

VRAQUIERS EN EAUX TROUBLES



Les compagnies maritimes
impliquées dans le transport
du minerai de phosphate
du Sahara Occidental, du 1er
janvier 2016 au 15 juin 2017.



WSRW

WESTERN SAHARA
RESOURCE WATCH

La Nouvelle-Zélande est le deuxième importateur de minerai de phosphate du Sahara Occidental. Ici, le navire Molly Manx (IMO 9425863) décharge une partie de ses 54 000 tonnes de minerai de phosphate au port de Napier, Nouvelle-Zélande, en août 2016. Le propriétaire et gérant du navire est la compagnie LT Ugland Shipping Group, Royaume-Uni/Ile de Man.



Résumé

Depuis le 3 mai 2017, le vraquier NM Cherry Blossom est retenu à Port Elizabeth, en Afrique du Sud. Le 15 juin 2017, la Haute Cour du pays a jugé que le navire, transportant des minéraux conflictuels du Sahara Occidental occupé, devait rester en rade jusqu'à la fin du procès qui doit se prononcer sur la propriété réelle de la cargaison.

Ce rapport est une première étape de description systématique des propriétaires et gestionnaires des navires qui transportent le phosphate du Sahara Occidental vers des clients à l'étranger. L'annexe du rapport détaille une centaine de compagnies maritimes qui ont participé à ce commerce du 1er janvier 2016 au 9 juin 2017.

L'opérateur qui est le plus impliqué est le danois Ultrabulk A/S, qui a effectué 8 des 46 transports au cours de la période. 13 des 46 navires mentionnés dans le rapport sont de propriété ou gestion grecque. L'entreprise allemande/britannique Furness Withy a, jusqu'en 2017, eu un rôle clé dans le commerce global avec une participation importante dans la cargaison actuellement immobilisée en Afrique du Sud. L'entreprise fait partie du conglomérat de pizza congelée du Dr. Oetker, mais sera cette année vendue à Maersk au Danemark.

WSRW appelle toutes les entreprises impliquées à cesser immédiatement de transporter toutes cargaisons de phosphates du Sahara Occidental jusqu'à ce soit trouvée une solution au conflit. Les investisseurs sont priés d'engager le dialogue ou de désinvestir si rien ne change.

La plupart des entreprises mentionnées dans ce rapport ont été contactées peu avant la publication. Les réponses que nous pourrions recevoir seront sur notre site.¹ De plus amples informations sur le rôle des clients du phosphate sont dans le rapport WSRW "P pour Pillage 2016".²

WSRW tient à remercier l'équipe de recherche maritime du groupe anti-Apartheid pour les réunions qui ont conduit à la méthodologie utilisée pour ce rapport. Des parties de ce rapport sont fortement inspirées de "Fuel for Apartheid - Oil Supplies to South Africa" (1990).

Si vous avez des corrections ou des commentaires à proposer sur ce rapport, merci de nous les adresser, ils aideront à améliorer l'édition de l'année prochaine. Envoyez vos conseils à shipping@wsrw.org.

Publié

16 Juin 2017, Oslo.

Cette publication est financée par une subvention de l'Agence norvégienne pour la coopération au développement (www.norad.no) attribuée au Comité de soutien norvégien pour le Sahara Occidental.

ISBN (digital)

978-82-93425-24-3

Front page

Un vraquier repéré juste au large des côtes du Sahara Occidental, en attendant de récupérer une cargaison des minerais de phosphates exploités par le gouvernement marocain.

Photos

Campagne sahraouie contre le pillage (page 4), Équipe Média (page 8), Afrika Kontakt (page 9), Rick Voice (photos de Vancouver à la page 16).

Design

Le rapport peut être utilisé librement en version imprimée ou en ligne.

Pour des commentaires ou des questions sur ce rapport contactez coordinator@wsrw.org

Western Sahara Resource Watch (WSRW) est une ONG internationale indépendante basée à Bruxelles. WSRW travaille en solidarité avec le peuple du Sahara Occidental, par des recherches et campagnes contre le pillage marocain des ressources du territoire.

www.wsrw.org

www.twitter.com/wsrw

www.facebook.com/wsrw.org

www.instagram.com/wsrw_org

Pour renforcer nos recherches et intensifier nos campagnes internationales WSRW a besoin de votre aide. Pour tout don, consultez WSRW sur www.wsrw.org

