

LE CARBURANT DE L'OCCUPATION

Le transport suédois
du pétrole au Sahara
Occidental occupé

*La compagnie suédoise Wisby Tankers AB est leader
dans un métier controversé : fournisseur de produits
pétroliers pour le Sahara Occidental occupé.*



WSRW WESTERN SAHARA
RESOURCE WATCH

PUBLIÉ :

STOCKHOLM, SUÈDE,
18 JUIN 2014

PHOTOS :

LENA THUNBERG (P1,10)
MARINETRAFFIC (P2-3)
WSRW.ORG (P7, 13)
RICK VINCE (P9)

PHOTO EN PREMIÈRE PAGE :

Le dépôt pétrolier d'Atlas Sahara à El Aaiun, au Sahara Occidental occupé.

ISBN : 978-82-999672-6-6

DESIGN :

LARS HØIE

Le rapport peut être librement réutilisé en version imprimée ou en ligne. Toute personne utilisant ce rapport ou en citant des extraits est invitée à en informer WSRW. Pour des commentaires ou des questions, écrivez à coordinator@wsrw.org

Western Sahara Resource Watch (WSRW) est une organisation non gouvernementale internationale indépendante, basée à Bruxelles. WSRW travaille en solidarité avec le peuple sahraoui du Sahara Occidental, à faire des recherches et à informer sur le pillage des ressources du territoire par le Maroc.

www.wsrw.org

[www.twitter.com/wsrw](https://twitter.com/wsrw)

www.facebook.com/wsrw.org

Pour intensifier notre recherche et renforcer nos campagnes internationales WSRW a besoin de votre aide. Pour faire un don à WSRW rendez-vous www.wsrw.org.

Ce rapport est publié grâce au généreux soutien d'Emmaus Stockholm.

EMMAUS
STOCKHOLM

Emmaus Stockholm est une organisation suédoise de solidarité travaillant en solidarité avec le peuple sahraoui.
www.emmausstockholm.se



Le Wisby Cedar à El Aaiun, Sahara Occidental occupé, février 2010. Le navire a fait deux voyages à El Aaiun ce mois-là.



RÉSUMÉ

La compagnie maritime suédoise Wisby Tankers AB est le leader des transports de pétrole vers le Sahara Occidental, un territoire sous occupation marocaine. L'activité controversée de ce transport est gérée par Casablanca Tankers AB, une joint-venture entre Tankers Wisby AB et des partenaires marocains, enregistrée en Suède.

Western Sahara Resource Watch (WSRW) a analysé les mouvements des deux pétroliers de la coentreprise, les *Wisby Argan* et *Wisby Cedar*. Notre recherche montre que depuis l'entrée en activité des deux navires Wisby en 2010, ils ont navigué jusqu'au territoire occupé en moyenne tous les douze jours.

Le volume des livraisons pétrolières est impressionnant : les navires fournissent au territoire occupé, une moyenne de plus d'un demi million de litres de pétrole chaque jour de l'année. Au total, WSRW estime que les deux pétroliers de Wisby transportent annuellement 194 millions de litres de produits pétroliers vers le Sahara Occidental – soit pour une valeur estimée à 106 millions d'euros. Cela constitue une grande part des 250 à 280 millions de litres de pétrole livrés par an sur le territoire.

Les pétroliers Wisby font ce commerce depuis une décennie et le pétrole qu'ils transportent est utilisé pour maintenir l'occupation. Bien sûr les Sahraouis au Sahara Occidental ont également besoin de produits pétroliers à des fins civiles de vie quotidienne. Pourtant, le pétrole est surtout utilisé par l'administration marocaine, l'armée, les colons et pour le pillage des riches ressources naturelles du territoire. Sans les importations de pétrole, l'occupation illégale serait en pratique impossible à maintenir.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

CEPSA	<i>Compañía Española de Petróleos S.A.U</i>
DWT	<i>Port en lourd (en tonnes)</i>
GPL	<i>Gaz Propane Liquide</i>
MINURSO	<i>Mission des Nations Unies pour un Référendum au Sahara Occidental</i>
ONU	<i>Organisation des Nations Unies</i>
US \$	<i>Dollar américain</i>

DE L'ÉNERGIE POUR OCCUPATION



Le Sahara Occidental est considéré par l'ONU comme la dernière colonie d'Afrique. Le peuple du territoire a été assuré de son droit primordial en loi Internationale de se prononcer sur son statut par l'exercice de l'autodétermination. Le peuple sahraoui, qui habitait seul ce qui était connu comme le Sahara espagnol jusqu'à ce qu'il ait été envahi en 1975 par la Mauritanie et le Maroc, a été reconnu dans plus de 100 résolutions de l'ONU comme ayant le droit à l'autodétermination. Outre un avis consultatif de la Cour Internationale de Justice qui souligne ce droit, la Cour a également noté qu'aucun autre État ne dispose d'un droit territorial ou de revendication sur le Sahara Occidental^I. Pour ces raisons, la revendication de souveraineté du Maroc sur le territoire n'est reconnue par aucun État, ni par l'ONU.

