

# Algo más

## que un gran derrame de crudo

La explosión de una plataforma petrolera en el Golfo de México desató no sólo un desastre ecológico sin precedente en Estados Unidos, sino una gran presión para que los consorcios del crudo se sometan a nuevas regulaciones. Así, las empresas de los hidrocarburos hacen lo posible para frenar los intentos gubernamentales de controlarlas, a la vez que se preparan con el propósito de enfrentar demandas de los familiares de las víctimas del accidente.

Emilio Godoy

**L**uego del derrame de crudo causado por la explosión de una plataforma contratada por British Petroleum (BP), en Estados Unidos crece la presión sobre la industria a fin de que acepte regulaciones más estrictas. Mientras tanto, se acumulan las demandas de los parientes de los 11 trabajadores desaparecidos y los sobrevivientes del accidente contra esa transnacional y la contratista suiza TransOcean Ltd.

Durante los últimos meses, el sector petrolero estadounidense se ha opuesto vehementemente a la aprobación de nuevas normas de seguridad aplicables a sus operaciones en alta mar, a cargo de la oficina gubernamental de Servicios de Administración Minera (MMS, por sus siglas en inglés), adscrita al Departamento del Interior, que es la responsable de conceder las licencias de exploración de hidrocarburos.

A lo largo de 2009, la MMS intentó convencer a las principales corporaciones petroleras de que avalaran los cambios propuestos, cuyo objetivo era endurecer los controles para evitar percances como el ocurrido el 20 de abril, cuando la torre de exploración *Deepwater Horizon*, propiedad de TransOcean y rentada a la BP, estalló y se hundió en el Golfo de México, frente a las costas del estado de Luisiana.

Documentos obtenidos por Proceso dan cuenta de las tácticas de las petroleras para enfrentar las posibles nuevas regulaciones. Por ejemplo, el Comité para un Ambiente Sanitario Seguro, de la Asociación Internacional de Contratistas de Perforación (IADC, por sus siglas en inglés), llevó a cabo una reunión en Houston, Texas, el 16 de julio de 2009, a la que asistió, entre otros, Mike Holmes, alto ejecutivo de TransOcean.

Ahí, los 48 participantes (representantes de miembros de la IADC) abordaron temas relacionados con las medidas de seguridad adoptadas por las empresas petroleras, la propuesta gubernamental y la estrategia para frenarla.

"La industria pasa por una disminución

Continúa en siguiente hoja



Página 1 de 3  
\$ 209352.00  
Tam: 975 cm2  
RGARCIA

de la fuerza de trabajo y las empresas necesitan retener a los mejores supervisores” que deben “estar listos para capacitar y dirigir a nuevos empleados” con la finalidad de que éstos se sientan “responsables de su propia seguridad y tengan la capacidad de detener el trabajo, si lo consideran inseguro”, cita el documento, de cuatro páginas de extensión.

Durante el encuentro, los asistentes fueron divididos en cuatro grupos para tratar temas como las barreras para controlar los peligros en las obras, las acciones individuales y colectivas ante los temas más urgentes y las formas en que las corporaciones abordan los asuntos de seguridad industrial. La última sesión fue una plenaria.

La intención de la MMS era que las firmas petroleras y gaseras crearan un Sistema de Administración Ambiental y de Seguridad en las operaciones de alta mar, que incluiría supervisiones periódicas y el registro cuidadoso y puntual de los incidentes.

**Es el negocio...**

Las petroleras y sus contratistas se han llenado los bolsillos en años recientes y han llevado la tecnología al límite para explorar y explotar zonas cada vez más profundas, como en el Golfo de México.

“La industria se resiste vigorosamente a cualquier regulación. El año pasado se propusieron varias medidas, pero fueron rechazadas. Estas compañías contrataron millonarios cabilderos para oponerse a las regulaciones”, denunció, en entrevista con **Proceso**, Matthew D. Shaffer, abogado experto en leyes marítimas del despacho Schechter, McElwee, Shaffer & Harris, radicado en Houston.

Un reporte –del que **Proceso** tiene copia– de una reunión de los integrantes del Comité de Operadores Marítimos de la IADC, el 2 de septiembre de 2009, evidencia la renuencia de las empresas a aceptar nuevos controles.

En esa sesión, Wanda Parker, representante del Instituto Estadunidense del Petróleo (API, por sus siglas en inglés) ante ese comité, señaló que la “MMS no reconoce que nuestros programas voluntarios de seguridad y ambientales son efectivos y no entiendo que nuestro récord es bueno y está mejorando”.

