

Jak BP tworzy sobie prawo

5 lipca 2010

Jeśli wierzyć stwierdzeniom dyrektora BP Tony'ego Haywarda, wyciek w Zatoce Meksykańskiej – uznany za największą katastrofę ekologiczną w historii Stanów Zjednoczonych – może wkrótce zostać opanowany. „Usuniemy ropę i doprowadzimy wybrzeże Zatoki do stanu sprzed tego zdarzenia” – zadeklarował. [1] Przez niemal 7 tygodni wyciekło od 25 do 50 mln baryłek ropy [2] – wyjaśnienie przyczyn wycieku, który jakoby miał stanowić jedynie wypadek, w istocie stanowi prawdziwy i ciągle nie rozsuty węzeł gordyjski.

Katastrofa bezpośrednio wydarzyła się w Zatoce Meksykańskiej – tam znajdowała się należąca do zaopatrującego w surowiec BP Transoceanu platforma wiertnicza Deepwater Horizon. Przyczyn systemowych należy jednak szukać z dala od „miejsca zbrodni” – w stanie Virginia, gdzie mieszczą się biura korporacji International Registries Inc. (IRI).

IRI – określająca się mianem „morskich administratorów korporacyjnych Republiki Wysp Marshalla” [3] oraz jako „mający największe doświadczenie administrowany prywatnie morski korporacyjny system rejestracji” [4] – obsługuje takich klientów jak zlokalizowany w Szwajcarii Transocean [5]. Owi klienci chętnie obchodzą regulacje i normy prawne „państwowych systemów rejestracji” w Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii czy Japonii.

Można to osiągnąć „kupując flagę” kraju z „otwartym systemem rejestracji”, np. Wysp Marshalla, których ubiegłoroczne regulacje prawne uczyniły je – jak się uważa – najbardziej „wygodną banderą” na świecie [6]. Obsługują one obecnie 221 tankowców [7], tj. o 168 więcej niż Stany Zjednoczone. Wyspy Marshalla stały się też siedzibą wielkich korporacji energetycznych takich jak Chevron czy ExxonMobil. Podobnie jak Panama i Liberia, Wyspy Marshalla opierają się na „tajnej

jurysdykcji”, czyli innymi słowy stanowią raj podatkowy. [9]

Osoby z zagranicy mogą tu utworzyć „korporację, partnerstwo, ograniczone partnerstwo, spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością czy zagraniczną placówkę zamorską”, korzystając z całej skomplikowanej sieci udogodnień finansowych i prawnych [10].

CUMOWANIE

Udając potencjalnego klienta, dowiedziałem się, że tego rodzaju strukturę można na Wyspach Marshalla stworzyć w jeden dzień, uiszczając opłatę wstępną w wysokości 650 dolarów [11], następnie zaś doroczne opłaty w wysokości 450 dolarów [12]. Dodatkowo można liczyć na bezpłatny transfer domicylu (siedziby firmy) w obie strony, dobrowolne legitymowanie się, zerowe podatki i olbrzymią dyskrecję w sprawach klienta (udziałowca, dyrektora, członka zarządu, ograniczonego partnera itd.) – na tym zaś nie koniec korzyści [13]. Klient może w życiu nie postawić stopy na Wyspach Marshalla, cała korespondencja przepływa pocztą kurierską, faksem czy pocztą elektroniczną, a całość wydatków – od opłat po zaksięgowanie i kosztu usług [effort – nie wiem co znaczy tutaj] – jest po prostu śmieszna [14].

Taryfa opłat przewiduje, że w przypadku statków o tonażu netto od 35001 do 50 tys. ton (poza jachtami) wstępna opłata rejestracyjna wynosi 15 tys. dolarów [15]. Klient może przy tym otrzymać na przykład rabat w wysokości 50%, jeśli jednocześnie zarejestruje co najmniej 10 statków, których wiek nie przekracza 15 lat [16]. Roczna opłata za tonaż wynosi 15 dolarów za tonę w wypadku statków o tonażu netto od 25001 do 50 tys. ton (poza jachtami) [17].

„Otwarty system rejestracji” operatorów i właścicieli – takich jak BP i Transocean, największa na świecie korporacja wydobywająca ropę spod dna morskiego, kontrolująca 50% rynku światowego. Co najmniej 34 ze 138 jej platform wiertniczych

zarejestrowanych jest na Wyspach Marshalla [18] – wśród nich ważąca 32588 ton Deepwater Horizon [19]. Korporacje są w stanie obejść w ten sposób podatki i opłaty, kodeks pracy, uregulowania dotyczące ochrony środowiska i inne ograniczenia.