Depuis 1975, la question des ressources naturelles du Sahara Occidental pose problème aux Nations Unies et à la communauté internationale. Les ressources comprennent la roche minérale de phosphate, la pêche sur la côte atlantique, et éventuellement des hydrocarbures. En 2002, le Bureau des affaires juridiques de l'ONU a déclaré que "si des activités de prospection et d'exploitation [d'hydrocarbures au Sahara Occidental] devaient être entreprises au mépris des intérêts et de la volonté du peuple du Sahara occidental, elles contreviendraient aux principes de droit international applicables aux activités touchant aux ressources minérales des territoires non autonomes"^{II}.

La Mauritanie a quitté le Sahara Occidental après avoir admis que son invasion avait été une erreur et a conclu un traité de paix avec le peuple sahraoui. Actuellement, environ les trois quarts du Sahara Occidental sont encore occupés par le Maroc. Depuis 1991, l'ONU administre un processus visant à conduire le peuple sahraoui vers un référendum d'autodétermination, une question maintenant au point mort parce que le Maroc n'accepte pas un résultat qui pourrait inclure que le peuple sahraoui choisisse son indépendance.

Pour assoir sa présence au Sahara Occidental, le Maroc a fait trois choses.

Tout d'abord, il a construit et maintient ce qui est actuellement l'une des plus longues structures fortifiées du monde, un mur de sable et de roche avec des centaines de postes militaires, devancé par environ cinq millions de mines qui s'étend sur 2400 kilomètres en diagonale à travers le territoire. Sur les dizaines de murs sont stationnés des milliers de soldats des forces armées marocaines, soit un coût élevé pour le trésor du royaume.

Deuxièmement, le Maroc continue à déplacer ses citoyens dans la partie du Sahara Occidental qu'il occupe. Cette activité est illégale en vertu du droit international et dans les circonstances d'une occupation belligérante, elle est considérée comme un crime, défini par le Statut de Rome de la Cour Pénale Internationale de 1998 et par la Quatrième Convention de Genève de 1949. L'installation des ressortissants marocains - qui sont maintenant dits plus nombreux à deux pour un que les Sahraouis qui sont restés au Sahara Occidental après 1975 - perpétue l'occupation. Cet afflux de personnes est facilité par un certain nombre d'incitations, parmi lesquels, le subventionnement des produits pétroliers.

Troisièmement, le Maroc a tenté de développer une économie sur le territoire. Une partie importante de ce développement économique - réalisé pour garantir l'emploi et la création d'industrie destinées à consolider la présence du Maroc - est basée sur l'extraction des ressources naturelles. Les flottes de pêche sont basées dans trois ports de la côte, tandis que la mine à Bou Craâ produit annuellement deux millions de tonnes de phosphate pour l'exportation. Ces phosphates avaient en 2013 une valeur marchande de 330 millions de dollars US^{III}. L'économie actuelle du territoire sous occupation ne procure aucun avantage aux autres 160.000 Sahraouis qui vivent dans les camps de

Les véhicules militaires et policiers marocains sont omniprésents lors de manifestations sahraouies au Sahara Occidental.



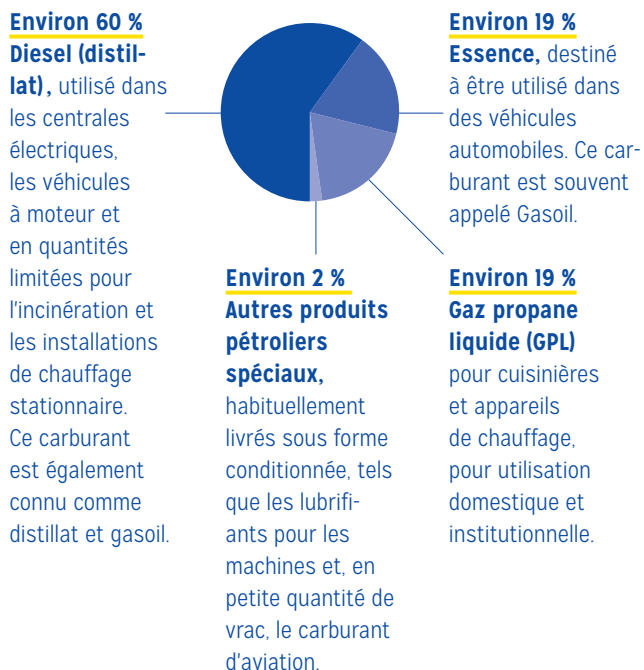
réfugiés près de la frontière en Algérie. Les Sahraouis vivants en territoire occupé sont dans une large mesure marginalisés sur le marché du travail.

L'occupation du Sahara Occidental est alimentée par le pétrole. Peu d'autres sources d'énergie sont disponibles à des fins militaires et pour la population civile. L'électricité éolienne et solaire produite l'est à échelle très limitée^{IV}. Le pétrole est utilisé directement pour des machines telles que l'équipement minier à Bu Craâ et les véhicules militaires positionnés le long du mur. Il est utilisé en grandes quantités indirectement pour la production d'énergie électrique. Sans pétrole, le Maroc ne serait pas en mesure de maintenir son occupation.

