matière d'orientation des vannes, les taux de transfert et les volumes de décharge, n'ont pas été enregistrés;
- Aucune évaluation de risques écrite n'a été complétée en rapport avec le certificat de décharge, comme l'exige la politique de Transocean; et
- Le permis de travail de Transocean n'a pas été correctement rempli conformément à la procédure de Transocean.

Le Comité de révision souligne que ni l'avis de violation ni le rapport d'enquête n'ont identifié une étape particulière dans l'un des éléments précédents qui aurait pu changer la situation et empêcher le déversement. En ce qui concerne les seuls manquements en particulier à la procédure qui ont été cités dans le rapport d'enquête et qui sont tirés du rapport d'enquête de Suncor, le Comité de révision souligne ce qui suit :

1. Une évaluation de risques a été effectuée, mais n'a pas été mise par écrit. Bien que le fait de ne pas l'avoir mis par écrit ait pu constituer un manquement à la procédure, aucune information dont dispose le Comité de révision ne permet de conclure que la production d'une évaluation de risques écrite aurait pu empêcher le déversement.
2. En ce qui concerne le certificat de décharge, bien qu'il puisse encore y avoir eu un manquement à la procédure pour le remplir, aucune information fournie au Comité de révision ne permet de conclure que le fait de remplir correctement le certificat de décharge aurait pu empêcher le déversement. Le certificat de décharge soumis par Suncor identifie les vannes de décharge à la mer et l'alignement incorrect des vannes comme étant des dangers, identifie les vannes qui se déversent en mer et souligne également que l'alignement des vannes a été vérifié physiquement et qu'il serait surveillé pendant la tâche.
3. En ce qui concerne le certificat de permis de travail incomplet, aucune information fournie au Comité de révision ne permet de conclure que s'il avait été correctement rempli, cela aurait pu empêcher le déversement.

Le Comité de révision a examiné les faits tels qu'ils sont présentés dans les documents fournis pour l'examen de l'avis de violation et n'a pas trouvé d'information qui soutient les conclusions de l'agent des SAP selon lesquelles :

« Suncor n'a pas fait ce qui était raisonnable dans les circonstances en ne suivant pas ses propres plans et procédures concernant la BBPS. Un déversement s'est produit en raison du non-respect des procédures. »;

ou selon lesquelles :

« Suncor et son superviseur du forage extracôtier ont omis d'assurer et de vérifier le respect des procédures à bord de l'UMFM Transocean Barents et que le respect des procédures aurait probablement empêché le déversement de BBPS qui s'est produit le 27 avril 2018. » Le Comité de révision conclut que :

- a. Aucun document ni aucune information ne permettait de conclure de l'existence d'une interdiction générale ou d'une « tolérance zéro » concernant l'ouverture des robinets-vannes de décharge à la mer en rapport avec l'activité entreprise le jour du déversement;
- b. Bien que certains formulaires et évaluations de risques exigés pour l'opération n'aient pas été correctement remplis en lien avec le transfert de BBPS lors des opérations de cimentation, aucune information, documentation ou justification n'a été fournie au Comité de révision pour qu'il puisse raisonnablement conclure que la stricte conformité procédurale à ces formulaires ou évaluations aurait empêché le déversement. Le Comité de révision n'a pas pu raisonnablement qualifier ces manquements de négligence.

Le Comité de révision conclut que l'application d'une valeur de gravité de +1 dans la détermination de la « Négligence d'une personne qui a commis (la) violation » ne pouvait pas être maintenue.