Jak mówi przedstawiciel IRI: „Jeśli władze zażądają od naszych rejestratorów i prawników ujawnienia dodatkowych informacji w sprawie udziałowców, dyrektorów itd., to okaże się, że i tak nie posiadamy niezbędnej wiedzy, gdyż za całą organizację biznesu i zarządzanie odpowiadają bezpośrednio prawnicy i dyrektorzy danej placówki. Jeśli nazwiska dyrektorów i udziałowców nie zostaną zaksięgowane na Wyspach Marshalla i nie staną się publicznie dostępne (a NIE jest to wymagane), to tak czy siak nie jesteśmy w stanie ujawnić tych informacji” [20].

Ów człowiek wygadał się, że choć IRI wie, kim są czerpiący dywidendy właściciele, to „gdy ruchoma jednostka wydobywcza operuje pod obcą banderą na wodach terytorialnych innego kraju, wszelkie żądania tego kraju wobec owej jednostki muszą wpłynąć do jej WŁAŚCICIELA. To właśnie tu mogą i mają władzę domagać się czegokolwiek zechcą, zanim pozwolą ruchomej jednostce wydobywczej rozpocząć wiercenia” [21].

Dziedzictwo historyczne IRI pozostaje nieodłącznie związane z polityką zagraniczną Stanów Zjednoczonych, korporacjami naftowymi, kwestiami geostrategicznymi oraz wojskową kontrolą nad regionami poprzez tajne przedsięwzięcia.

ROPA NA WYBRZEŻU, KASA NA BRZEGU

W Reston, jednym z przedmieść Waszyngtonu, odległym zaledwie o 8 mil od biur IRI, mieści się kolejna korporacja morska z kapitałem i zarządem amerykańskim, lecz prowadząca działalność pod banderą Liberii, zapewniającej drugi największy na świecie otwarty system rejestracyjny [22]. Mająca główne biuro w Wiedniu The Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR, LLC) zarządza otwartym systemem rejestracyjnym

Liberii, udzielającym gościny „ponad 3100 statkom o łącznym tonażu brutto 96 milionów ton, stanowiącym 10% światowej floty oceanicznej” [23]. Podobnie jak Wyspy Marshalla, Liberia obsługuje też znaczący odsetek tankowców na całym świecie – w 2009 r. było ich 460 [24]. Jurysdykcja zapewnia „wolność korporacyjną” poprzez dyskretne usługi prawne, finansowe i morskie [25]. Jak wynika z przejętych w wyniku śledztwa dokumentów LISCR, w Liberii obowiązuje „rozsądne ustawodawstwo podatkowe”: „Statki w Rejestrze Liberii obłożone są niezmiennym rocznym podatkiem za tonaż netto. Podobnie niezmienny jest podatek, który płacą korporacje liberyjskie. Nie pobiera się podatku obrotowego i dochodowego” [26].

„Nie ma obowiązku wpisywania do rejestru publicznego udziałowców/beneficjentów, a więc informacje o nich pozostają niedostępne dla osób trzecich” – wyjawia przedstawiciel LISCR [27].

Za obsługę klientów Liberii nie zawsze jednak odpowiedzialny był LISCR. Banderę Liberii wykorzystywała wcześniej IRI – aż w okresie wojny domowej prezydent Charles Taylor oskarżył ją o wyłudzenia [31]. Tradycje sięgają tu końca II wojny światowej, gdy zapotrzebowanie Stanów Zjednoczonych na ropę zaczęło przewyższać jej dostawy. Za sprawą ówczesnego sekretarza stanu w administracji prezydenta Roosevelta, Edwarda R. Stettinius (założyciela administrowanego z Nowego Jorku liberyjskiego otwartego systemu rejestracyjnego Stettinius Associates-Liberia Inc.) i korporacyjnego molocha energetycznego Standard Oil, Liberia szybko otwarła drzwi dla biznesu [29].

Wedle historyka Rodneya Carlisle’a, Stettinius i związana z nim grupa biznesmenów zadbali o to, by kodeks morski Liberii został „napisany, poprawiony i zatwierdzony przez Standard Oil” [30].