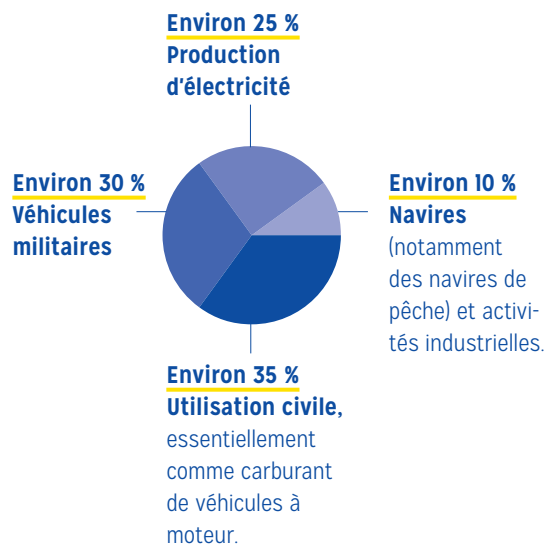
Le diesel, l'essence et le GPL sont livrés en vrac au Sahara Occidental par des pétroliers, dans les deux ports principaux du territoire. Des volumes relativement limités de produits pétroliers sont introduits dans le territoire par la terre depuis le Maroc.

Le pétrole livré au Sahara Occidental occupé est stocké dans les parcs de stockage (dépôts), principalement à El Aaiun et dans un centre secondaire de la zone portuaire à Dakhla. Il n'existe pas de système de pipelines dans le territoire pour la distribution du pétrole, des sites de stockage locaux sont utilisés en dehors de El Aaiun et Dakhla. L'armée marocaine entretient de nombreuses installations de stockage de carburant de modeste taille le long du mur. Il semble n'y avoir aucune capacité de stockage globale sur le territoire pour plus de 30 jours de demande ordinaire.

Le pétrole est importé au Sahara Occidental sous quatre formes. Les pourcentages ne sont que des estimations :



La répartition de l'utilisation de l'essence entrée au Sahara Occidental. Estimations.



LES SUÉDOIS ENTRENT EN SCÈNE



Ensemble, les ports de El Aaiun et Dakhla reçoivent une moyenne de plus d'un demi-million de litres de pétrole - 531 000 litres - par les deux pétroliers Wisby.

La participation de la compagnie maritime suédoise Wisby Tankers AB ne peut être surestimée. Au moins les deux tiers et peut-être même les trois quarts de l'essence et diesel du territoire occupé sont fournis par les deux pétroliers de la compagnie, les pétroliers à moteur *Wisby Argan* et *Wisby Cedar*. Ces navires font la navette entre la péninsule ibérique et le Sahara Occidental. La plupart des importations au Sahara occidental prennent cette voie. Du pétrole à destination du territoire est également expédié depuis le Maroc et les îles Canaries. Aucun pétrole ne vient de la Mauritanie, et très peu vient par voie terrestre jusqu'au Sahara occidental.

Les deux navires Wisby sont des pétroliers ultra-modernes. Enregistré en Norvège, ils ont été construits en 2009 et 2010 dans les chantiers Penglai

Zhongbai Jinglu en Chine.^{vi} Chacun des pétroliers de 100 mètres de long a une capacité d'environ 7100 mètres cubes – 7100 000 litres – en neuf réservoirs. Pour leurs livraisons les réservoirs des navires sont remplis à environ 95% de la capacité nominale; soit un peu plus de 6 400 000 litres (6,4 millions de litres).

Le pétrole est habituellement chargé à bord des *Wisby Argan* et *Wisby Cedar* à Cartaya Guadarranque dans le sud de l'Espagne, près de Gibraltar. L'entreprise exportatrice est probablement la multinationale Compañía Española de Petróleos SAU (CEPSA), qui exploite une raffinerie à cet endroit. Depuis 2011, CEPSA est contrôlée majoritairement par la compagnie International Petroleum Investment d'Abu Dhabi. WSRW a questionné la CEPSA sur son approvisionnement du Sahara Occidental occupé en pétrole, mais n'a

pas reçu de réponse au moment de la publication de ce rapport.^{vii}

Les livraisons par le *Wisby Argan* et le *Wisby Cedar* sont programmées pour répondre aux exigences en pétrole des plus grands foyers de population et d'institutions gouvernementales du territoire occupé. El Aaiun a une population civile plus importante que celle de l'ensemble du reste de la partie du territoire occupée par le Maroc. En soi, les deux tiers du diesel et essence livrés au Sahara Occidental sont déchargés à El Aaiun.

Le *Wisby Argan* est le navire le plus actif. Le navire est entré en opération au Sahara Occidental, le 13 mars 2010. Dans les 1511 jours suivants, soit jusqu'au 1er mai 2014, WSRW a enregistré 68 visites à El Aaiun et 12 visites à Dakhla. Le *Wisby*



Le Wisby Barbados a effectué les transports entre la raffinerie de CEPESA à Tenerife et les territoires occupés durant les premières années. Cette image a été prise au port de Tenerife en 2008. Le navire a été ensuite vendu et n'opère plus dans les eaux du Sahara Occidental. Actuellement, deux autres des pétroliers de l'entreprise ont pris sa place, et jouent un rôle majeur dans l'approvisionnement du territoire en pétrole. ^v

Cedar est entré en opération le 16 août 2010. Jusqu'au 1er mai 2014, 1354 jours plus tard, le *Wisby Cedar* a fait 44 visites à El Aaiun et 5 chargements vers Dakhla.

