

Marea negra en el

Millones de litros de petróleo se derramaron al golfo de México tras la explosión y el posterior hundimiento de la plataforma semisumergible Deepwater Horizon (DWH), provocando una incontenible pérdida de crudo durante 87 días. El siniestro fue declarado catástrofe nacional por el presidente Barack Obama. La marea negra amenazó las costas de cinco Estados norteamericanos (Luisiana, Misisipi, Alabama, Texas y Florida), poniendo en peligro el hábitat de cientos de especies marinas y aves.

GERENCIA DE RIESGOS Y SEGUROS

La tragedia, que ha cumplido ya su segundo aniversario, se inició el 20 de abril de 2010, cuando un escape de gas provocó una explosión seguida de un incendio, dejando fuera de control a la plataforma semisumergible Deepwater Horizon (DWH), propiedad de la empresa helvética Transocean, que había sido arrendada por BP y sus socios (Anadarko y Mitsui Oil) hasta 2013. Como consecuencia del siniestro, 11 operarios fallecieron y más de una docena resultaron heridos.

En el momento del accidente, la torre —una de las más avanzadas del mercado por su diseño para perforar en aguas profundas— realizaba exploraciones submarinas en el pozo Macondo, a unos 75 kilómetros de las costas de Luisiana y bajo una columna de agua de 1.522 metros. Tras el hallazgo de petróleo y gas en la explotación, la compañía de servicios Halliburton se disponía a cementar y sellar el pozo, a la espera de las decisiones operativas por parte del consorcio liderado por BP, cuando sobrevino el desastre.



golfo de México



LA CATÁSTROFE SE PRODUJO
A RAÍZ DE UN ESCAPE
DE GAS QUE PROVOCÓ
CONSECUTIVAMENTE

**UNA EXPLOSIÓN Y UN
INCENDIO EN LA
PLATAFORMA
DEEPWATER HORIZON,
QUE ACABÓ HUNDIDA**

El incendio duró 36 horas hasta el hundimiento de la plataforma, el 22 de abril, a una profundidad aproximada de 1.500 metros, provocando una marea negra hasta su contención 87 días después. Los restos de la plataforma se encontraron en el lecho ma-

rino a 400 metros al noroeste del lugar donde se ubicaba el pozo.

CATÁSTROFE SIN PRECEDENTES

El 29 de abril, el Gobierno de Obama declaró el vertido como ca-

tástrofe nacional. Las cifras son escalofriantes: un total de 4,9 millones de barriles de crudo fueron a parar a las aguas de golfo –aunque BP no ha confirmado este dato– y la superficie contaminada se estimó entre 86.500 y 180.000 kilómetros cuadrados. Ocho parques nacionales de Estados Unidos estuvieron amenazados por la mancha de crudo, así como alrededor de 400 especies animales, algunas de ellas en peligro de extinción.

«El accidente de la plataforma Deepwater Horizon nunca debió suceder y lamentamos profundamente su impacto en las víctimas, en el me-