IRI – będąca dzięki Bankowi Międzynarodowemu w Waszyngtonie (IB) spadkobierczynią stworzonej przez Stettinius struktury po przejęciu jej wraz z filiami – wycofała się wskutek

niepożądanego zainteresowania Taylora oraz zależności od głównie państwowych źródeł legalnych dochodów. Zaczęła następnie ostrożnie przenosić swych klientów na Wyspy Marshalla. Pod ich jurysdykcją znajduje się m.in. baza wojskowa Stanów Zjednoczonych na atolu Kwajalein, która od 1990 r. pochłonięła fundusze rządu 1 miliarda dolarów, i na mocy porozumienia o wolnym stowarzyszeniu znajduje się pod amerykańską kontrolą wojskową [31a].

W 4 lata po podpisaniu tego porozumienia USLICO Corporation – której „córka” jest IRI – ogłosiła, że wpisuje Wyspy Marshalla do swoich papierów [31b]. USLICO stopiło się z IB, [31c] w czym kluczową rolę odegrał między innymi generał George Olmsted [31d], wykupując w latach 1953-1956 pakiety kontrolne w obu podmiotach [31e]. Rejestr liberyjski opchnięto amerykańskiej International Trust Company [31f], znajdującej się również pod kontrolą IB i mającej główną siedzibę w Alei Pensylwańskiej 1701 – prawie naprzeciw Białego Domu [31g].

Liberyjska flota z „otwartego rejestru” od 1949 r. znajdowała się również pod nadzorem wojskowym Stanów Zjednoczonych [32], podobnie jak działo się to w latach 1949-1978 w wypadku Wysp Marshalla. Nadzór wojskowy nad Liberią zyskał oficjalny charakter w okresie administracji George’a W. Busha [33].

„Nowe porozumienie nadaje jedynie praktyce otoczkę legalności” – pisał David Osler w Lloyds List, założonym w 1734 r., jednym z najstarszych i najbardziej szanowanych magazynów o tematyce morskiej na świecie. „Zapewnia to przyjaźniejszy grunt obecnej praktyce” [34].

OTOCZKA LEGALNOŚCI?

Istnieje nieodłączny związek między katalizującymi „wyścig na dno” w wyniku ograniczeń jawności, regulacji i opodatkowania regulacjami prawnymi o wolności wytwarzania [FOC – nie jestem pewien czy dobrze rozpoznałem skrót; po co autor szermuje niezrozumiałymi specjalistycznymi skrótami, które trudno

odnaleźć z wyszukiwarką?] a przemysłem naftowym. Zatem nie dziwi, że ponad 80% dóbr [35] transportowanych jest przez statki i tankowce stanowiące 36% całej floty światowej [36]. Kto jest beneficjentem? Korporacje i rządy, dążące do kontroli geostrategicznej nad zasobami ropy i gazu ziemnego.

„Wielu ludzi będzie zdumionych, że rejestry statków Liberii i Wysp Marshalla – oba należące do największych na świecie – znajdują się obecnie kilka kilometrów drogi od Waszyngtonu” – mówi John Christensen, założyciel Sieci Na Rzecz Sprawiedliwości Podatkowej (TJN) i dawny wysoki przedstawiciel władz Jersey, gdzie istniała kontrolowana przez Wielką Brytanię tajna jurysdykcja [37].

Jak mówi: „Prawda jest taka, że oba rejestry stworzono w imię interesów amerykańskich. Ustanowiono regulacje, które strzegą Amerykanów i innych przed skutkami dokładnie takich katastrof jak ta w Zatoce Meksykańskiej”.

O dobrym imieniu państw danej bandery decydują ponadto trzy fundamentalne reżimy kontroli portowej [38]: Memorandum Paryskie – system administracji stworzony przez 27 nadmorskich krajów europejskich i Kanadę [39], Memorandum Tokijskie oraz Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych [40]. Państwowe reżimy portowe umożliwiają kontrolowanie obcych statków we własnych portach, jak też wydawanie nakazów aresztowania właścicieli, operatorów, przedstawicieli państw danej bandery oraz „towarzystw klasyfikacyjnych” w wypadku działań niezgodnych z międzynarodowymi konwencjami morskimi. I tak na przykład Memorandum Paryskie wykazało defekty 215 statków pływających pod banderą Wysp Marshalla, tj. 45,58% ich floty [41].

Gdy jednak w trakcie śledztwa nad wybuchem i zatonięciem Deepwater Horizon poinformowano kapitana Straży Przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych Hung Nguyen, że „NIE istnieje możliwość wyegzekwowania prawa”, Amerykanie byli zdumieni. Nguyen dowiedział się o tym od odpowiedzialnych za nadzór nad wydobywaniem i dochodami z ropy Służb Zarządzania Bogactwami

Mineralnymi Departamentu Spraw Wewnętrznych (MMS) [42]. Okazało się, że operatorzy i właściele „sami określają i ustanawiają zasady, które wedle nich są właściwe” [43].