Les deux navires Wisby ont ainsi fait un total de 129 escales dans un port du Sahara Occidental. À 10 reprises, les navires ont fait escale à la fois à Dakhla et El Aaiun lors du même voyage, un port après l'autre. Cela signifie, logiquement, que les navires de la compagnie sont entrés sur le territoire, sans doute en pleine charge de pétrole, 119 fois au cours de la période, ou une fois tous les douze jours.

Le résultat est une offre annuelle moyenne pour les deux pétroliers de 194 millions de litres de diesel et essence. En d'autres termes, les ports de El Aaiun et Dakhla reçoivent ainsi une moyenne

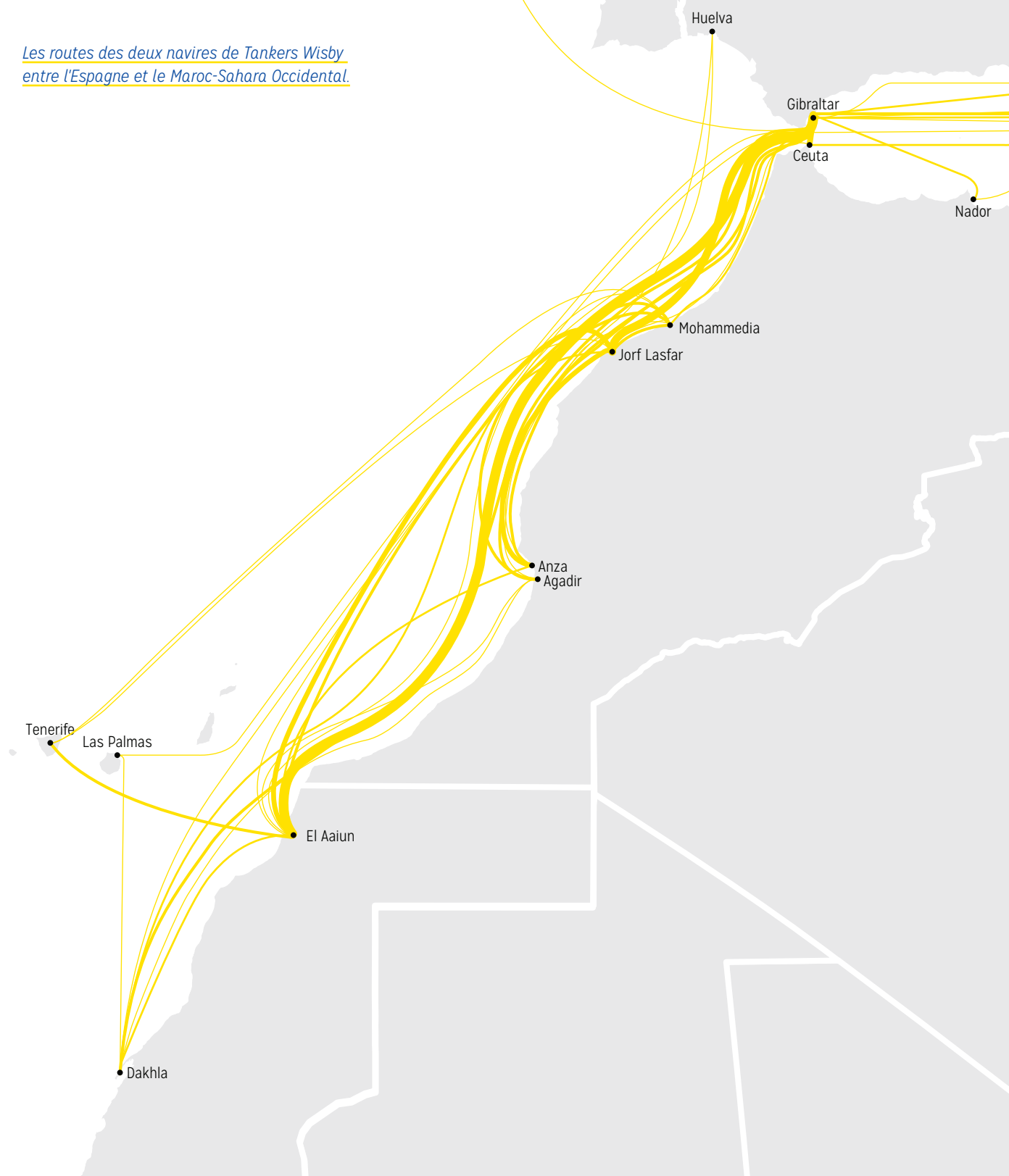
de plus d'un demi-million de litres de pétrole - 531 000 litres - chaque jour, des deux pétroliers Wisby.^{viii} WSRW estime l'approvisionnement global ou total de pétrole dans le territoire à environ 250 à 280 millions de litres par an. Tankers Wisby AB est donc responsable de la plus grande partie.