Facteur de gravité 9 : Risque accru de préjudice aux personnes ou à l'environnement

Dans la partie de l'avis de violation consacrée au calcul de la pénalité relativement au point 9, le risque accru de préjudice aux personnes ou à l'environnement, l'agent des SAP a déclaré ce qui suit :

« Il y avait un risque localisé de préjudice à l'environnement. »

Dans la partie « Faits pertinents » de l'avis de violation, l'agent des SAP a fait les déclarations suivantes :

« La boue à base de produit synthétique (BBPS) est un fluide constitué d'un produit pétrolier hautement raffiné mélangé à des agents alourdissants et à d'autres additifs pour former une boue de forage. »

« Le déversement de BBPS entière est interdit par le plan de protection de l'environnement soumis par Suncor dans le cadre de sa demande d'autorisation et, à ce titre, il ne s'agissait pas d'un déversement autorisé dans le cadre de l'autorisation 23020-020-0A05. »

L'avis de violation ne contient pas d'autres renseignements ou précisions sur la manière ou les raisons pour lesquelles l'agent des SAP a conclu que le déversement de BBPS présentait un risque accru et un « risque localisé » de préjudice à l'environnement.

Rapport d'enquête du C-TNLOHE, *article 7. La Description de la matière déversée* stipule ce qui suit :

« Suncor a signalé, et le C-TNLOHE reconnaît, que 28 000 litres de BBPS se sont déversés en mer depuis l'UMFM Transocean Barents entre 13 h 45 et 14 h 5 le 27 avril 2018.

Le BBPS est composé principalement de liquide synthétique mélangé à un peu d'eau, à des agents alourdissants et à des additifs. Le liquide de base dans le BBPS utilisé sur Transocean Barents le 27 avril 2018 était Puredrill, un liquide synthétique fabriqué par Petro-Canada. La composition de Puredrill est décrite comme étant du pétrole dans les FICHES DE DONNÉES DE SÉCURITÉ accessibles au public sur le site Web de Petro-Canada. » Le rapport d'enquête souligne également que :

1. Le BBPS est un produit pétrolier hautement raffiné, mélangé à des agents alourdissants et à d'autres additifs, qui répond à la définition du pétrole en vertu de l'article 2 de la *Loi de mise en œuvre*;
2. Le déversement de BBPS entière est décrit comme étant une activité interdite dans le plan de protection de l'environnement de Suncor et dans le plan de sécurité de l'exploration et de la production sur la côte est en matière de complétions et d'interventions dans l'extension Terra Nova; et enfin, également dans le PPE;
3. L'exploitation des systèmes de boue de forage peut poser des problèmes environnementaux. Les principales préoccupations sont au niveau des déversements de boue dans l'environnement et des déversements de déblais de forage dans l'environnement.

La présentation de l'agent des SAP n'a pas fourni d'autres preuves à l'appui de la détermination que le déversement de BBPS entière constituait un risque accru et localisé de préjudice. L'agent des SAP a cependant avancé les arguments suivants à l'appui de la détermination d'un risque de préjudice « accru » et « localisé » :

30. « En évaluant s'il y avait un "risque accru de préjudice pour les personnes ou l'environnement" en vertu du point 9,... l'agent des SAP a déterminé qu'il était suffisant de considérer les faits de base connus de l'incident tels qu'ils sont exposés dans le rapport d'enquête. »

35. « ...il ne serait pas logique que le déversement de BBPS entière soit une activité interdite et fasse partie des principaux domaines de préoccupation du PPE, tout en étant "l'un des risques environnementaux identifiés dans le cadre du PPE, et qu'il ne constitue pas un risque

accru d'atteinte à l'environnement autour de l'UMFM Transocean Barents où il a été déversé."