Nguyen starał się wyciągnąć wnioski na temat domniemyanych metod działania MMS: „Zaprojektowane na potrzeby przemysłu, wytworzone przez przemysł, zainstalowane przez przemysł, bez nadzoru rządowego nad budową czy instalacją – czy to właściwe?” [44] Regionalny nadzorca MMS Mike Saucier odpowiedział twierdząco: „byłoby to właściwe” [45].

Natomiast rząd Stanów Zjednoczonych najwyraźniej polega na strukturach korporacyjnych i think-tankach takich jak Amerykański Instytut Ropy Naftowej (API) [46] – w którego skład wchodzi 400 członków korporacji naftowych i gazowych [47]. To w porozumieniu z nimi tworzy regulacje i ustala standardy takich kluczowych instrumentów jak choćby zabezpieczenia antywybuchowe. Jak doniósł „Wall Street Journal”, Saucier przyznał, że nie był „świadomy, czy ktokolwiek zapewnia poszanowanie owych standardów” [48].

MMS zwolniły BP od obowiązku przestrzegania ekologicznych uregulowań bezpieczeństwa [49a]. Były główny inspektor Departamentu Spraw Wewnętrznych Earl Devaney stwierdził po śledztwie, że cechująca te służby kultura świadczy o „katastrofie moralnej”, a ich funkcjonariusze nie widzą nic złego w przyjmowaniu „podarunków” od molochów energetycznych [49b].

LICENCJA NA ZABIJANIE DLA BP

Prezydent Stanów Zjednoczonych Barack Obama – największy indywidualny odbiorca funduszy BP [50] – odziedziczył system samoregulacji, tworzony pieczołowicie w okresie administracji Busha i Cheney’a z pomocą zarządzanej przez tego ostatniego niejawnej Narodowej Grupy Na Rzecz Rozwoju Polityki Energetycznej – bardziej znanej jako Energy Task Force.

Grupa ta, utworzona w 2001 r. w drugim tygodniu pierwszej

kadencji Busha, zaaprobowwała stworzony przez API projekt zarządzenia wykonawczego dotyczącego energii. Osiem tygodni po jego przedłożeniu ujrzało światło dzienne zarządzenie nr 13211, „mające niemal identyczną strukturę i skutki jak projekt API, z którego niemal przepisano kluczowy rozdział”. Mówi się, że w serii spotkań za zamkniętymi drzwiami brał udział szef BP i inni baronowie naftowi [51].

Po tym, jak sąd federalny nakazał przekazanie 13500 stron dokumentów z Departamentu Energii, Rada Kontroli Zasobów Naturalnych (NRDC) ujawniła, że: „Wielkie kompanie naftowe dosłownie decydowały o wszystkim, co znajdzie się w napisanym przez Energy Task Force i urzędników rządowych planie, oznaczającym przekazanie miliardów dolarów na subsydia dla korporacji oraz całkowitą eliminację kluczowych zabezpieczeń zdrowotnych i ekologicznych”. [52]

Zgodnie z analizą NRDC „przedstawicielom przemysłu zapewniono 714 bezpośrednich spotkań, podczas gdy innym osobom jedynie 29” [53].

Mającą duży wpływ na śledztwo członkini Rady Sharon Buccino stwierdziła, że Energy Task Force „wydawała zalecenia brzmiące jak lista życzeń kompanii energetycznych”, zaś gdy zaprowadzano „lekkomyślną ekologicznie i podatkowo politykę energetyczną tej administracji, cały czas obecni byli wszyscy przedstawiciele przemysłu” [54].

Saucier przez osiem lat milczał o tym, że ciągle nie przyjęto przedłożonych Waszyngtonowi ściślejszych regulacji. Przyznał to dopiero po katastrofie w Zatoce Meksykańskiej, podczas przesłuchania z udziałem przedstawicieli MMS i Straży Przybrzeżnej [55].

Jak powiedział: „O ile mi wiadomo, wciąż zalegają w biurze”.

