



LETTRE DE DÉCISION

9 octobre 2020
COURRIEL

PAR COURRIER RECOMMANDÉ ET PAR

Numéro de référence : AMP-002-2020

Monsieur Pierre Gully
Chef d'installation de forage — Transocean Barents
Bâtiment Cabox, bureau 202
45, Hebron Way
St. John's (T.-N.-L.) A1A 0P9

Monsieur,

Objet : Demande de révision AMP-002-2020

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-002-2020, à Transocean 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, Transocean 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 une révision des faits et cherchant à déterminer que Transocean n'a pas commis la violation décrite dans l'avis de violation (la « Demande »).

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 *Règlements sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'opérations pétrolières* de l'OCNEHE et du C-TNLOHE (mars 2017), les documents utilisés pour appuyer l'avis de violation ont été fournis à Transocean et au Comité de révision; après confirmation que toutes les informations pertinentes avaient été fournies par l'agent des SAP du C-TNLOHE et qu'aucune autre soumission ne serait présentée par Transocean, 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. 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 extracôtière. »

Les questions à trancher sont les suivantes :

1. Transocean a-t-il effectué ou permis un déversement dans les limites ou en provenance de la zone extracôtière, en violation du paragraphe 161(1) de la *Loi de mise en œuvre*, et
2. Si une telle détermination a été faite, les valeurs de gravité énoncées dans la section 4 de l'avis de violation ont-elles été appliquées correctement en fonction des faits présentés dans la documentation, 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 :

Après avoir examiné la documentation fournie et le montant de la pénalité, le comité de révision a conclu que :

1. Transocean a bel et bien permis un déversement dans les limites ou en provenance de la zone extracôtière, 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 imposée.
2. En ce qui concerne les déterminations de la valeur de gravité :
 - a. La valeur de gravité de +1, en ce qui concerne le point 4, n'a pas été correctement appliquée. Le Comité de révision ne pense pas que les faits exposés dans la documentation étaient suffisants pour que l'agent des SAP parvienne à la conclusion que Transocean a fait preuve de négligence. La valeur de gravité de +1 pour ce point est à supprimer et à remplacer par 0.
 - b. La valeur de gravité de +1, en ce qui concerne le point 9, a été correctement appliquée. Les faits exposés dans la documentation permettent de conclure que le déversement de BBPS comportait un risque accru de préjudice à l'environnement.

La pénalité révisée devant être payée par Transocean est de 52 000 \$.

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

DISCUSSION DES FAITS ET RAISONNEMENT :

Transocean a-t-il effectué ou permis un déversement dans les limites ou en provenance de la zone extracôtière?

Le 27 avril 2018, vers 13 h 45, un déversement non autorisé de 28 m³ de BBPS s'est produit à Transocean Barents. Le déversement a eu lieu pendant les opérations de déplacement du ciment. Au moment où le déversement s'est produit, les vannes de décharge à la mer, parfois appelées robinets-vannes de décharge, étaient en position ouverte. Transocean déclare dans sa demande que « l'ouverture des robinets-vannes de décharge a fait l'objet d'une évaluation complète des risques par toutes les parties concernées et qu'il fût convenu et connu que les robinets-vannes de décharge resteraient ouverts pour des raisons de sécurité. »

Au moment du déversement, les vannes du système de drainage de Transocean Barents étaient configurées de telle sorte que les fluides pouvaient se déverser dans la mer et l'ont été. Les vannes de décharge à la mer qui ont permis le déversement étaient ouvertes, étaient sous le contrôle de Transocean et, comme il est indiqué ci-dessus, ont été intentionnellement placées en position ouverte pour des « raisons de sécurité. »

Bien que le déversement de BBPS n'ait pas été prévu et que rien ne prouve qu'il ait été intentionnel, l'ouverture par inadvertance de certaines vannes de l'unité de cimentation pendant l'opération a entraîné le déversement de BBPS entière en mer.