37. « Par conséquent, en fonction des faits et de l'analyse qui précèdent, l'agent des SAP conclut qu'il est plus probable que non qu'il y ait eu un risque localisé de préjudice à l'environnement dû au déversement de la BBPS. »

La présentation de Suncor au Comité de révision contenait une fiche de renseignements de Petro-Canada sur le « Fluide de base pour boue de forage Puredrill IA-35 » et Suncor a déclaré ce qui suit :

...les preuves établissent que la BBPS n'est pas dangereuse pour l'environnement. Le liquide synthétique dans la BBPS déversée était Puredrill IA-35. Comme le décrit le fabricant dans une fiche d'information sur le produit, Puredrill IA-35 est « facilement biodégradable » et « non toxique pour les humains et pour la faune et la flore marines. »

Suncor affirme en outre « qu'il n'y a tout simplement aucune preuve que la BBPS a causé un préjudice environnemental réel ou un risque accru de préjudice. »

Bien que le rapport d'enquête de l'Office ne fait référence qu'à Puredrill IA-35 et que la fiche d'information de Petro-Canada soumise par Suncor concernait Puredrill IA-35, le Comité de révision note que la BBPS réellement déversée le 27 avril 2018 était **Enviromul avec Puredrill IA-35LV** (soulignement ajouté). C'est ce qu'indique le rapport d'enquête de Suncor dans le document intitulé « Final Incident Investigation Report. » La fiche de données de sécurité (FDS) d'Enviromul System-Puredrill IA-35LV est accessible au public. Cependant, étant donné que ni la FDS ni aucune autre information relative à Enviromul avec Puredrill IA-35LV n'a été soumise au Comité de révision ou n'a été expressément mentionnée dans le rapport d'enquête ou dans la présentation de l'agent des SAP, le Comité de révision a déterminé qu'il ne pouvait pas prendre en considération les informations contenues dans la FDS d'Enviromul Puredrill IA-35LV dans sa décision sur le facteur de gravité +1 en ce qui concerne le « risque accru de préjudice à l'environnement. »

Le fait que le déversement de BBPS entière s'est produit et que celui-ci n'est pas autorisé n'est pas contesté dans cette révision. Le Comité de révision souligne que la principale violation de l'avis de violation était un « déversement », défini comme étant un « déversement, une émission ou une fuite d'hydrocarbures », contrevenant à l'article 161. Les parties s'accordent à dire que la BBPS entière est classée comme étant un hydrocarbure et répond à la définition de « déversement. » La pénalité attribuable à ce déversement d'hydrocarbures (BBPS) est de 40 000 \$ et a été appliquée à Suncor dans l'avis de violation. De l'avis du Comité de révision, le « risque accru de préjudice » envisagé dans les facteurs de gravité doit aller au-delà du simple fait du déversement d'hydrocarbures pour lequel une sanction est déjà évaluée.

Il est entendu que le Comité de révision souhaite que les deux parties et toute autre personne qui pourrait lire la présente décision comprennent que le Comité de révision n'a pas expressément déterminé qu'un déversement de BBPS entière ne comporte pas un risque accru de préjudice. Nous constatons simplement dans les présentes que les renseignements ou documents nécessaires pour s'acquitter de la charge de la preuve imposée à l'agent des SAP n'ont pas été fournis.

Par conséquent, le Comité de révision conclut que l'application par l'agent des SAP de la valeur de gravité de +1 dans la détermination du « risque accru de préjudice à l'environnement » ne peut être maintenue.

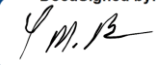
CONCLUSION SUR LES VALEURS DE GRAVITÉ :

Le Comité de révision ayant constaté que :

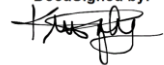
1. le facteur de gravité +1 en ce qui concerne la négligence n'a pas été correctement appliqué en raison de l'absence de preuves suffisantes pour conclure à la négligence; et
2. le facteur de gravité de +1 en ce qui concerne le risque accru de préjudice à l'environnement n'a pas été correctement appliqué en raison de l'absence de preuves permettant d'établir un tel risque accru de préjudice,

le Comité de révision a déterminé que, conformément au Règlement, le montant total de la pénalité à imposer à Suncor est de 40 000 \$.


Comité de révision :

DocuSigned by:

EE93F0785A70425...

Bevan

DocuSigned by:

873AE78DCBE34CF...

Kim Dunphy

DocuSigned by:

F78BCB6BAB9D40F... Lori

Ted O'Keefe