Choć to administracja Obamy zakończyła niedługo przed katastrofą 20-letnie moratorium na wydobywanie ropy w strefie przybrzeżnej, to już wcześniej i tak niedostateczne regulacje

pozostawały na papierze. Na niedawnym zebraniu w głównym biurze Transoceanu, korzystającego z tajnych uregulowań w Szwajcarii, zdecydowano o przekazaniu udziałowcom 1 miliarda dolarów dywidend [56], jednocześnie szacując „koszta” wycieku na 27 milionów dolarów [57]. Korporacja ta nadal wysysa 500 milionów dolarów „zysków z udziałów” w kompaniach ubezpieczeniowych, w tym 200 milionów dolarów z udziałów w kompanii ubezpieczeniowej Horizon [58].

Z kolei BP – jeden z największych mołochów energetycznych na świecie, utrzymujący 294 filie podległe tajnym regulacjom [59] – nie jest w stanie zwiększyć produkcji nie prowadząc polityki „outsourcingu” platform wiertniczych. Za kadencji Haywarda, w swoim czasie lidera eksploracji złóż, BP zaczęła agresywnie poszukiwać zasobów wzdłuż wybrzeży. Aż do 2013 r. oddano w leasing za milion dolarów dziennie Horizon Transoceanu [60].

20 kwietnia kosztowało to platformę wiertniczą – gdy kończono prace nad zabezpieczeniami wymagającej uszczelnienia studni, kierownik BP postanowił obejść procedury bezpieczeństwa Transoceanu [61].

Choć w zabezpieczeniach antywybuchowych wykorzystano znane z zawodności uszczelki kauczukowe, to ani BP, ani Transocean nie martwiły się specjalnie bezpieczeństwem. Wiercić, wiercić – oto ich ostatnie słowo.

Transocean, którego kierownik ds. komunikacji zaniemował z powodu bólu zęba [62], oraz BP – ostatni nabywcy Standard Oil (czy jego potomka – Amoco), bez wątpienia przetrwają kryzys. Nie da się tego powiedzieć o ekosystemie, choćby Hayward twierdził co innego.

Autor: Khadija Sharife

Tłumaczenie: Paweł Michał Bartolik

Źródło: [„Le Monde diplomatique” nr 7/2010](#)

0 AUTORZE

Khadija Sharife – dziennikarz, współautor książki Aid to Africa. Redeemer or Coloniser (2009).

PRZYPISY

[1] Associated Press (2010), 'BP Chief Won't Quit Over Gulf of Mexico Spill', 6 czerwca

[2] Associated Press (2010), 'Well Captures More Oil But Outlook Is Gloomy', 7 czerwca

[3] International Registries Inc (2010), 'About Us'

[4] International Registries Inc (2010), 'About Us'

[5] List senator Grassleya Lettera do BP i Transoceanu, 17 maja.

[6] Magazyn Maritime Executive (2010), 'Marshall Islands Now Ranked 3rd Largest Open Registry

[7] CIA Factbook (2010), 'Marshall Islands Profile'

[8] CIA Factbook (2010), 'US Profile'

[9] Tax Justice Network – Assessments of Indicators Including Banking Secrecy, Company Redomociliation, etc

[10] International Registries Inc (2010), 'MI Instructions for Vessels Registration' [wysłane do autora pocztą elektroniczną w trakcie śledztwa]

[11] International Registries Inc (2010), 'MI Instructions: Formation of a Limited Liability Company', [wysłane do autora pocztą elektroniczną w trakcie śledztwa]

[12] International Registries Inc (2010), 'MI Instructions: Formation of a Limited Liability Company', [wysłane do autora pocztą elektroniczną w trakcie śledztwa]

[13] International Registries Inc (2010), 'Services',

[14] International Registries Inc, (2010), Mail/Fax Forwarding'

[15] Marshall Islands Document: 'Consolidated List of Fees and Charges for Official Documents and Services', No. 1-005-1. [wysłane do autora pocztą elektroniczną w trakcie śledztwa]

[16] Marshall Islands Document: 'Consolidated List of Fees and Charges for Official Documents and Services', No. 1-005-1. [wysłane do autora pocztą elektroniczną w trakcie śledztwa]

[17] Marshall Islands Document: 'Consolidated List of Fees and Charges for Official Documents and Services', No. 1-005-1. [wysłane do autora pocztą elektroniczną w trakcie śledztwa]

[18] Guardian UK (2010), 'BP Oil Rig Registration in Congress Over Safety Concerns', 30 maja

[19] CNN Money (2010), 'BP's Gulf Spill – A Legal Primer?'

[20] Przedstawiciel International Registries Inc w trakcie śledztwa.

[21] Przedstawiciel International Registries Inc w trakcie śledztwa.