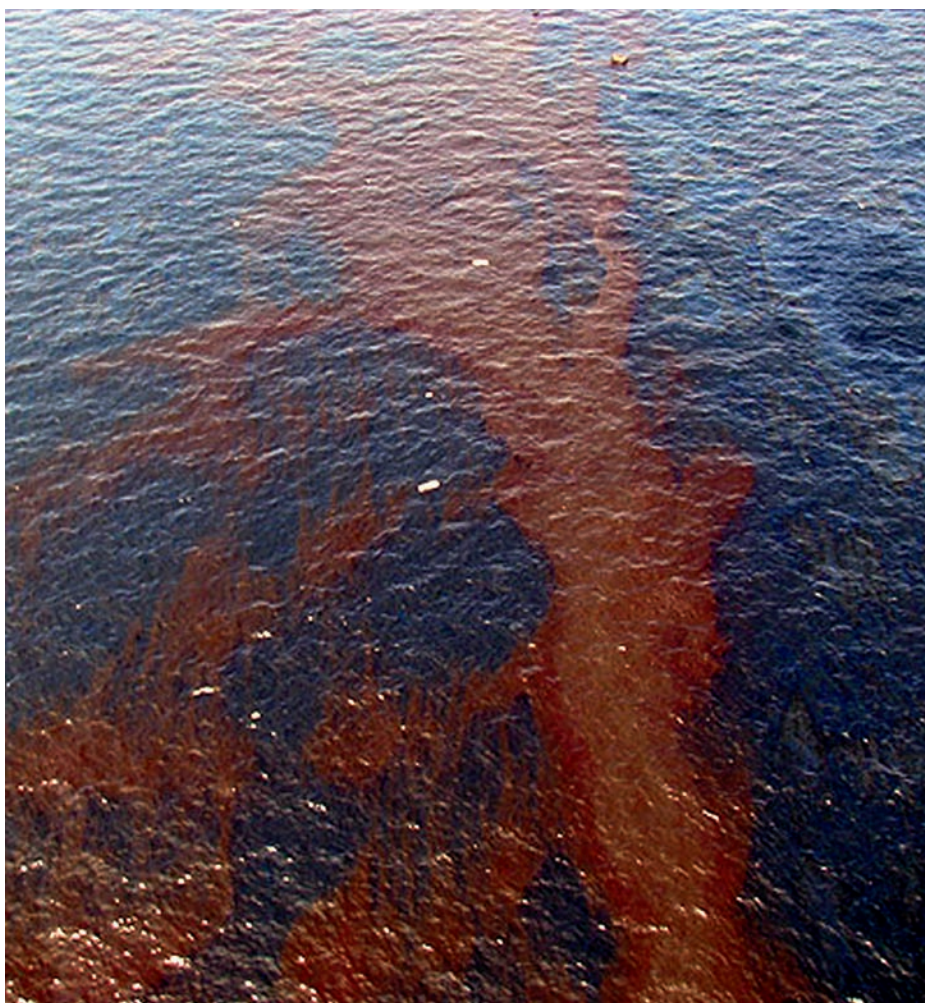


EL ACCIDENTE PROVOCÓ EL VERTIDO DE 4,9 MILLONES DE BARRILES DE CRUDO A LAS AGUAS DEL GOLFO, CONTAMINANDO UNA SUPERFICIE ESTIMADA ENTRE 86.500 Y 180.000 KILÓMETROS CUADRADOS

dio ambiente y en las comunidades del litoral de Estados Unidos en el golfo de México», afirma la petrolera en su web donde informa del desastre (www.bp.com/gulfofmexico). BP aceptó crear un fondo por valor de 20.000 millones de dólares para sufragar las compensaciones derivadas del derrame. A 31 de diciembre de 2011, las indemnizaciones ascendían a 14.000 millones de dólares.

La fuga de hidrocarburos se prolongó hasta el sellado del pozo, llevado a cabo con una técnica conocida como *Static Kill*. Anteriormente, BP intentó controlar el derrame mediante otros métodos –campanas de contención, inyección de lodo o *Top Hill*, robots submarinos, etc.–, pero sin éxito. El 19 de septiembre, la Guardia Costera estadounidense dio por cerrada la crisis con el sellado definitivo del pozo y su conexión con los pozos de alivio.

Tras el accidente se pusieron en marcha varias investigaciones para estudiar sus causas, tanto a nivel interno como por parte de los Estados afectados, agencias gubernamentales y el Congreso de EE.UU. Todas ellas coincidieron en repartir, en mayor o menor grado, la culpa entre BP y sus subcontratadas Transocean y Halliburton. También apuntaron otras causas, como el empleo de técnicas de dudosa seguridad en el sellado del pozo o que los operarios de la plataforma no interpretaron bien las señales de alarma. En algunos casos se hizo una llamada a mejorar la regulación sobre las perforaciones en aguas profundas.



GESTIÓN DE LA CRISIS

A los pocos días del accidente, el Gobierno Federal de Estados Unidos formó un Comando Unificado (*Unified Area Command*) para coordinar las operaciones de respuesta y las comunicaciones. Este comando estaba formado por miembros de BP, la Guardia Costera, la Administración Oceánica y Atmosférica Nacional de EE.UU. (NOAA), la Agencia para la Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos (EPA), la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional, y muchos otros departamentos y agencias federales norteamericanas.

Los equipos de BP se pusieron enseguida manos a la obra para *gestionar* el desastre. Dos semanas después del siniestro comenzó la perforación del pozo de alivio principal para su sellado definitivo. Además la petrolera británica llevó a cabo el primer intento de *control* del derrame a través de una gigantesca estructura de acero de 98 toneladas de peso. Pero las bajas temperaturas formaron cristales de hielo que taponaron el conducto. BP apostó entonces por preparar otra caja más pequeña. Sin embargo, el crudo continuó avanzando y alcanzó poco después el delta del Misisipi y las costas de Florida.