La Controverse



La revendication de souveraineté du Maroc sur le Sahara Occidental n'est reconnue par aucun État, ni par l'ONU. Cette revendication a été rejetée par la Cour Internationale de Justice en 1975.³ La Cour de justice de l'UE est arrivée à la même conclusion en 2016.⁴

Le Bureau des affaires juridiques des Nations Unies a analysé la légalité de l'exploration et exploitation pétrolière au Sahara Occidental, une activité d'extraction des ressources - maintenant dans sa phase d'exploration - qui est d'une nature similaire à celle des phosphates. L'ONU a conclu que « si des activités de prospection et d'exploitation 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. » S'appuyant sur le jugement ultérieur de la Cour de justice de l'Union européenne et sur l'avis juridique du Bureau du conseiller juridique de l'Union africaine, le droit international place le consentement du peuple du Sahara Occidental en prérequis à toute activité en rapport avec le territoire occupé, sans même qu'il soit nécessaire de déterminer si l'activité est susceptible de nuire ou de bénéficier au peuple.⁵

Pourtant, quelques semaines seulement après l'invasion du territoire en 1975, le phosphate de la mine de Bou Craa au Sahara Occidental était exporté vers des entreprises d'engrais en Amérique du Nord, en Amérique latine, en Europe et en Australasie. La mine de Bou Craa est gérée par l'Office Chérifien des Phosphates SA (OCP), compagnie nationale marocaine de phosphate maintenant connue comme OCP SA. La mine est responsable de la plus grande source de revenus du pays sur le Sahara Occidental.

Les Phosphates de Boucraa SA (Phosboucraa) est une filiale à part entière de l'OCP. Ses principales activités sont l'extraction, l'enrichissement, le transport et la commercialisation de minerai de phosphate de la mine de Bou Craa, dont l'exploitation du quai de chargement

et de l'usine portuaire de traitement située sur la côte Atlantique, à El Aaiun. L'OCP déclare que la capacité annuelle de production des mines du Sahara Occidental est de 2,6 millions de tonnes. Bien que l'OCP affirme que les mines Bou Craa ne représentent que 1% de toutes les réserves de phosphate exploitées par le Maroc⁷, pas moins d'un quart de la roche de phosphate exportée part de El Aaiun.⁸ La qualité exceptionnelle du minerai de phosphate du Sahara Occidental en fait un produit très convoité pour les producteurs d'engrais.

Cependant, cette histoire pourrait toucher à sa fin. Le gisement de phosphate de Bou Craa est composé de deux couches. Jusqu'à présent, seule la couche supérieure était extraite. Cette couche contient notamment la roche de phosphate de la plus haute qualité de toutes les réserves contrôlées par l'OCP. En 2014, les mines de phosphate de Bou Craa sont passées à l'exploitation de la deuxième couche, d'une qualité inférieure.⁹ Le Maroc a maintenant vendu la totalité du phosphate de haute qualité qui aurait dû être disponible au peuple sahraoui dès son autodétermination.

L'OCP affirme aussi que Phosboucraa est le plus grand employeur privé de la région, avec plus de 2 100 employés¹⁰ - dont plus de la moitié sont dits être recrutés localement.¹¹ L'OCP présente les prétendus avantages économiques et sociaux comme justification à son exploitation de mines de phosphate à l'extérieur des frontières établies de longues dates et internationalement reconnues du Maroc.

Le Maroc utilise le phosphate de Bou Craa dans son lobbying politique afin de gagner le soutien d'autres pays à son occupation illégale. Un document officiel du gouvernement marocain, divulgué en 2014, affirme que les ressources du Sahara Occidental, y compris le phosphate, doivent être utilisées « pour impliquer la Russie dans des activités au Sahara ». Le document poursuit en disant que « en retour, la Russie pourrait garantir un gel sur le dossier Sahara au sein de l'ONU ».¹²

La moitié des habitants du Sahara Occidental ont été obligés de fuir lorsque le Maroc a envahi le territoire. Ils ne gagnent rien à la production illégale marocaine de phosphate. Le Maroc n'a pas le droit d'exploiter les minéraux d'une terre qu'il occupe. Les réfugiés (sur la photo) dépendent de l'aide humanitaire. La Nouvelle-Zélande est le deuxième importateur de leur richesse nationale.