Bien que les actions d'un tiers, qui n'a pas été identifié de manière définitive au cours de l'enquête, aient pu entraîner un cheminement involontaire du flux de BBPS, de l'avis du Comité de révision, les faits incontestés demeurent que le déversement a été déchargé de Transocean Barents, qui était exploité par Transocean, par l'intermédiaire de vannes de décharge à la mer contrôlées par Transocean, ces dernières ayant été intentionnellement placées en position ouverte par Transocean au cours de l'opération en question.

Pour les raisons qui précèdent, le Comité de révision conclut que, même si le déversement n'était pas intentionnel et qu'il pourrait bien être attribué en partie aux actions d'un tiers, Transocean a en fait permis un déversement dans les limites ou en provenance de la zone extracôtière, en violation du paragraphe 161(1) de la *Loi de mise en œuvre*.

Conformément au paragraphe 202.07(1) de la *Loi de mise en œuvre*, une personne nommée dans un avis de violation ne peut se défendre par son exercice de la diligence raisonnable.

Conformément aux Règlements, un déversement en violation du paragraphe 161(1) de la *Loi de mise en œuvre* est classé comme étant une infraction de type B pour laquelle la pénalité de base est de 40 000 \$.

Application des valeurs de gravité

Le Comité de révision a procédé à un examen des faits sous-jacents à la partie de la pénalité entraînée par l'application des facteurs de gravité afin de déterminer si la totalité ou une partie de la pénalité attribuable à ces facteurs de gravité a été correctement appliquée dans le cadre de l'avis de violation.

Plus précisément, le Comité de révision devait évaluer si les conclusions énoncées dans le rapport d'enquête préparé par le personnel du C-TNLOHE, daté du 17 mars 2020 (le « Rapport d'enquête »), appuyaient une détermination stipulée dans l'avis de violation et indiquant : a) de la négligence de la part d'une personne qui a commis une violation, et b) un risque accru de préjudice à l'environnement, les deux facteurs s'étant vu attribuer une valeur de gravité individuelle de +1.

Le rapport de demande de renseignements a également fait référence à certaines parties d'un rapport d'enquête de Suncor datant du 5 juillet 2018. Le rapport de demande de renseignements, en référence à l'enquête de Suncor, 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 rapport d'enquête fait également référence à plusieurs dispositions du dossier de santé, de sécurité et d'environnement de Transocean Barents

(le « dossier SSE ») et à une partie des pratiques de Transocean en matière d'intégrité opérationnelle et de santé, de sécurité et d'environnement. Les parties mentionnées indiquent que Transocean était consciente du risque de déversements provenant d'activités telles que les opérations de cimentation. Dans son évaluation des documents fournis et des parties citées, le Comité de révision n'a pas trouvé qu'ils étaient directement applicables aux circonstances particulières en ce qui concerne les activités « d'installation du bouchon de ciment de cessation » menées le 27 avril 2018.

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 ». Cette procédure ne faisait pas partie de la documentation fournie pour la révision de l'avis de violation et ne pouvait donc pas faire partie de l'évaluation des faits par le Comité de révision.

De plus, deux autres documents mentionnés dans le rapport de demande de renseignements et dans le rapport d'enquête de Suncor, que le Comité de révision a jugé pertinents pour les activités particulières entreprises le 27 avril 2018, sont les suivants :

1. le certificat de décharge « incorrectement rempli »; et 2. le permis de travail incomplet, ces deux documents ne faisant pas non plus partie de la documentation fournie pour la révision de l'avis de violation.