El 19 de mayo se inició la perforación del segundo pozo de alivio para su utilización como refuerzo del principal. Después de barajar otras posibilidades, BP puso en marcha la «operación Top Hill», inyectando en el



**LOS EQUIPOS DE LA
PETROLERA BP SE
PUSIERON ENSEGUIDA
MANOS A LA OBRA
PARA 'GESTIONAR' EL
DESASTRE**

pozo, a toda presión, 30.000 barriles de lodo, pero esta técnica tampoco consiguió frenar la pérdida de crudo. El siguiente intento fue cubrir el pozo con una cúpula, después de serrar con la ayuda de robots submarinos la tubería conectada a la parte superior del sistema de prevención de explosiones (BOP), pero tampoco tuvo éxito.

El Gobierno estadounidense dio entonces un ultimátum a la petrolera para que encontrara un método mejor. Y el 14 de junio, BP presentó un nuevo sistema para recoger el crudo, «más permanente y flexible». Además, la compañía británica creó un departamento especial para gestionar la catástrofe, dirigido por el director del consejo de administración de BP, Bob Dudley, que debía, no obstante,

informar de la marcha de las operaciones a Tony Hayward, consejero delegado de BP y hasta ese momento responsable de la crisis. Poco después, Hayward negoció su salida definitiva de BP, siendo sustituido en el cargo por Dudley con fecha 1 de octubre de 2010.

El 12 de julio se colocó una válvula de sellado destinada a mejorar la capacidad de contención y posiblemente a sellar el pozo. Tres días más tarde, BP comunicó que se había logrado detener el vertido, pero se mantenía la *alerta*. El 9 de agosto, las pruebas de presión confirmaron que la operación de cementación, denominada Static Hill, había logrado su objetivo. Faltaba, no obstante, que el pozo de alivio interceptara el pozo Macondo, lo que se consiguió el 16



LA GUARDIA COSTERA ESTADOUNIDENSE CONCLUYÓ LA OPERACIÓN DE SELLADO DEL POZO QUE VERTÍA EL CRUDO EL 19 DE SEPTIEMBRE, CASI CINCO MESES DESPUÉS DEL ACCIDENTE

de septiembre. Finalmente, el 19 de septiembre, casi cinco meses después del accidente, la Guardia Costera estadounidense puso fin a la crisis del peor desastre medioambiental ocurrido en el país en las últimas décadas, tras concluir con éxito la operación de sellado.

CONSECUENCIAS DEL DESASTRE

Desde el punto de vista ambiental y ecológico, las consecuencias del vertido son enormes. Los primeros efectos de la marea negra se localizaron en las marismas y el delta del Misisipi, con la aparición de tortugas, delfines y varias especies de aves marinas muertas o afectadas. También los ecosistemas de los pantanos se vieron seriamente perjudicados, y especies como el manatí figuraban entre las más afectadas.

En el plano económico, la marea negra causó serios perjuicios al negocio pesquero en el área de Luisiana y al sector turístico en las playas de Florida. El derrame también tuvo un grave impacto en las cuentas de BP, que, a mediados de junio de 2010, vio su calificación rebajada de 'AA' a 'BBB'. El Gobierno de Barack Obama exigió a la petrolera la creación de un fondo de 20.000 millones de dólares para hacer frente las reclamaciones de cientos de miles de afectados: pescadores de la zona, proveedores de los restaurantes de las áreas turísticas afectadas, así como a los familiares de los operarios fallecidos en el accidente... La petrolera también se en-

VERTIDO DEL KATRINA, 2005





frentaba a la moratoria para nuevas perforaciones en aguas profundas, paralizadas tras el accidente.

Las consecuencias del desastre también alcanzaron al sector asegurador. En junio de 2010, Moody's estimó que las aseguradoras podrían pagar hasta 3.500 millones de dólares en concepto de indemnizaciones por el vertido, se trataría del accidente más costoso de la industria petrolera desde el incendio de la plataforma Piper Alpha en el mar del Norte, en 1988. Además, la agencia afirmó que las

EL DERRAME TUVO UN GRAVE IMPACTO EN LAS CUENTAS DE BP: SE REBAJÓ SU CALIFICACIÓN DE 'AA' A 'BBB' Y EL GOBIERNO DE EE.UU. LE EXIGIÓ CREAR UN FONDO DE 20.000 MILLONES DE DÓLARES PARA RECLAMACIONES DE LOS AFECTADOS

pólizas para las plataformas petrolíferas se habían encarecido hasta en un 50%, y auguró nuevas subidas en las pólizas de Responsabilidad Civil para esta industria.