En su turno, Bill Daughdrill, otro representante del API ante el comité, enfatizó en su presentación –*Tendencias en seguridad y comparaciones*– que “nuestras estadísticas de seguridad en alta mar se mueven en la dirección correcta: tasas más bajas de incidentes. Nuestro récord se compara favorablemente con otras industrias –es menor que la mayoría. El análisis del reporte de MMS sobre 33 incidentes no sugiere la ne-

cesidad de un programa obligatorio”.

De los 33 incidentes analizados por la agencia estadounidense, sólo 14 tuvieron que ver con la pérdida de control del pozo. Desde el año 2000 se han reportado 858 incendios y explosiones en el Golfo de México, donde Estados Unidos inició la perforación de pozos en 1996, según la MMS.

En 2009, la **BP** derramó 1 millón 200 mil litros de petróleo, en comparación con los 4 millones 400 mil de 2005, según cifras de la propia trasnacional.

Pero no es la primera vez que la petrolera británica tiene este tipo de percances. En 2005 su torre de perforación *Thunder Horse* casi zozobró en el Golfo de México debido a una falla en las tuberías. Ese mismo año, una explosión sacudió la refinería de **BP** Texas City, mató a 15 personas e hirió a muchas más (por esta tragedia la petrolera tuvo que pagar indemnizaciones por 2 mil millones de dólares). En 2006, los ductos de la empresa en la costa norte de Alaska tuvieron una fuga, por lo que la trasnacional debió cambiar el tendido metálico.

En 2008, la cantidad total de horas perdidas por lesiones fue la más baja desde que hay registros, pero la tasa de fatalidad creció 4% en la medida en que el número de casos severos aumentó, según datos de la Asociación Internacional de Productores de Petróleo y Gas, que aglutina a las mayores petroleras y gaseras del mundo.

Sin embargo, la industria tiende a maquillar las estadísticas para que la cantidad reportada de accidentes sea menor que la real, según los especialistas.

“No puedo decirles la cantidad de trabajadores que he representado en casos en los cuales la compañía dice que nadie más ha sufrido lesiones similares, sólo para descubrir más tarde que múltiples lesiones en las embarcaciones han permanecido ocultas”, escribió en su *blog* el abogado Brian Beckcom, del despacho Vujasinovic & Beckcom.

“Ningún incremento significativo en los incidentes o en sus tasas invita a una mayor regulación”, justificó Daughdrill durante la junta del comité.

En sus comentarios finales durante esa sesión, Wanda Parker argumentó que “un programa obligatorio y de prescripción puede evolucionar a un ejercicio burocrático”.

“Creemos que nuestros programas voluntarios, como ha sido demostrado por nuestro registro de creciente seguridad, respalda las operaciones seguras”, prosiguió Parker.

Pero la pieza que enseña cómo la industria se ha negado persistentemente a nuevas regulaciones es una carta fechada el 14 de septiembre de 2009, firmada por Richard

Morrison, vicepresidente de Producción de la zona del Golfo de México de la **BP** América, dirigida a la MMS, en la cual sugirió cambios en el lenguaje referente a las estipulaciones sobre seguridad y supervisión, que están más cerca de la posición de autorregulación de la industria.

“Aunque **BP** respalda a las empresas que tienen un sistema para reducir riesgos, accidentes, lesiones y derrames, no apoyamos la regulación extensa y de prescripción como está propuesta. Creemos que las actuales estadísticas ambientales y de seguridad de la industria demuestran que los programas voluntarios aplicados han sido y seguirán siendo muy exitosos”, arguyó el ejecutivo en la misiva de cuatro páginas, de la que **Proceso** tiene copia.

El documento aludió a una regla promovida por la MMS que obligaría a los operadores a desarrollar, aplicar, mantener y operar un Sistema de Administración Ambiental y de Seguridad (SEMS, por sus siglas en inglés).

“**BP** opera actualmente bajo nuestro Sistema Operativo de Administración, que incluye todos los elementos propuestos en esta normatividad”, citó Morrison.

El derrame ha reactivado el debate en torno a nuevas reglas para las actividades petroleras en alta mar. De hecho, el representante demócrata por el estado de Massachusetts, Edward Markey, llamó a los presidentes de las cinco mayores petroleras, entre ellas Exxon Mobil, **BP** y Shell, a testificar ante el Congreso sobre el futuro de los planes de exploración en esa zona. ▶

**Batalla jurídica**

Tanto **BP** como TransOcean, el mayor contratista mundial de perforaciones marítimas, se preparan para afrontar una oleada de querrelas de los familiares de los 11 trabajadores desaparecidos, de los sobrevivientes y de los sectores perjudicados por el accidente.