Le Comité de révision souligne que ni l'avis de violation ni le rapport d'enquête n'ont identifié une étape particulière dans toute procédure 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. En ce qui concerne l'évaluation des risques, les informations fournies indiquent qu'une évaluation de risques a été effectuée, mais qu'elle n'a pas été mise par écrit. Bien que ceci 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, 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.
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 trouvé aucune information qui soutienne la conclusion de l'agent des SAP selon laquelle « Transocean savait, ou aurait dû savoir, que le fait de ne pas suivre ses propres plans et procédures concernant la BBPS pouvait provoquer un déversement. » En l'absence des documents mentionnés et d'autres informations pertinentes, le Comité de révision n'a pas non plus été en mesure de soutenir la conclusion de l'agent des SAP selon laquelle « un déversement s'est produit en raison du non-respect des procédures. »

Le Comité de révision conclut donc 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.

Risque accru de préjudice à l'environnement?

L'agent des SAP a déclaré dans l'avis de violation qu'il y avait un « risque localisé de préjudice à l'environnement. » En raison de cette conclusion, une valeur de gravité de +1 a été appliquée.

Le BBPS utilisé lors de l'opération est classé comme étant un hydrocarbure. Le fait que le déversement de BBPS entière n'était pas autorisé n'est pas contesté dans cette révision.

Bien que le rapport d'enquête de Suncor indique que la BBPS est non toxique et biodégradable et qu'aucun effet environnemental n'a été observé, le critère en vertu des Règlements est de déterminer s'il y a eu un « risque accru de préjudice » et non une démonstration de préjudice réel.

Le Comité de révision conclut que le déversement de BBPS entière, qui est interdit, a présenté un risque accru de préjudice à l'environnement et que, par conséquent, le facteur de gravité de +1 a été correctement appliqué.

Commentaires supplémentaires sur les déclarations mentionnées dans l'avis de violation :

Bien que cela ne soit pas pertinent pour le calcul de la pénalité, le Comité de révision a souligné, lors de son examen, une erreur apparente dans l'avis de violation, au point 7 de la partie sur les valeurs de gravité. Le Comité de révision n'a pu trouver nulle part dans les documents la confirmation que Transocean a fait la déclaration suivante :

Transocean a indiqué que les mesures qui étaient décrites dans ses propres documents opérationnels avant l'incident seraient désormais appliquées pendant les opérations. Aucune mesure supplémentaire ne serait nécessaire pour éviter que cela ne se reproduise.

Le Comité d'examen souligne, en fait, que dans le rapport d'enquête de Suncor, plusieurs recommandations ont été élaborées pour aider à prévenir la répétition de cet incident, y compris des révisions à la procédure de Transocean, incorporant dans leur processus une exigence selon laquelle « Transocean doit toujours garder le contrôle de sa vanne de décharge à la mer et une exigence que la

vanne de décharge à la mer demeure fermée et verrouillée jusqu'au moment où il y a une exigence de déversement en mer (avec une autorisation appropriée). Les vannes de décharge en mer de Transocean ne peuvent être ouvertes qu'avec l'approbation de Transocean (et doivent être équipées de serrures à titre de contrôle physique...). »

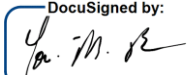
CONCLUSION SUR LA PÉNALITÉ :

Le Comité de révision ayant constaté que :

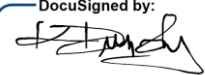
1. Transocean a permis un déversement en violation du paragraphe 161(1) de la *Loi de mise en œuvre*;
2. le facteur de gravité +1 en ce qui concerne la négligence n'a pas été correctement appliqué en raison de l'absence de preuves suffisantes pour conclure à la négligence; et
3. le facteur de gravité de +1 en ce qui concerne le risque accru de préjudice à l'environnement a été correctement appliqué,

le Comité de révision a déterminé que, conformément au Règlement, le montant total de la pénalité qui doit être payé par Transocean est de 52 000 \$.

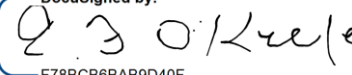
Comité de révision :

DocuSigned by:

EE93F0785A70425...

Lori Bevan

DocuSigned by:

873AE78DCBE34CF...

Kim Dunphy

DocuSigned by:

F78BCB6BAB9D40F...

Ted O'Keefe