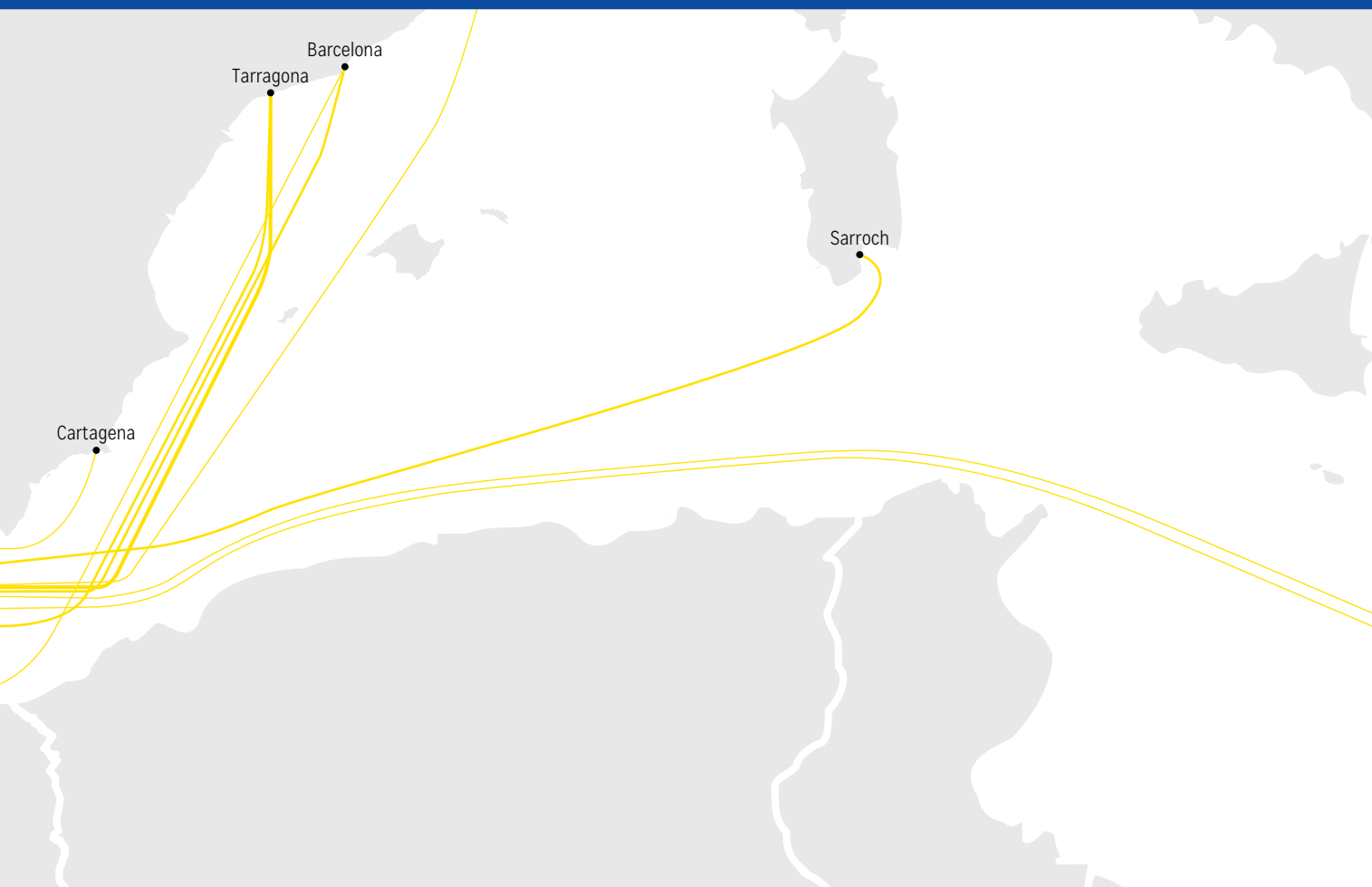
Le business est assurément rentable pour CEPESA et Tankers Wisby AB. Une estimation prudente du prix payé pour le pétrole livré (en moyenne entre l'essence et le carburant diesel, tel qu'acheté et sans taxes) est de € 0.55/litre. Avec une telle estimation, les *Wisby Argan* et *Wisby Cedar* fournissent du pétrole pour une valeur annuelle de près de 106 millions d'euros. Tankers Wisby AB a précédemment déclaré qu'il ne gagne pas beaucoup du tout sur ce commerce.^{ix}

Au cours des quatre dernières années, le volume global du pétrole fourni au Sahara Occidental a augmenté, bien que celui délivré par les *Wisby Argan* et *Wisby Cedar* soit demeuré constant. La hausse de la demande est le résultat d'une augmentation de la population civile et de certains projets d'infrastructure dans la partie occupée du territoire. Les exigences pour l'utilisation militaire semblent être demeurées constantes, en cohérence avec une présence de l'armée et un niveau d'activité inchangés. On estime que la demande de pétrole au Sahara Occidental occupé a augmenté chaque année de 2 à 5% au cours de cette période de quatre ans.