INVESTIGACIÓN INTERNA

De forma paralela a la contención del desastre, BP inició una investigación interna para averiguar las causas del siniestro, que encargó a su jefe de Seguridad y Operaciones, Mark Bly, y en la que participaron

Una larga lista de derrames en el mundo

- **URQUIOLA.** El 12 de mayo de 1976, en la maniobra de entrada al puerto de La Coruña para efectuar la descarga, el buque *Urquiola* se dañó el casco, vertiendo unas 100.000 toneladas de su carga al mar.
- **ARGO MERCHANT.** El 15 de diciembre de 1976, este buque-tanque encalló en la isla de Nantucket (Massachussets). Seis días después, el buque se partió y derramó toda su carga: 29 millones de litros de fuel-oil.
- **AMOCO CÁDIZ.** Este petrolero gigante construido por Astilleros Españoles provocó un gran desastre el 16 de marzo de 1978. Alrededor de 130.000 toneladas de *oro negro* cubrieron las aguas y las costas bretonas.
- **IXTOC I.** El 3 de junio de 1979, la plataforma situada en el golfo de México sufrió una explosión. Se tardó varios meses en controlar el flujo, tiempo durante el cual se vertieron al mar casi 3,3 millones de barriles de petróleo.
- **CASTILLO DE BELLVER.** El 5 agosto de 1983, el naufragio del superpetrolero español, con 252.000 toneladas de crudo ligero frente al cabo de Buena Esperanza, provocó el vertido al mar de más de 50.000 toneladas. Además, la corrosión de su casco provocó un nuevo escape años después, ya que todavía contenía más de 100.000 toneladas de crudo en su interior.
- **EXXON VALDEZ.** El 24 de marzo de 1989, este petrolero derramó más de 40 millones de litros de crudo en Alaska, afectando a una de las más importantes reservas ecológicas norteamericanas.
- **MEGABORG.** El 8 de junio de 1990, el *Megaborg* derramó 20,5 millones de litros de hidrocarburos a 60 millas de Galveston (Texas), tras sufrir un accidente y posterior incendio.
- **CIBRO SAVANNAH.** El 6 de marzo de 1990, el *Cibro Savannah* explotó y se incendió en las instalaciones de Citgo en Linden (Nueva Jersey), cuando cargaba cerca de 482.000 litros de hidrocarburos.
- **GOLFO PÉRSICO.** El 25 de enero de 1991, Irak arrojó al golfo Pérsico unos 11 millones de barriles de crudo de los pozos de Kuwait para dificultar el desembarco aliado.
- **AMOCO MILFORD HAVEN.** Tras una serie de explosiones producidas durante el trasvase de crudo cerca de Génova, el 14 de abril de 1991 se hundió el *Amoco Milford Haven*, vertiendo al mar más de 140.000 toneladas de fuel-oil.
- **NASSIA.** El 13 marzo de 1994, el petrolero *Nassia* y el carguero *Shipbroker* se incendiaron tras chocar en el estrecho del Bósforo (Turquía). Se vertieron al mar 20.000 toneladas de crudo.
- **ERIKA.** El 12 de diciembre, el petrolero *Erika*, de bandera maltesa, se hundió tras partirse en dos en Penmarch (Finistère, Francia), debido al temporal y a problemas estructurales del casco. Cargado con 32.000 toneladas de fuel pesado, provocó un desastre ecológico al verter al agua 10.000 toneladas de petróleo.
- **PRESTIGE.** El 13 noviembre de 2002, este petrolero navegaba a 52 kilómetros de Finisterre con 77.000 toneladas de fuel-oil a bordo, cuando se vio inmerso en un temporal y sufrió una vía de agua. El 19 de noviembre, tras intentar alejarlo de la costa, se partió en dos, vertiendo el contenido de sus tanques al mar.