La prise de contrôle marocaine de la mine de Bou Craa



1947 : Les réserves de phosphate du Sahara Occidental sont découvertes à 130 km au sud-est de El Aaiun dans un endroit appelé Bou Craa. La découverte de réserves de phosphate est la première source potentielle de revenus miniers pour la puissance coloniale espagnole.¹³

Juillet 1962 : L'Empresa Nacional Minera del Sahara est fondée pour exploiter la mine, détenue par une entreprise du secteur industriel public espagnol.

Mai 1968 : L'entreprise est rebaptisée Fosfatos de Bucraa, SA, également connu comme Phosboucraa ou Fos Bucraa.

1972 : L'Espagne commence à exploiter les mines. De nombreux Espagnols sont employés dans les mines, de même que les Sahraouis, la population autochtone du Sahara espagnol, nom sous lequel le territoire est connu à l'époque.

1975 : La montée de la pression internationale pour décoloniser pousse l'Espagne à parvenir à une stratégie de retrait du Sahara espagnol. Une mission de l'ONU envoyée au Sahara espagnol en vue de la prévision d'un référendum prédit que le Sahara Occidental pourrait bien devenir le deuxième exportateur mondial de phosphates, après le Maroc. Le maintien d'une revendication sur les gisements de phosphate était un facteur clé pour la puissance coloniale. Échouant à décoloniser le Sahara Occidental correctement en permettant au peuple du territoire d'exercer son droit à l'autodétermination,

l'Espagne par les accords de Madrid transfère illégalement l'administration du territoire sur le Maroc et la Mauritanie, tout en conservant une part de 35 % des mines de Bou Craa. Aucun État au monde, ni l'ONU, ni le peuple du Sahara Occidental, n'a reconnu le transfert de l'autorité de l'Espagne à ces deux États. La Mauritanie s'est retirée en 1979 et a admis s'être trompée d'avoir revendiqué et occupé le territoire. Dans le même temps en 1975, retrouvant son autorité après deux échecs de coups d'État, le roi Hassan II du Maroc ordonne à l'armée marocaine d'envahir le Sahara Occidental. Le Roi a peut-être espéré que cela donnerait au Maroc un meilleur levier pour déterminer les prix mondiaux du phosphate, comme l'OPEP sur le prix du pétrole.¹⁴

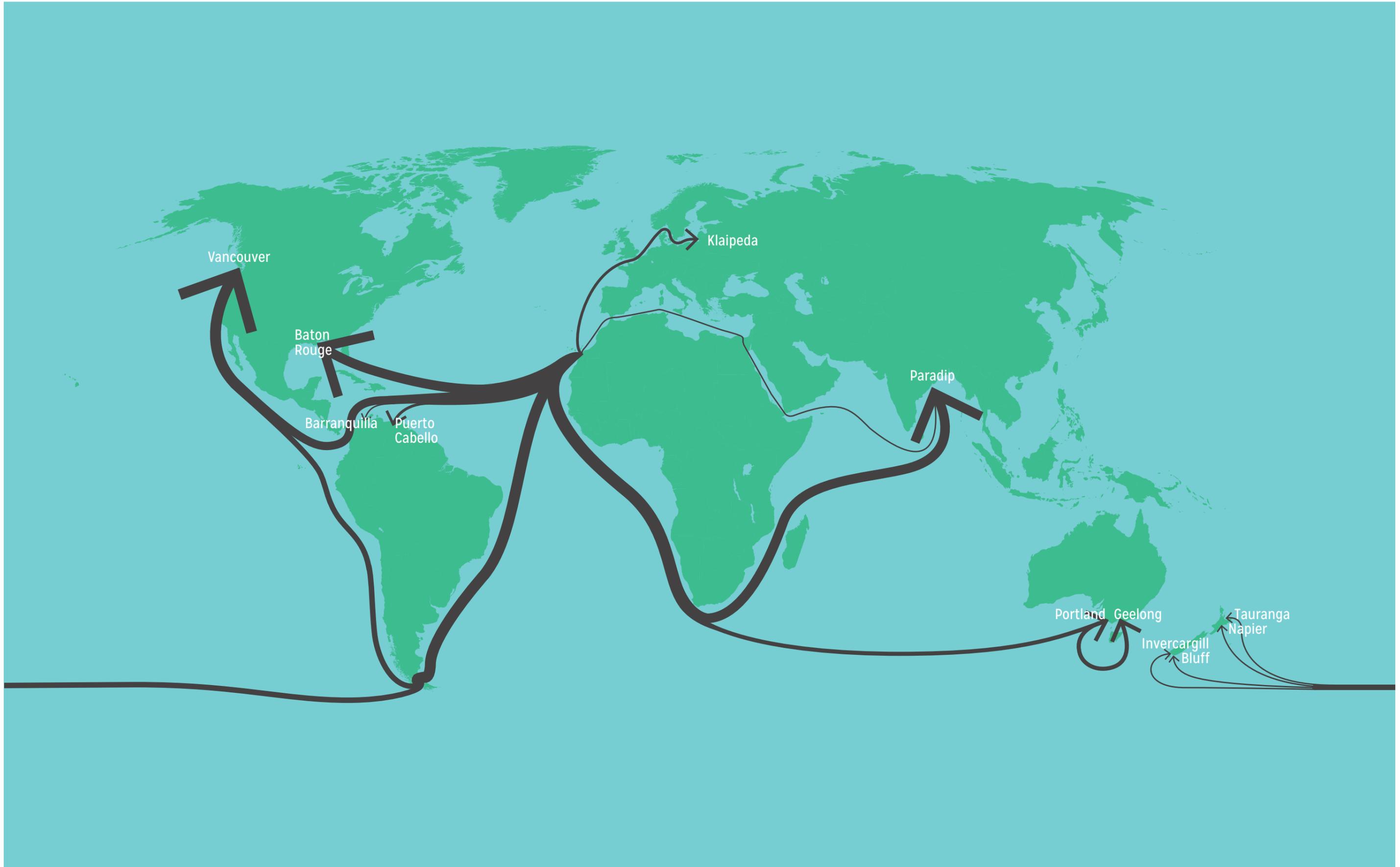
1 Janvier 1976 : Les accords de Madrid entrent en vigueur et après une période de transition de 16 mois, l'OCP prend en charge la gestion des mines.¹⁵

