

No crying over spilled oil

Begin 2010 stelde Tony Hayward, toen nog CEO van BP, dat de zaken waar het werkelijk om ging in de olie-industrie zich boven de grond afspelen; de politiek en de toegang tot olie- en gasvoorkomens. De geologie en de productie van olie en gas waren geen issue. Inmiddels, een jaar later, heeft de industrie (her)ontdekt dat ook veiligheid en zorg voor de omgeving nog steeds essentieel zijn; ook vanuit het perspectief van de *shareholders value*.



Door
Aad Correljé

Na de explosie en de daaropvolgende brand op het door BP ingehuurd boorplatform Deepwater Horizon, verdween het gevaarte op 22 april 2010 in de diepte. Er vielen elf doden te betreuren. Doordat de afsluiters op de boorput niet werkten, stroomden er grote hoeveelheden olie in zee. Pogingen om het lek te dichten en de olie op te vangen mislukten. Niet alleen het onderwater-ecosysteem langs de Amerikaanse zuidkust werden bedreigd, maar ook de kwetsbare kustmoerassen van de Mississippidelta en de broodwinning van de vele vissers. Uiteindelijk slaagde men er op 19 september in om het lek te dichten. Toen waren 4.9 miljoen vaten olie in zee terechtgekomen. Tot nu toe lijkt de gevreesde milieuramp mee te vallen, door onder meer een gunstige windrichting en de inzet van oplosmiddelen. Wat de gevolgen op de langere termijn zullen zijn, moet nog blijken.

Dat laatste geldt niet alleen voor de milieueffecten, maar ook voor de aansprakelijkheid voor het ongeluk en de vraag wie er voor de kosten gaat opdraaien. Begin dit jaar concludeerde de door Obama ingestelde onderzoekscommissie dat er geen sprake was van een geïsoleerd incident, maar dat de oorzaak gezocht moest worden in de handelswijze van zowel de olie-industrie als de toezichhoudende overheid. Niet alleen de opdrachtgever BP, maar ook de onderaannemers Halliburton en Transocean werden beticht van een reeks van risicovolle besluiten, waarbij veiligheid en zorg ondergeschikt werden aan snelheid en het beperken van de kosten. Tegelijkertijd werd geconcludeerd dat toezichthouders de kennis, de middelen en de autoriteit misten om het handelen van de bedrijven te kunnen beoordelen. Dat zegt nog weinig over de financiële aansprakelijkheid. De bedrijven hebben weliswaar processen tegen elkaar aangespannen, maar uiteindelijk blijven ze sterk aan elkaar gebonden als opdrachtgever en -nemer in huidige en toekomstige projecten. Bovendien moet Justitie zich nog gaan uitspreken over de schuldvraag. En dat zal nog wel even duren.

Naast deze directe gevolgen heeft het ongeluk ook invloed op de

werkwijze van de olie-industrie in bredere zin. Vergelijkbare situaties in het verleden laten zien dat de politiek en de publieke opinie bijzonder gevoelig zijn voor de gevolgen van olierampen. De explosie op het Piper Alpha gasproductieplatform op de Noordzee kostte 167 levens in 1988. Hierop werden de veiligheidseisen en procedures in de offshore industrie sterk aangescherpt. De stranding van de Exxon Valdez in Alaska, een jaar later, had belangrijke consequenties voor de eisen die aan tankers gesteld werden, zoals de verplichting tot het dubbelvellen van de scheepshuid. Bovendien leidde het tot een verbod op verdere exploratie in Alaska. Zelfs zonder een ramp kon het maatschappelijke protest tegen het afzinken van de Brent Spar, in 1995, Shell dwingen de opslagboei naar Noorwegen te verslepen, waarna hij opnieuw gebruikt werd. De lidstaten van het Noord-Atlantische OSPAR-verdrag bepaalden vervolgens dat het opruimen van dergelijke installaties voortaan aan land moest gebeuren. De geschiedenis herhaalt zich bij de olie- en gaswinning in diep water. Nieuwe omstandigheden, kilometers onder de waterspiegel, vergen nu eenmaal een andere manier van omgaan met techniek, veiligheidsprocedures, risico's en het toezicht daarop. Dat is de les van Piper Alpha, Exxon Valdez en Brent Spar: nieuwe omstandigheden vereisen een nieuwe aanpak.

De beloften van exploratie en productie in diep water zijn enorm, in een wereld waar de productie van 'makkelijke' olie veelal gecontroleerd wordt door staatsoliemaatschappijen en OPEC. Maar dat vereist ook dat overheden, als toezichthouder, de noodzakelijke eisen stellen en aanscherpen en de naleving daarop effectief controleren. Inmiddels heeft de Amerikaanse overheid het toezicht gereorganiseerd, en zijn er weer een aantal permits voor diepwateractiviteiten in de Golf uitgegeven, aan ExxonMobil en Shell en andere bedrijven. Veiligheid heeft de bijzondere aandacht. Een interessante vernieuwing hierbij is dat groepen oliemaatschappijen elkaars samenwerking zoeken in het oprichten van bedrijven die materieel direct beschikbaar houden voor de beheersing van rampen in diep water. Samenwerking in plaats van competitie draagt hier bij aan *shareholders value*. Immers, verzaking van de zorg voor veiligheid en milieu zal de olie-industrie op termijn alleen maar beperken in haar mogelijkheden olie en gas te winnen op lastige en gevoelige plaatsen. Bovendien maakt een collectieve oplossing de kosten en risico's ook beheersbaar voor de vele kleinere E&P-bedrijven, die anders met geen mogelijkheid de kosten van een dergelijke ramp zouden kunnen dragen. En op termijn komt dat de beschikbaarheid van olie en gas weer ten goede.

Aad Correljé is universitair hoofd-docent Economie van Infrastructuren aan de TU Delft en verbonden aan het Clingendael International Energy Programme. ■