Hasta el momento se han presentado ante cortes estadounidenses 14 demandas contra **BP** y sus filiales, contra TransOcean y los fabricantes de partes de la plataforma, entre ellos Cameron International y Halliburton Energy Services.

Una de las primeras acciones legales fue emprendida el 21 de abril por Natalie Roshto, representante personal de Shane Roshto y su hijo Blaine. Shane Roshto es uno de los 11 trabajadores desaparecidos. El artículo 60 del Código Civil de Luisiana y la Ley General Marítima establecen que esas 11 personas están legalmente muertas.

En el expediente presentado ante la Corte del Distrito Este de Luisiana, marcado con la clave 2:10-cv-01156 (y del que **Proceso** tiene copia), Roshto acusa a las empre-

sas TransOcean, Ltd.; TransOcean Offshore Deepwater Drilling, Inc.; TransOcean Deepwater, Inc.; BP PLC, BP Products North America, Inc., y Halliburton Energy Services, de cargos por negligencia.

Representada por el despacho Martzell & Bickford y por el abogado Ronnie G. Penton, Roshto reclama, en un documento de nueve páginas, daños por dolor físico, sufrimiento, angustia y gastos médicos pasados, actuales y futuros, salarios caídos y pérdida de ingresos, entre otros.

Los trabajadores “están expuestos a equipo pesado, trabajando con materiales inflamables; expuestos al ambiente, al calor, a tormentas, a frío intenso, a viento”, subrayó Shaffer, quien está por entablar un juicio en nombre de Carlos Ramos, quien resultó lesionado durante el accidente de la plataforma.

El abogado argumentaría que “el empleador fue negligente, que otros en la torre de perforación fueron negligentes y que la barca (de salvamento) no era apta para navegar”.

**Desastre**

El accidente de la *Deepwater Horizon* ocasionó la desaparición de 11 trabajadores y otros 17 resultaron heridos, tres de ellos de

gravedad. En total, 126 personas laboraban en la instalación: 79 de TransOcean, seis de BP y 41 eventuales.

La plataforma, que taladraba el subsuelo a mil 500 metros de profundidad, almacenaba unos 686 mil galones de crudo y extraía casi 335 mil diarios, antes del percarce, según datos de la BP.

La torre de perforación de TransOcean, cuya construcción costó alrededor de 600 millones de dólares, había pasado tres inspecciones federales, la más reciente de ellas el 1 de abril.

Dos semanas después de la tragedia, el derrame de petróleo había superado los 9 mil kilómetros cuadrados de extensión –del pozo abierto seguían brotando unos 211 mil galones diarios– y había puesto en alerta a los estados de Florida, Luisiana, Alabama y Misisipi. La tragedia ya tiene visos de convertirse en el peor desastre ambiental de Estados Unidos.

La limpieza de la zona podría costar unos 14 mil millones de dólares, según diversas estimaciones de analistas y de la BP. Tony Hayward, director ejecutivo de esa petrolera desde 2007, dijo a la prensa que la compañía asumiría el costo total de la recolección del crudo.

El 30 de marzo de este año, el presidente estadounidense, Barack Obama, instó a acelerar las labores de exploración en el Golfo

de México, pero a causa del accidente decidió, el pasado 30 de abril, suspender la concesión de licencias hasta que se investigue a fondo el percarce y se discuta la aprobación de nuevos estándares de seguridad, precisamente lo que la industria ha impedido.

Los efectos ecológicos del desastre son incalculables. Entre 400 y 600 especies animales están amenazadas por el hidrocarburo que se fuga en el sitio de la tragedia, según la organización ecologista Fondo Mundial para la Naturaleza.

Las pesquerías que operan en la zona afectada están parando actividades. Por su actividad, los camareros de Luisiana obtienen 2 mil 800 millones de dólares al año, ingresos que están en riesgo a raíz del desastre.

“Obviamente, es un desastre de proporciones épicas. El impacto no ha sido entrevisto todavía, el impacto ambiental será abrumador”, indicó el abogado Shaffer.

No es la primera vez que el Golfo de México es escenario de desastres petroleros. El 3 de junio de 1979, el pozo de exploración *Ixtoc I* explotó en la Sonda de Campeche y derramó 560 millones de litros de crudo.

El 23 de octubre de 2007, la colisión de la plataforma *Usumacinta* y el pozo *Kab-101* en esa misma zona dejó 21 trabajadores fallecidos y 63 heridos. ☉

La Guardia Nacional. Medidas desesperadas



Harrison McClary