'EXXON VALDEZ'



PLATAFORMA DE BP



más de 50 especialistas técnicos de dentro y fuera de la compañía. En casi 200 páginas, el informe, conocido el 8 de septiembre de 2010, concluyó que no hubo un solo responsable o un hecho que causara la explosión de la plataforma, sino que fue fruto de «una serie interrelacionada de fallos mecánicos, juicios humanos, diseño de ingeniería e implantación operativa».

BP asumió parte de la culpa en el accidente, aunque implicó en lo sucedido a otras empresas, como Transocean, propietaria de la plataforma y encargada de su mantenimiento, y Halliburton, que llevó a cabo la cementación del pozo.

Según la investigación, el accidente se debió fundamentalmente a la pérdida de control sobre la presión



'CIBRO SAVANNAH'



del pozo. Los operarios no interpretaron bien la señales sobre este parámetro. Además, su reacción fue tardía, ya que tardaron unos 40 minutos en detectar y actuar ante la entrada de hidrocarburos al pozo, de forma que cuando quisieron efectuar las maniobras oportunas, el gas y el crudo ya fluían hacia la superficie.

Por otro lado, la cementación del pozo no fue la adecuada y la petrolera británica estimó que el gas natural entró y causó las explosiones y el fuego que inutilizaron el sistema de prevención de explosiones Blowout Preventer (BOP), una válvula especialmente diseñada para mantener el pozo en las condiciones adecuadas. Tampoco los sistemas contraincendios cumplieron con su principal objetivo, que era evitar que el gas entrara en combustión.



**EL INFORME DEL PANEL
NOMBRADO POR LA
CASA BLANCA PARA
AVERIGUAR LAS CAUSAS
DE LA TRAGEDIA
CONFIRMA QUE PODRÍA
HABERSE EVITADO Y
RESPONSABILIZA A LAS
TRES EMPRESAS
IMPLICADAS POR NO
HACER BIEN SU TRABAJO**

INFORME DE LA COMISIÓN

Sin embargo, esta no fue la única investigación abierta. El panel de siete miembros –dirigidos por el exsenador Bob Graham y el exadministrador de la Agencia de Protección Ambiental William Reilly– nombrado por la Casa Blanca para analizar las causas del accidente hizo públicas sus conclusiones en enero de 2011. Una de ellas llama especialmente la atención: el siniestro podría haberse evitado. Y ponía en el punto de mira no solo a BP, sino también a Halliburton y Transocean. Hasta ese momento, la

La plataforma

Construida en el año 2001, Deepwater Horizon (DWH) era una plataforma petrolífera semisumergible, de posicionamiento dinámico de aguas ultra-profundas. Fue diseñada y construida para perforar pozos petrolíferos en el subsuelo marino, con posibilidad de trasladarse de un lugar a otro según las circunstancias y necesidades. La torre de la plataforma tenía 121 metros de longitud y 78 metros de anchura, y podía operar en aguas con

una profundidad máxima de perforación de 9.100 metros.


El 2 de septiembre de 2009, Deepwater Horizon perforó en el yacimiento Tiber el depósito de petróleo y gas más profundo hasta el momento. La plataforma propiedad de Transocean –que también se ocupaba de su mantenimiento– fue arrendada a BP hasta septiembre de 2013. Antes del accidente, DWH trabajaba en el Cañón Misisipi, en el bloque 252, conocido como *Macondo*.

DEEPWATER HORIZON (DWH)



Casa Blanca había centrado sus críticas en la petrolera; de hecho, el 15 de diciembre había presentado una demanda civil contra BP por una supuesta negligencia en la gestión de la plataforma.

En sus 48 páginas, el informe habla de «fallos sistemáticos». Las tres empresas no hicieron bien su trabajo a la hora de evaluar los riesgos de las operaciones de la plataforma y, además, falló la comunicación entre ellas. También revela que otro «error fundamental» de BP fue la falta de supervisión del cemento con el que se precintó el pozo.



LA SUPERVISIÓN Y REGULACIÓN GUBERNAMENTAL PARA LAS EXPLOTACIONES PETROLÍFERAS EN ALTA MAR NO ERAN LAS MÁS ADECUADAS, SEGÚN EL INFORME ENCARGADO POR LA CASA BLANCA

El siniestro, según los expertos, podría haberse evitado. Pero no solo eso, ya que, según el informe, «sin una considerable reforma en las prácticas empresariales y las políticas gubernamentales, podría volver a ocurrir». De esta forma, la Comisión puso también sobre la mesa que la supervisión y regulación gubernamental para las exploraciones petrolíferas en alta mar no eran las más adecuadas, y animó al Gobierno a endurecer la normativa sobre esta actividad.

