

Demanda legal contra Transocean

EMILIO GODOY

Antes de que el pasado 22 de abril se hundiera la plataforma Deepwater Horizon en el Golfo de México, su propietaria, la contratista suiza Transocean, tuvo varias complicaciones en sus torres de perforación, como un anticipo de lo que sería el peor desastre ecológico en Estados Unidos.

Así lo revela una demanda interpuesta el 13 de mayo último por dos accionistas de la empresa –Thomas Yuen y Sumni Ahn– ante la Corte del Distrito Este de Luisiana en contra de Transocean Ltd., y su presidente, Steven L. Newman.

En la querrela de 22 páginas, cuya copia tiene **Proceso**, se indica que en junio de 2000 British Petroleum (BP), la compañía que contrató la plataforma, informó a Transocean que un dispositivo de seguridad contra explosiones (BOP, por sus siglas en inglés) había fallado en la torre de perforación Discover Enterprise.

En ese momento la contratista reconoció que el BOP “no funcionaba precisamente bien” y la plataforma fue incapaz de operar por largos periodos mientras el problema se resolvía. El seguro fue fabricado por la empresa Hydril, ahora propiedad de la rama petrolera y gasera de General Electric, y Cameron International, la misma que manufacturó el mecanismo de la Deepwater Horizon.

El 24 de agosto de 2005 la Oficina de Salud y Seguridad de Gran Bretaña (HSE, por sus siglas en inglés) envió un aviso a Transocean por que no pudo garantizar que el BOP de una plataforma contara con mantenimiento adecuado.

En junio de 2006, la HSE citó a la contratista por problemas y deficiencias relacionadas con las pruebas del BOP.

“Esto es el producto de una indiferencia hacia la seguridad y los procedimientos adecuados que ha provocado la devastación de miles de kilómetros cuadrados de aguas y de humedales”, comenta a **Proceso** Darren J. Robbins, abogado de la firma Robbins Geller Rudman & Dowd LLP –con sede en San Diego, California– que representa a los accionistas Yuen y Ahn.

El BOP es una cápsula de concreto de cinco pisos de alto y 900 mil libras de peso que sirve para ocluir la válvula de una perforadora costa fuera si su tripulación pierde el control de los fluidos.

Mientras la mancha de crudo derivada del accidente ya rebasó los 9 mil kilómetros cuadrados de extensión, el presidente Barack Obama ordenó que se integre una comisión independiente para investigar el derrame que según datos de la petrolera crece a razón de 5 mil barriles diarios de crudo.

El ocultamiento

La estela negra de la corporación, fundada en Luisiana en 1919 como Danciger Oil & Regining Company, no queda ahí. Tres de cada cuatro incidentes que ocasionaron investigaciones federales sobre seguridad y otros problemas en plataformas de perforación submarinas en el Golfo de México desde 2008 han ocurrido en instalaciones operadas por la contratista suiza.

Entre 2005 y 2007 una torre de perforación de Transocean estuvo involucrada en 13 de 39 incidentes investigados por la oficina gubernamental de Servicios de Administración Minera (MMS, por sus siglas en inglés), adscrita al Departamento del Interior y responsable de conceder las licencias de exploración petrolera en el Golfo de México.

De los cuatro incendios a bordo de plataformas supervisadas por la MMS desde 2005, todas fueron operadas por Transocean, incluyendo una conflagración que se desató en una torre de perforación nueva, la Discoverer Clear Leader.

Además, en noviembre de 2005 la plata-

forma Horizon derramó más de 200 barriles de crudo en el Golfo de México debido a fa-
Continúa en siguiente hoja



Fecha 13.06.2010	Sección Revista	Página 44-45
----------------------------	---------------------------	------------------------

llas humanas y de equipo.

En 2006, la torre Discoverer Enterprise estaba perforando a gran profundidad para BP, que sufrió una fuga desde un seguro contra explosiones y derramó 54 barriles de fluidos en el Golfo. En esa ocasión, la MMS dijo que el problema fue ocasionado parcialmente por "el uso extendido sin inspección o mantenimiento".