2002 : L'Espagne vend sa part de 35% de Bou Craa.

2014 : L'OCP introduit à la Bourse irlandaise une première souscription d'obligations pour 1,55 milliard de \$.¹⁶ Il y déposera un an plus tard un prospectus pour un placement similaire.¹⁷

2017 : Le Maroc continue à exploiter la mine au Sahara Occidental occupé, et empêche annuellement plus de 200 millions de dollars US d'une mine qui ne lui appartient pas.

Les cargaisons





Le Comité pour la protection des ressources naturelles au Sahara Occidental manifeste devant un tribunal à Rabat, le 5 juin 2017. Le secrétaire général de l'organisation est condamné à perpétuité pour avoir protesté contre le pillage et la marginalisation des Sahraouis sur le territoire. La société canadienne d'engrais Agrium est le principal client du gouvernement marocain pour les phosphates controversés, et la société danoise Ultrabulk est la compagnie qui les transporte.

La connexion danoise

La compagnie de transport danoise Ultrabulk A/S apparaît le plus grand nombre de fois dans les données recueillies par WSRW pour ce rapport. 8 des 46 navires sont exploités par Ultrabulk.

Pour la période de 17 mois couverte par le rapport, la compagnie de transport danoise a transporté 420 840 tonnes de minerai hors du territoire, pour une valeur de 46,3 millions de dollars US.

Ultrabulk a, par ses transports, aidé la compagnie canadienne Agrium à devenir le plus grand bailleur de fonds de l'occupation illégale.

L'association danoise Afrika Kontakt a, à plusieurs reprises, demandé à Ultrabulk de mettre un terme à son implication. Le chef de la direction, Per Lange, a déclaré à Afrika Kontakt dans un courrier électronique du 22 mai 2017 qu'il n'y a « ni sanctions commerciales ni embargo, et il n'y a donc rien d'illégal dans ce type d'entreprise ».¹⁸ L'Association des armateurs danois a refusé de prendre position sur la question, même si le Parlement danois demande aux entreprises danoises de s'abstenir de telles opérations commerciales.

En 2011, Ultrabulk a annoncé avoir conclu un accord pour transporter 9 millions de tonnes de phosphates « du Maroc à la côte ouest du Canada ».¹⁹ Cependant, « Maroc » n'était pas exact. Il a été confirmé que la majeure partie du minerai de phosphate concernait provenait du Sahara Occidental occupé. Selon nos observations, les premières cargaisons pour Agrium Inc ont été transportées en 2013, la compagnie est alors devenue le plus grand importateur de phosphates du territoire occupé.

Agrium aussi, refuse de répondre aux questions quant à ses actions visant à obtenir le consentement du peuple du territoire.