LA ROUTE DU PÉTROLE

Les routes des deux navires de Tankers Wisby entre l'Espagne et le Maroc-Sahara Occidental.





WISBY CEDAR



Le Wisby Cedar charge continuellement du pétrole à Cartaya Guadarranque dans le sud de l'Espagne, juste à côté de Gibraltar, très probablement à la raffinerie de CEPSE. Voici l'itinéraire du navire, au 2 juin 2014 . Graphique: Marinetráfico

- Achévé en Chine en juin 2010.
- En juillet 2010, le navire a quitté les eaux chinoises, a traversé le Détroit de Malacca, Suez et Gibraltar, avant de prendre son premier chargement d'essence en Espagne, et de se diriger ensuite directement vers Agadir et Dakhla le 16 août 2010.
- Jusqu'au 1er mai 2014 il a fait escale 44 fois au port de El Aaiun et 5 fois à Dakhla.

WISBY ARGAN



Cliché du Wisby Argan en réparation au chantier de naval AstiCan, à Las Palmas le 1er mars 2013. Trois jours plus tôt, il avait déchargé une cargaison de pétrole espagnol à El Aaiun.

- Achévé en Chine en novembre 2009, il a navigué par la même route que le Wisby Cedar jusque Gibraltar.
- Il a immédiatement commencé ses chargements vers Dakhla et El Aaiun, la première livraison a été le 13 mars 2010.
- Jusqu'au 1er mai 2014, il a fait escale 68 fois au port de El Aaiun et 12 fois à Dakhla.

UN PARTENAIRE PROBLÉMATIQUE

Wisby Tankers a été créé en 2000 par un quatuor d'hommes d'affaires suédois. Depuis lors, il a connu une rapide expansion^x. Quelques années après son démarrage, Wisby a établi un partenariat avec une société marocaine pour le transport de pétrole raffiné espagnol au Maroc/Sahara Occidental.

Le partenariat a pris le nom Casablanca Tankers AB, a été fondé le 25 juillet 2004 et enregistré en Suède en octobre de la même année^x.

La première fois que WSRW a observé la participation des pétroliers Wisby au Sahara Occidental date de 2005. La compagnie avait acquis un vieux navire suédois – le *Stena* – et l'avait rebaptisé le *Wisby Barbados*. Wisby avait confirmé son implication à ce moment là à l'Association Suédoise pour le Sahara Occidental, indiquant que les livraisons étaient effectuées pour le compte de la compagnie pétrolière espagnole CEPSA. Le navire de 6330 tonnes transportait des produits pétroliers depuis la raffinerie de CEPSA à Tenerife. Il était armé d'un équipage suédois/philippin.

Toutefois, le pétrolier *Wisby Barbados* ne suffisait pas pour répondre à la demande. "Ils avaient besoin d'une jauge particulière et nous avons su comment la construire pour eux", a déclaré M. Rubinstein, directeur technique de Wisby Tankers AB^{xii}.

Ce qu'ils ont donc fait. Casablanca Tankers AB a demandé à un constructeur en Chine de construire les deux pétroliers pour assurer la route de l'Espagne au Maroc/Sahara Occidental^{xiii}. Les deux navires *Wisby Cedar* et *Wisby Argan* sont les deux seuls navires appartenant à Casablanca Tankers AB. Le vieux Barbados a été vendu.

Le modèle commercial reste constant : le partenariat Casablanca Tankers possède les navires. Tankers Wisby AB en a la gestion. Et, enfin, les navires sont "affrétés par Atlas Sahara, qui décide où ils vont", selon le directeur général, Jonas Engström, en 2013.^{xiv xv}





Atlas Sahara est le partenaire de joint-venture de Tankers Wisby, et détient une position de quasi-monopole sur les importations et la distribution du pétrole au Sahara Occidental occupé. Ces images montrent les installations d'Atlas Sahara à El Aaiun, au Sahara Occidental.

Atlas Sahara a un quasi-monopole sur la distribution du pétrole au Sahara Occidental, où le groupe est dit contrôler 47 stations-service d'essence. Pour 2014-2015, le Groupe Derhem a prévu la construction d'une installation de stockage de plus à El Aaiun. Selon des précédents rapports, le groupe possède un dépôt à Dakhla et un autre au port de El Aaiun^{xvi}.

Tankers Casablanca AB est, selon son dernier rapport annuel disponible, détenu à 50% par Wisby Tankers AB, 45% par la Holding Derhem, 2,7% par l'un des membres de son conseil d'administration Es-Saïd Choufani, et les 2,3% restants par le marocain Abdelillah El Mezouar^{xvii}. Même si Derhem Holding est le principal homologue marocain dans les registres de la société suédoise, le partenariat est généralement décrit comme une joint-venture à 50-50 entre Wisby et Atlas Sahara^{xviii}. Derhem Holding est également le propriétaire de Atlas Sahara.