En 2003 el entonces director tecnológico de Transocean, Earl Shanks, participó en la elaboración de un reporte titulado *Sistemas de control de seguros contra explosiones en aguas profundas. Una mirada a temas de seguridad*. En este documento se advertía que la industria no estaba tomando el tiempo necesario para hallar y corregir los problemas que comúnmente aparecían en esos dispositivos.

La historia detrás del estallido de la Deepwater Horizon revela la falta de supervisión de la MMS y la cerrada oposición de la industria petrolera a controles más estrictos (**Proceso 1749**).

"Hay incentivos económicos sustanciales para evitar regulaciones apropiadas. Se crean incentivos perversos para que no haya regulaciones estrictas", apuntó Robbins, socio fundador del despacho y quien ostenta un doctorado en leyes por la Universidad de Vanderbilt.

Además de Transocean, BP también enfrenta la inconformidad de sus accionistas, quienes se querellaron contra la petrolera británica. De hecho, al menos 115 demandas, por cargos como muerte incidental, daños al ambiente y perjuicio contra los accionistas, han sido iniciadas ante cortes federales estadounidenses contra los involucrados en el catastrófico derrame (**Proceso 1750**).

Valores inflados

Con el propósito de elevar la cotización de sus acciones en la Bolsa de Nueva York, Transocean engañó a sus tenedores de títulos al minimizar los problemas de sus plataformas, según Yuen y Ahn.

Transocean y su presidente Steven L. Newman enfrentan dos cargos por violaciones a la Ley del Comercio de Valores de 1934, por la difusión de declaraciones falsas o tergiversadas sobre los protocolos de seguridad deficientes de la compañía, recurrentes problemas en el seguro contra explosiones y su récord de operación y seguridad. Por ello, los demandantes Yuen y Ahn

piden un resarcimiento aún no cuantificado por concepto de daños y perjuicios.

La empresa y su directivo "hicieron creer falsamente que ya se habían solucionado los problemas de seguridad del pasado y

que se vigilaba de cerca el equipo y la operación de la compañía. También se omitió revelar información material relativa a sus repetidas fallas de seguridad y recurrentes problemas con el seguro", cita el texto legal.

El 5 de agosto de 2009, en una conferencia telefónica con analistas sobre las ganancias de la empresa en el segundo trimestre de ese año, Newman dijo:

"Tuvimos un par de incidentes de errores humanos sobre los pisos de perforación en dos de esas plataformas y hubo algunos problemas con el BOP. Nada que pudiera caracterizarse como sistémico o específico del trimestre. Revisamos a fondo cada uno de esos incidentes y hemos identificado sus causas. Volveremos a abordarlos en nuestro sistema de administración para que no se repitan."

De acuerdo con el alto directivo, las fallas "han sido resueltas y las operaciones del BOP son una parte compleja de nuestro negocio. Es algo a lo que ponemos mucha atención. Todos los incidentes del BOP que han ocurrido en el segundo trimestre han sido resueltos y continuaremos vigilando con atención el desenvolvimiento de nuestro equipo submarino".

El 24 de febrero de 2010 la empresa organizó una nueva conferencia telefónica sobre sus resultados del cuarto trimestre de 2009. En ésta Newman dijo, en respuesta a Tom Curran, analista de la firma estadounidense Wells Fargo Securities:

"En la flota de aguas ultraprofundas sólo tuvimos un problema de BOP y uno de error humano."

Y recalcó: "Hemos identificado los problemas de fallas de equipo y el problema de control del BOP. Continuamos concentrados, a través de nuestros programas de capacitación y competencia, para evitar los errores humanos".

A comienzos de marzo último, Transocean emitió un comunicado para sus accionistas en la cual informó que, aunque sus ejecutivos calificaban para bonos, no los recibirían, pues la firma había "incurrido en cuatro accidentes por varias causas en diversas regiones en el mundo".

En 2009 Newman, quien fue jefe operativo de la contratista entre mediados de 2008 y finales de ese mismo año, recibió una compensación total de 5 millones 300 mil dólares.

Los problemas legales de BP y Transocean podrían agravarse si sus accionistas se dirigen a la Comisión de Comercio y Valores (SEC, por sus siglas en inglés), para que ésta las investigue, o bien si ese órgano independiente abre una pesquisa de oficio, pues ambas cótizan en la bolsa neoyorquina. ●