Huit navires gérés par Ultrabulk apparaissent dans ce rapport : l'Ultra Rocanville (avril 2016), l'Ultra Saskatoon (août 2016), l'Ultra Daniela (août 2016), l'Ultramer (septembre 2016), l'Albatross (octobre 2016), l'Ultra Lanigan (novembre 2016), l'Ultra Integrity (novembre 2016) et l'Ultra Innovation (avril 2017).

Le navire Ultra Daniela, c'est à souligner, a des liens avec le clan Oetker en Allemagne : il appartient à Daniela Oetker Schiffahrts, une filiale du groupe « AO Schiffahrt mbH »²⁰ dirigé par des membres de la famille d'Oetker Group, qui sont impliqués dans affrètement du NM Cherry Blossom actuellement détenu en Afrique du Sud et qui, plus tard en 2017, sera acquis par le géant danois Maersk container shipping giant Maersk.



"Arrêtez les transports danois des ressources naturelles volées". Les Sahraouis manifestent devant les locaux de l'Association des armateurs danois à Copenhague en septembre 2016. L'association défend les opérations de ses membres sur le territoire occupé. En 2017, Maersk va acheter l'une des entreprises les plus impliquées dans le commerce controversé.

Les nationalités des transporteurs

	Nombre de navires	Volume transporté	Valeur en \$
Pays du propriétaire enregistré			
Grèce	11	613 000	67 130 000
Japon	9	507 840	54 990 320
Chine	7	384 000	41 160 000
Turquie	4	150 000	15 722 000
Taiwan	2	103 000	11 536 000
Belgique, Canada, Allemagne, Inde, Liberia, Îles Marshall, Monaco, Norvège, Panama, Singapour, Suisse, Thaïlande, Royaume-Uni	1 pour chacun		
Pays du gérant			
Grèce	12	627 000	68 698 000
Danemark	8	420 840	46 296 320
Chine	7	384 000	41 160 000
Turquie	4	150 000	15 722 000
Belgique, Canada, Allemagne, Inde, Île de Man, Italy, Japon, Îles Marshall, Monaco, Netherlands, Norvège, Suisse, Taiwan, Thaïlande, Royaume-Uni	1 pour chacun		
Propriétaire du groupe, nationalité enregistrée			
Japon	10	557 840	60 590 320
Chine	5	299 000	32 480 000
Îles Marshall	4	232 000	25 984 000
Panama	4	219 000	23 002 000
Inconnu	6	198 000	22 176 000
Turquie	3	135 000	14 042 000
Grèce	2	120 000	13 440 000
Canada, Îles Cayman, Allemagne, Inde, Île de Man, Liberia, Monaco, Norvège, Suisse, Taiwan, Thaïlande, Royaume-Uni	1 pour chacun		
Propriétaire du groupe, nationalité de la majorité des actionnaires			
Grèce	10	584 000	63 882 000
Japon	10	557 840	60 590 320
Chine	5	299 000	32 480 000
Inconnu	6	198 000	22 176 000
Turquie	3	135 000	14 042 000
Taiwan	2	103 000	11 536 000
Canada, Allemagne, Hong Kong, Inde, Île de Man, Monaco, Norvège, Suisse, Thaïlande, USA	1 pour chacun		
Pavillon			
Panama	13	594 840	65 784 320
Îles Marshall	10	553 000	60 340 000
Hong Kong	5	299 000	32 480 000
Malte	3	182 000	19 544 000
Liberia	3	140 000	15 680 000
Bahamas, Grèce, Île de Man, Turquie	2 pour chacun		
Norvège, Les Philippines, Singapour, Suisse	1 pour chacun		
P&I Club (mutuelle maritime de protection et indemnisation)			
UK P&I Club	8	405 000	42 834 000
Japon Ship Owners Mutual P&I	6	345 000	38 640 000
The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited	6	316 000	35 392 000
The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited	4	237 000	26 544 000
GARD AS	4	239 000	24 178 000
North of England P&I Assoc	5	216 840	23 448 320
The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited	5	190 000	21 280 000
The Standard Club, The Swedish Club, The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association	2 pour chacun		
Hanseatic Underwriters, SKULD	1 pour chacun		

Le cas des produits pillés



Le 1^{er} mai 2017, le vraquier NM Cherry Blossom a été arraisonné à Port Elizabeth par une ordonnance du tribunal, à la demande de la République Sahraouie (RASD). Le navire avait seulement prévu une brève escale afin de prendre du carburant sur le long voyage du Sahara Occidental vers la Nouvelle-Zélande. Peu de temps après son entrée au port, la RASD a présenté une requête à la Haute Cour sud-africaine, affirmant que la cargaison avait été illégalement extraite et exportée du Sahara Occidental par le gouvernement marocain.