Le premier partenaire de Wisby dans cette joint-venture, en 2004, était Hassan Derhem, l'un des hommes les plus riches du Sahara Occidental. Derhem est un fervent partisan de l'occupation marocaine du territoire. En 2006, il a été nommé par le roi du Maroc membre du "Conseil Royal Consultatif pour les Affaires Sahariennes", dont le programme principal est de soutenir le gouvernement marocain dans la création de la légitimité de l'annexion du territoire^{xix}. Le commerce de Derhem sur les produits pétroliers au Sahara Occidental aurait commencé en 1977, deux ans après l'invasion par le Maroc^{xx}. Le même homme d'affaires est également actif dans la pêche et l'agriculture^{xxi}. Hassan Derhem n'a plus de rôle dans le conseil de Casablanca Tankers, mais il est le frère de l'un des quatre présidents de la société, Dahman Derhem.

Casablanca Tankers AB a une adresse de contact en Norvège, avec M. Hannestad AS, dans la ville de Halden, probablement pour la gestion du registre maritime norvégien.



Wisby Tankers AB, la compagnie d'approvisionnement pétrolier la plus importante du territoire occupé est basée dans ce bâtiment dans le centre de Visby, sur l'île suédoise de Gotland.

LA POSITION DE WISBY WISBY TANKERS

"Deux des navires de notre compagnie sont engagés dans le transport de carburant (essence et diesel) vers la région qui n'est actuellement sous aucune sanction de l'Union Européenne ou des Nations Unies. Le carburant est exporté à bord de nos navires depuis des grandes compagnies pétrolières européennes et distribué dans des ports incluant le Sahara Occidental. Même si on pourrait faire valoir que le carburant que nous livrons peut faciliter les opérations dans cette région, il serait problématique pour une compagnie spécialisée dans le transport du pétrole dans le monde entier de stopper les opérations dans les zones où des intérêts politiques opposés existent".

— Jonas Engström, Wisby Tankers.

La déclaration a été faite en réponse aux questions posées par WSRW à la compagnie en juin 2014.^{xxii}



RECOMMANDATIONS

À WISBY TANKERS AB ET SA JOINT-VENTURE CASABLANCA

TANKERS AB :

- De prendre en considération les conséquences politiques et éthiques de son transport de pétrole au Sahara Occidental occupé et d'annuler immédiatement ces expéditions jusqu'à ce qu'une solution ait été trouvée au conflit.

AUX EXPORTATEURS EN ESPAGNE FOURNISSANT LE PÉTROLE AU SAHARA OCCIDENTAL :

- De prendre en considération les conséquences politiques et éthiques de telles exportations et de cesser immédiatement leurs implications jusqu'à ce qu'une solution ait été trouvée au conflit.

AU GOUVERNEMENT DE LA SUÈDE :

- D'encourager les entreprises suédoises à ne pas prendre part à des activités commerciales relatives aux parties occupées du territoire non autonome du Sahara Occidental.

AU GOUVERNEMENT DU MAROC :

- De mettre immédiatement fin à son annexion du territoire, et de permettre au peuple du Sahara Occidental de choisir librement son statut, conformément au droit international.

AU GOUVERNEMENT DE L'ESPAGNE :

- De prendre des mesures afin que les produits pétroliers raffinés en Espagne ne soient pas exportés au Sahara Occidental.
- De défendre activement le droit à l'autodétermination du peuple du Sahara Occidental, conformément aux obligations de l'Espagne en vertu du droit international.

AUX NATIONS UNIES :

- D'évaluer et de recommander des mesures qui assureront que l'importation de pétrole au Sahara Occidental occupé est conforme au cessez-le-feu et à l'accord de référendum conclu entre le Front Polisario et le Maroc et parrainé par l'ONU en 1990-1991.
- De mettre en œuvre des mesures garantissant que la fourniture de pétrole au Sahara Occidental occupé ne viole pas le droit international humanitaire et les droits du peuple sahraoui. Ces mesures doivent notamment garantir les obligations prescrites par la quatrième Convention de Genève de 1949 et le Statut de Rome de la Cour pénale internationale de 1998, incluant que le pétrole n'est pas utilisé dans l'installation de personnes extérieures au territoire au Sahara Occidental et dans le prélèvement des ressources naturelles.