OTROS INFORMES

El 14 de septiembre de 2011, la comisión investigadora formada por el BOEMRE (Bureau of Ocean Energy Management Regulation and Enforcement) y la Guardia Costera emitió un informe final conjunto con los resultados del examen forense de las válvulas de prevención de urgencias (BOP) de la plataforma siniestrada. El documento era esperado con impaciencia en la industria petrolera por su eventual impacto en la concesión de permisos para perforar en alta mar, tarea que corresponde al BOEMRE.

Según estas agencias, la explosión fue el resultado de «una mala gestión de riesgos, cambios de planes en el último momento, falta de respuesta a indicadores clave, inadecuado control del pozo y entrenamiento insuficiente en la respuesta a emergencias». La «cascada de errores» también llegaba en esta ocasión no solo a BP, sino también a Transocean y Halliburton. Las tres empresas contaban con pro-



Acuerdos de indemnización

En marzo pasado se escribía otra hito importante en este siniestro: BP y los demandantes privados afectados por el vertido alcanzaron un acuerdo extrajudicial por el que la petrolera se comprometía a indemnizarles con 7.800 millones de dólares (5.800 millones de euros). Las partes presentaron en abril los términos de los acuerdos de solución (uno para pérdidas económicas y demandas de daños, y otro para las reclamaciones médicas), para su aprobación en los tribunales.

Con este pacto, BP satisface las reclamaciones de 100.000 pescadores y empresas que presentaron sus demandas tras el vertido. Además, asumirá los pagos médicos de los afectados durante 21 años. «BP se comprometió a participar en el esfuerzo de rehabilitación económica y ecológica del golfo; este acuerdo es un marco para cumplir nuestras promesas», dijo Bob Dudley, director del consejo de administración de la petrolera.

BP hará frente a la indemnización pactada con el dinero del fondo creado en 2010 para sufragar la reparación del siniestro por valor de 20.000 millones de dólares. Hasta ese momento, la petrolera ya había abonado más de 8.100 millones a los damnificados y había invertido alrededor de 14.000 millones de dólares en tareas de limpieza o recuperación de la zona afectada.

Pero aún deben resolverse las demandas presentadas por el Departamento de Justicia de Estados Unidos, otras agencias federales y Gobiernos locales, así como los

juicios entablados por accionistas y otros.

Según informó el diario *Financial Times* el pasado 9 de junio la petrolera británica quiere pagar al Gobierno estadounidense 15.000 millones de dólares (12.000 millones de euros) para cubrir sus exigencias tras la catástrofe. La información, surgida en fuentes implicadas en este asunto, indica que el Departamento de Justicia estadounidense, que representa los intereses del Gobierno central y de los Estados federados, había pedido al menos 25.000 millones de dólares. Las negociaciones están actualmente en proceso y podrían cerrarse en septiembre, antes de la convención demócrata, según el diario.

BP también ha alcanzado acuerdos con sus socios en la explotación para hacer frente a las reclamaciones relacionadas con el derrame. Por un lado, Moex Offshore, que tenía un 10 por ciento de interés en el pozo Macondo, acordó abonar 1.065 millones de dólares a la compañía británica; y, por otro, Anadarko, que poseía un 25% de la explotación, decidió pagar 4.000 millones de dólares a BP. Los acuerdos no suponían la admisión de responsabilidad de cualquiera de las partes en relación al accidente.

Igualmente, BP anunció acuerdos con algunos de sus proveedores, como Weatherford, que proporcionó equipos de perforación; o Cameron, diseñador y fabricante del BOP de la plataforma. No obstante, todavía sigue abierta la batalla judicial con sus socios.

gramas para detener el trabajo en la explotación en caso de anomalías, pero no lo hicieron; y mostraron «una enorme falta de sincronía y comunicación a la hora de gestionar la plataforma».

Transocean, según el informe, interpretó muy mal un *test* fundamental que medía la presión en el pozo. Además, BP «debería haber asumido su responsabilidad» en el mantenimiento de la plataforma o en los requisitos de inspección del sistema de prevención de derrames, cuyo fallo se convirtió en el detonante final del vertido. Otros factores fueron el uso de materiales baratos o las deficiencias en el proceso de cementación efectuado por Halliburton.