Le 15 juin, un grand panel de trois juges de la Haute Cour à Port Elizabeth a confirmé l'acceptabilité de l'ordonnance du 1^{er} mai 2017. Les juges n'ont pas examiné le bien-fondé de la plainte – et n'ont donc pas conclu sur la propriété du minerai en litige à bord – mais ont décidé que l'affaire devait être jugée.

La durée du procès ni son début ne sont connus en juin 2017. Le problème juridique central est la question des droits sur la cargaison : qui en est propriétaire, l'importateur néo-zélandais peut-il l'avoir légalement acquise après avoir été averti pendant des années par les autorités sahraouies ? Le 15 juin, le navire contenant le minerai conflictuel était depuis 45 jours à l'ancre. C'est le premier cas de ce genre contre le pillage des ressources du territoire et illustre l'augmentation du risque juridique et financier des entreprises participant au pillage illégal du Maroc. Ce risque est exacerbé depuis le jugement de la Cour de justice de l'UE le 21 décembre 2016.

L'enjeu est un jugement, le premier de son genre, contre les entreprises impliquées dans le pillage du phosphate, et en l'occurrence l'établissement de la propriété des 54 000 tonnes de phosphate à bord du NM Cherry Blossom. La valeur actuelle de ce fret est d'environ 5,3 millions de dollars US. Cela équivaut à environ dix pour cent de l'aide humanitaire accordée annuellement aux camps de réfugiés en Algérie, dont les habitants sont le véritable propriétaire de la roche.

En attendant que l'affaire soit jugée, l'affrèteur s'est plaint au tribunal de la perte financière causée à la compagnie maritime pour le délai. D'après les documents judiciaires que WSRW a obtenu, l'entreprise Furness Withy Chartering allègue que les frais de détention du navire s'élèvent à 10,300 \$US par jour. En d'autres termes, selon l'affrèteur, l'immobilisation de 45 jours a jusqu'à présent coûté à l'entreprise 463.500 dollars. Les coûts liés à l'interruption du programme de navigation sont probablement inclus. Le montant est plutôt faible par rapport aux marchandises présentes à bord, soutirées du territoire en violation des souhaits du peuple du territoire. En faisant cette demande à la République Sahraouie (en tant que demandeur), entre autres parties, les entreprises impliquées espèrent probablement faire pression pour que l'affaire soit abandonnée.

L'arrêt en Afrique du Sud a été un incident ponctuel pour l'importateur néo-zélandais Ballance Agri-Nutrients. La Nouvelle-Zélande compte deux sociétés coopératives agricoles à l'origine des importations, recevant environ 3 navires chaque année. En 2016, cela a placé la Nouvelle-Zélande en deuxième position des importateurs de roches de phosphate du territoire. Tous les navires liés à la Nouvelle-Zélande se déplacent normalement vers l'ouest par l'Amérique du Sud et le Pacifique. À la connaissance de WSRW, les navires vers la Nouvelle-Zélande n'avaient auparavant jamais emprunté la route Afrique du Sud et l'océan Indien. Pourtant, les ports sud-africains sont régulièrement utilisés pour l'approvisionnement des navires venant du Sahara Occidental et à destination de l'Inde et l'Australie.

OCP

L'OCP SA est une entreprise nationale marocaine qui, depuis 1975, exploite la mine au Sahara Occidental par l'intermédiaire de sa filiale Phosphates de Boucraa S.A. C'est l'OCP qui défend la cargaison devant le tribunal sud-africain.

Financé par les 200 millions de dollars annuel du pillage du Sahara Occidental, l'OCP a engagé une grande troupe de cabinets d'avocats en droit international et de compagnies de relations publiques pour défendre leur cas et gérer l'image de ses opérations.²²

RASD

La République arabe sahraouie démocratique (RASD) représente le peuple du Sahara Occidental devant la cour. La RASD n'est pas reconnue comme un État membre de l'ONU, mais elle est un membre à part entière de l'Union africaine. La République représente à la fois le peuple du Sahara Occidental qui a fui l'invasion marocaine et celui qui vit sous occupation marocaine. La structure de l'État se chevauche avec celle du Front Polisario, que l'ONU reconnaît comme le mouvement de libération nationale du territoire.