NOTES

- i. CIJ, Avis consultatif, 16 oct 1975, Sahara Occidental, <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=323&pl=3&p2=4&case=61&p3=5&lang=fr>
- ii. Service juridique de l'ONU, S/2002/161, Lettre datée du 29 janvier 2002, adressée au Président du Conseil de sécurité par le Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques, Conseiller juridique. <http://daccess-ods.un.org/TMP/9030509.5911026.html>
- iii. Western Sahara Resource Watch, Rapport "P pour Pillage - Les exportations marocaines des phosphates du Sahara Occidental occupé, 2012&2013", juin 2014. <http://www.wsrw.org/allix2911>
- iv. Western Sahara Resource Watch, Rapport "Sale marche verte, Maroc ; projets controversés d'énergie renouvelable au Sahara Occidental occupé", août 2013, <http://www.wsrw.org/allix2637>
- v. L'ex-Barbados transporte actuellement du pétrole dans le Golfe de Guinée. Le navire a été repris par Brila Energy, qui a changé le nom du navire pour le Itri. En 2013, le Itri a reçu une attention médiatique internationale quand il a été arraisonné par des pirates au large de la Côte d'Ivoire. BBC, 22.01.2013, Ivory Coast: Hijackers free ITRI fuel tanker, <http://www.bbc.com/news/world-africa-21159939>
- vi. "Il est beaucoup moins cher et plus facile de s'inscrire au registre maritime international norvégien. Pour les expéditions loin de la Suède, les pratiques d'inspection ne fonctionnent pas suffisamment bien sous pavillon suédois, et le coût est plus élevé. Le registre norvégien délègue, dans une large mesure, aux compagnies de classification, de mener elles-mêmes les inspections", a déclaré la compagnie sur la raison du pavillon norvégien des deux navires. Swedish Shipping Gazette, 11.02.2011, Wisby Tankers första Kina-bygge på väg hem, <http://www.landgangen.se/forumsmf10/index.php?topic=10302.180;wap2>
- vii. Lettre de WSRW à CEPESA, 02.06.2014, http://www.wsrw.org/files/dated/2014-06-06/wsrw-cepsa_02.06.2014.jpg
- viii. Le *Wisby Argan* a opéré pendant 1511 jours, le *Wisby Cedar* a opéré pendant 1354 jours. En moyenne cela fait 1432,5 jours par navire. Les deux pétroliers ont transporté 119 fois 6400000 litres = 761,6 millions de litres au total en 119 cargaisons. Les pétroliers Wisby transportent (761600000/1432,5 =) 531657 litres/jours.
- ix. Västsahara, 2/2013, Wisby Tankers ger bränsle åt ockupationen, http://www.vastsahara.net/owncontent/pdfmags/2013_2.pdf
- x. Hela Gotland, 26.02.2011, Wisby Tankers bara växer, <http://www.helagotland.se/nyheter/artikel.aspx?ArticleId=4884967>
- xi. Casablanca Tankers AB, e-certificate, http://www.wsrw.org/files/dated/2014-06-07/casablanca_tankers_e-certificate.pdf
- xii. Tanker Shipping & Trade, April/May 2012. <http://content.yudu.com/Library/Alwml/TankerShippingandTra/resources/content/18.swf>
- xiii. Les informations sur les certificats de constructeurs des deux navires sont disponibles via le registre maritime international norvégien, <http://www.sjofartsdir.no/shipsearch/>
- xiv. Västsahara, 2/2013, Wisby Tankers ger bränsle åt ockupationen, http://www.vastsahara.net/owncontent/pdfmags/2013_2.pdf
- xv. Tanker Shipping & Trade, April/May 2012. <http://content.yudu.com/Library/Alwml/TankerShippingandTra/resources/content/18.swf>
- xvi. Les ECO, 25.11.2013, Atlas Sahara met le paquet, <http://www.leseco.ma/business/16176-atlas-sahara-met-le-paquet>
- xvii. Casablanca Tankers AB, Annual Report 2012, dated 30 May 2013. http://www.wsrw.org/files/dated/2014-06-07/casablanca_tankers_annual-report_2012.pdf
- xviii. Tanker Shipping & Trade, April/May 2012. <http://content.yudu.com/Library/Alwml/TankerShippingandTra/resources/content/18.swf>
- xix. Les membres du CORCAS, <http://www.corcas.com/fr/SearchResults/LesMembresduCORCAS.aspx>
- xx. Casablanca Tankers AB, Annual Report 2004, http://www.wsrw.org/files/dated/2014-06-02/annual_report_2004_casablanca_tankers_ab.pdf
- xxi. WSRW.org, 19.06.2012, Les barons de la tomate au Sahara Occidental occupé, Western Sahara, <http://www.wsrw.org/a214x2312>
- xxii. WSRW a posé à Wisby Tankers les questions suivantes en relations avec ce rapport :
 1. Qu'a fait, le cas échéant, Tankers Wisby pour évaluer les possibles effets négatifs de ce commerce sur le conflit du Sahara Occidental?
 2. Wisby Tankers a-t-il demandé le consentement des représentants du peuple du Sahara Occidental, soit le peuple sahraoui lui-même (et non les colons introduits dans le territoire par le Maroc), au sujet de ces livraisons de pétrole? Si oui, quand et comment?
 3. Est-ce que Wisby Tankers croit que ces transports pourraient avoir des conséquences problématiques pour la résolution du conflit du territoire? Si oui, lesquelles, que fait Wisby Tankers et comment pour répondre à ces préoccupations?

“La Cour conclut que les éléments et renseignements portés à sa connaissance n’établissent l’existence d’aucun lien de souveraineté territoriale entre le territoire du Sahara Occidental d’une part, le Royaume du Maroc ou l’ensemble mauritanien d’autre part. La cour n’a donc pas constaté l’existence de liens juridiques de nature à modifier l’application de la résolution 1514 (XV) de l’Assemblée générale de Nations Unies quant à la décolonisation du Sahara Occidental et en particulier l’application du principe d’autodétermination grâce à l’expression libre et authentique de la volonté des populations du territoire.”

Cour Internationale de Justice, 16 oct 1975