[22] LISCR, 'Liberia Ship and Corporate Registry'

[23] LISCR, (2010), 'About The Liberian Registry'

[24] CIA Factbook (2010), 'Liberia Profile'

[25] LISCR (2009), 'The Pursuit of Corporate Freedom', [wysłane do autora pocztą elektroniczną w trakcie śledztwa]

[26] LISCR (2010), 'Overview of Liberian Shipping Registry Maritime Services', [wysłane do autora pocztą elektroniczną w trakcie śledztwa]

[27] Przedstawiciel International Registries Inc w trakcie śledztwa.

- [28] Picciotto, S. (2007), 'Tackling Tax Havens and Offshore Centers'
- [29] Picciotto, S. (2007), 'Tackling Tax Havens and Offshore Centers',
- [30] Salon (2010), 'The Gulf Oil Spreads to the Pacific', & Carlisle, R. (1980), 'The American Century Implemented: Stettinius and the Liberian Flag of Convenience', The Business History Review, Vol. 54, No. 2
- [31a] US Department of Interior (2010), 'Insular Area Summary for the Marshall Islands'
- [31b] PR NewsWire (1990), 'USLICO Corporation announces Marshall Island additions to its corporate group.'
- [31c] International Registries Inc (2010), 'Information Center'
- [31d] Global Security (2010), 'Liberian Ship Registry'
- [31e] Olmsted Foundation (2010), 'General Olmstead Biography'
- [31f] Global Security (2010), 'Liberian Ship Registry'
- [31g] Olmsted Foundation (2010), 'General Olmstead Biography'
- [32] African Business (2004), 'Liberia's flag of 'inconvenience'', April 1st
- [33] African Business (2004), 'Liberia's flag of 'inconvenience'', April 1st
- [34] African Business (2004), 'Liberia's flag of 'inconvenience'', April 1st
- [35] UNCTAD (2009), 'Challenging Times Ahead For The Shipping Industry',
- [36] UNCTAD (2008), 'Structure, Ownership and Registration of

the World Fleet

[37] John Christensen (2010), indagowany przez autora, 8 czerwca

[38] International Registries Inc (2004), 'How To Improve The Image Of Open Registries'

[39] Paris MoU (2010), 'A Short History of the Paris MoU'

[40] International Registries Inc (2004), 'How To Improve The Image Of Open Registries'

[41] Paris MoU (2010), '2010 Statistical Information'

[42] WSJ (2010), 'BP Didn't Provide Failsafe Requirements',

[43] Times-Picayune (2010), 'Kenner hearing: Some Coast Guard oil rig safety regulations outdated'

[44] WSJ (2010), 'BP Didn't Provide Failsafe Requirements', 12 maja

[45] WSJ (2010), 'BP Didn't Provide Failsafe Requirements', 12 maja

[46] WSJ (2010), 'BP Didn't Provide Failsafe Requirements', 12 maja

[47] American Petroleum Institute (2010), 'About Us'

[48] WSJ (2010), 'BP Didn't Provide Failsafe Requirements', 12 maja

[49a] US Senator Grassley Letter to BP May 17 2010

[49b] NY Times (2008), 'Sex, Drug Use and Graft Cited in Interior Department', 11 września

[50] Politico (2010), 'Obama Biggest Recipient of BP Cash', 5 maja

[51] National Resource Defense Council (2002), 'Cheney Energy

Task Force Documents'

[52] National Resource Defense Council (2002), 'Cheney Energy Task Force Documents'

[53] National Resource Defense Council (2002), 'Data Shows Industry had Extensive Access to Cheney's Energy Task Force'

[54] National Resource Defense Council (2002), 'Data Shows Industry had Extensive Access to Cheney's Energy Task Force'

[55] Times-Picayune (2010), 'Kenner hearing: Some Coast Guard oil rig safety regulations outdated', May 12th

[56] AP (2010), 'Rig Owner Holds a Closed Door Meeting in Switzerland'

[57] Associated Press (2010), 'Transocean cites 1851 law to limit spill liability' 13 maja

[58] Reuters (2010), 'Transocean Sees \$200m Growth Cost from Rig Loss'

[59] Tax Justice Network (2009), 'Where On Earth Are You'

[60] Maritime Accident Attorney (2010)

[61] CBS News: 60 Minutes (2010), 'The BlowOut', 16 maja

[62] Guy Cantwell, dyrektor Departamentu Komunikacji Transoceanu, w korespondencji elektronicznej z autorem.