La cour de Panama a relâché le navire

Le 17 mai 2017, un tribunal maritime du Panama a ordonné la détention du navire Ultra Innovation, transportant du minerai du Sahara Occidental pour Agrium au Canada, par le port de Vancouver. 30 heures plus tard, une garantie financière a été engagée par la compagnie maritime pour la libération du navire. Le 5 juin, le tribunal maritime de Panama a décidé, sans organiser d'audience formelle, que la question ne pouvait être réglée par cette juridiction. D'après ce que WSRW comprend, les autorités sahraouies ont fait appel de la décision et envisagent l'utilisation des tribunaux de commerce du pays pour les poursuites judiciaires futures, contre les navires et les compagnies maritimes. L'Ultra Innovation devrait être à quai au port à Vancouver le 17 juin.



Les acteurs devant la cour



Navire : **NM Cherry Blossom** IMO : **9703655** Pavillon : **Îles Marshall**

Cargaison estimée de minerai de phosphate : **54 000 tonnes** Opérateur : **AM Nomikos**

Départ de : **El Aaiun, Sahara Occidental, 13 avril 2017**

Arraisonnage à : **Port Elizabeth, Afrique du Sud, le 1^{er} mai 2017**

FURNESS WITHY CHARTERING and MAERSK

L'affréteur de la cargaison à destination de la Nouvelle-Zélande est Furness Withy, une compagnie d'exploitation et de courtage de cargaison sèche basée à Londres / Melbourne qui fait partie de la société allemande Hamburg Süd. Cette entité est en son entierement détenue par l'Oetker Group, particulièrement connu internationalement pour ses pizzas congelées Dr Oetker. Mais sa branche d'expédition est apparemment responsable de l'affrètement de navires provenant du Sahara Occidental depuis de nombreuses années, probablement par l'intermédiaire de sa filiale en Australie, qui traite les cargaisons en vrac Australie-Europe.²⁷

WSRW a identifié environ 20 probable transports - mais non confirmés - Furness / Oetker au cours de la dernière décennie.²⁸ À l'arrivée du navire Furness Karumba en Australie en 2008, des représentants du syndicat maritime d'Australie sont montés à bord du navire pour remettre au capitaine une lettre de protestation contre le commerce des phosphates sahraouis. La lettre a également été envoyée aux entreprises impliquées dans le transport, ainsi qu'à l'importateur local.²⁹

Le 14 mars 2017, l'Oetker Group a annoncé un accord visant à vendre sa filiale Hamburg Süd à la compagnie danoise Maersk.³⁰ La société danoise a confirmé à WSRW par courrier le 13 juin 2017 que Furness Withy fera partie du paquet. « Jusqu'à ce que l'accord final ait été conclu (ce que nous prévoyons pour le quatrième trimestre en 2017), Hamburg Süd fonctionne comme une entreprise totalement indépendante. Cela signifie qu'il n'y a aucun moyen d'échanger des informations sensibles ou d'influencer l'activité avant que la transaction soit terminée », a écrit Maersk à WSRW.

AM NOMIKOS

AM Nomikos Transworld Maritime est le propriétaire et l'exploitant du NM Cherry Blossom. WSRW a contacté l'entreprise le 8 mai 2017 et n'a pas reçu de réponse.³¹ AM Nomikos était également le propriétaire / opérateur du navire Sophiana transportant une cargaison similaire destiné à Ballance en novembre-décembre 2016.

BALLANCE AGRI-NUTRIENTS

Ballance Agri-Nutrients, une coopérative de Nouvelle-Zélande est le probable propriétaire actuel de la cargaison, mais ne s'est pas déclaré en public. Ballance a admis en réponse aux médias néo-zélandais être le destinataire final de la cargaison.

Ballance Agri-Nutrients Limited fabrique, commercialise et distribue des engrais et produits connexes en Nouvelle-Zélande. Ballance et les usines que la coopérative a acquises au cours des années, sont acheteurs des phosphates Bou Craa depuis des décennies. L'entreprise a signé un accord à long terme avec l'OCP en 1999, obligeant l'OCP à fournir des phosphates à Ballance.²³

Du 1^{er} janvier 2016 au 15 juin 2017, Ballance a reçu trois cargaisons de minerai de phosphates illégalement extraits sur le territoire. Le volume total des est estimé à 161 000 tonnes, pour environ 18,5 millions de \$US.