El informe contiene, además, docenas de recomendaciones para mejorar la seguridad en la industria, como efectuar cambios para mejorar el sistema de prevención de derrames o asegurar que los motores de las plataformas no absorban el gas. Además, se apunta la posibilidad de volver a efectuar inspecciones *sorpresa* en las plataformas del golfo de México, una práctica eliminada en los últimos años; o la necesidad de que los operadores informen mejor de su proceso de explotación al Gobierno.

APRENDER DEL DESASTRE

BP se comprometió a aprender del desastre y uno de sus primeros pasos fue implementar en sus operaciones a nivel mundial las recomendaciones surgidas de la investigación

llevada a cabo a raíz del accidente con el objetivo primordial de evitar la repetición de accidentes de este tipo. Así, los 26 *consejos* del *Informe Bly* aluden al fortalecimiento de la gestión de contratistas; la mejora de los BOP, del control de los pozos o de las pruebas de presión para determinar su integridad; la revisión de los sistemas de emergencia; las pruebas de cemento; la verificación de equipos de perforación, o la formación del personal de las plataformas.

El 14 de diciembre de 2010, todas las explotaciones de BP desplegadas por el mundo recibieron las nuevas *orientaciones* con carácter provisional, ya que la petrolera sigue trabajando en la implantación de las recomendaciones, un proceso que a partir de 2012 contará con la supervisión de un experto independiente.

Entre las decisiones adoptadas por BP, destaca la introducción de un enfoque más centralizado en toda su actividad de perforación mediante una organización global de los pozos y la supervisión centralizada de sus principales proyectos para alcanzar una



PARA EVITAR ACCIDENTES SIMILARES, BP HA IMPLEMENTADO EN SUS OPERACIONES A NIVEL MUNDIAL LAS RECOMENDACIONES DE LA INVESTIGACIÓN REALIZADA A RAÍZ DEL SINIESTRO DEL GOLFO

perforación más segura. Todo ello con objeto de reducir los riesgos operacionales y la probabilidad de derrames, poniendo énfasis en la prevención.

La compañía británica también ha revisado su sistema de gestión del riesgo para asegurarse de que dispone de procesos sencillos, homogéneos y unificados en todo BP. Su intención también es mejorar cómo los empleados abordan, día tras día, la gestión del riesgo. Además, la seguridad forma parte de los parámetros que se utilizan para evaluar y remunerar a los trabajadores. Igualmente, en BP se está reviviendo la forma de operar con contra-

tistas y socios del sector en aras a optimizar el control y la gestión de la seguridad y el riesgo operativo.

DE VUELTA AL GOLFO

BP comenzó a implementar en julio de 2011 las «normas voluntarias» de perforación para sus operaciones en el golfo de México, que van más allá, según la petrolera, de «los requisitos reglamentarios existentes en EE.UU.». También se ha reforzado la supervisión de los contratistas. Las nuevas medidas incluyen:

- Mejora de los requisitos para los BOP.
- Verificación por terceros de las pruebas de presión o de mantenimiento.
- Actualización de las normas de revisión de los procedimientos de cementación y materiales.
- Revisión de las capacidades de respuesta ante derrames en alta mar.

A finales de 2011, BP tenía cinco equipos de perforación operativos en aguas profundas del golfo de México, que son exhaustivamente controlados desde la base central de Houston, desde donde reciben apoyo.

En fechas recientes, la petrolera anunció el inicio de la producción del proyecto Galápagos, formado por tres campos (Isabela, Santiago y Santa Cruz) en aguas profundas del golfo de México, y en el que tiene previsto invertir 4.000 millones de dólares anuales en los próximos 10 años. |

Reclamaciones y pagos (*)

CONCEPTO	CANTIDAD PAGADA
Pagos totales a particulares y empresas	\$6,789,726,640
Pagos al Gobierno (avances y reclamaciones)	\$1,351,291,895
Otros pagos (**)	\$ 328.865.246
Pagos totales (incluye avances, reclamaciones, y otros pagos)	\$ 8,469,883,781

(*) Datos a 1 de mayo de 2012. Fuente BP.

(**) Incluye Investigación, Turismo, Salud Mental, Contribuciones, Marketing Seafood & Testing, Asentamientos y otros pagos.