Le 6 mai 2014, Ballance a écrit à WSRW avoir « pris soin de se conformer aux décisions internationales pendant que les parties concernées résolvent leurs problèmes » et que l'ONU « n'interdit pas le commerce des ressources du Sahara Occidental. Ni que ce commerce ne contrevient à l'avis juridique des Nations Unies ».²⁴

Dans les déclarations aux médias néo-zélandais, la coopérative a allégué que les habitants tirent bénéfice de la situation, ce que rejette eux-mêmes les intéressés, le peuple du Sahara Occidental. La Cour de justice de l'UE a jugé invalide l'« argument des bénéficiaires », car le peuple doit avoir consenti au commerce pour qu'il soit légal. L'avis de l'ONU auquel Ballance fait référence à tort souligne également que le consentement du peuple est une condition préalable. WSRW a contacté Ballance en 2015, 2016 et 2017 concernant sa lecture erronée du document de l'ONU, mais n'a pas reçu de réponse.²⁵

15 jours après l'arraisonnement du NM Cherry Blossom, un nouveau navire, le Common Spirit, a quitté El Aaiun avec un fret de remplacement.²⁶ Ce navire, au moment de la publication de ce rapport, achevait son voyage par le détroit de Magellan. Au cours des cinq dernières années de surveillance des cargaisons par WSRW, Ballance n'a jamais reçu deux navires à une fréquence aussi courte. Le navire remplace celui immobilisé. Nous ne savons pas qui est le propriétaire actuel de cette cargaison ni si Ballance doit payer quelque chose pour cela.

Les chiffres des exportations

	2016	Janv-Juin 2017
Phosphate exporté	1 858 000 tonnes	502 840 tonnes
Valeur du phosphate exporté	213,7 millions de \$	49,3 millions de \$
Valeur du plus lourd chargement pris au territoire	8,325 millions de \$	7,35 millions de \$
Valeur du plus petit chargement pris au territoire	1,725 million de \$	1,66 million de \$
Nombre de navires avec chargement des phosphates du territoire	37	9
Quantité moyenne de phosphate exportée à chaque cargaison	50 000 tonnes	55 800 tonnes
Valeur moyenne du phosphate exportée à chaque cargaison	5,6 millions de \$	5,5 millions de \$
Prix moyen annuel des phosphates de Bou Craa (par tonne)	112 \$	98 \$

Méthodologie

Ce rapport est établi à partir des données recueillies dans le cadre du suivi continu des navires. Les prix des phosphates ont été établis avec la tarification des produits commerciaux du site « Index Mundi », comparé à d'autres sources. Les quantités de phosphate chargées dans les navires ont généralement été calculées à 95 % du fret total du navire (et du combustible de soute et réserves), capacité exprimée en port en lourd (TPL). Dans les cas où les navires étaient de moins de 40 000 tonnes de port en lourd, le facteur de 95% a été réduit pour tenir compte de la quantité relative plus élevée du carburant et des provisions et, parfois, le mauvais temps potentiellement rencontré en route vers les ports de destination. Les navires ont été suivis et leurs arrivées confirmées aux destinations indiquées. Lorsque cela est possible, les montants estimés ont été vérifiés par le biais de documents d'expédition, y compris les connaissements et reçus

d'arrivée au port.

WSRW pense avoir détecté, suivi et pris en compte tous les navires au départ du port de El Aaiun pour 2016. Cependant WSRW ne peut exclure la possibilité qu'un navire ou d'avantage n'aient pu être détectés.

La connaissance limitée par WSRW des entreprises qui ont affrété les navires est un bémol général pour ce rapport. Un affréteur est une entreprise qui conclut un accord avec le gérant ou le propriétaire ou le gestionnaire d'un navire pour l'utilisation de ce navire.

Ce rapport ne vise que les navires en vrac transportant du phosphate. Cependant, l'industrie maritime est profondément impliquée dans d'autres entreprises. Une flotte de navires frigorifiques transporte des poissons surgelés, principalement sur le marché africain, européen et du Moyen-Orient. Les navires de cargaison générale transportent la farine de poisson, les chimiquiers transportent de l'huile de poisson, tandis que les gros vraquiers

transportent du sel et du sable pour les routes des hivers et les plages des étés européens. Tous contribuent à la stratégie marocaine de colonisation du territoire et à la poursuite de l'occupation. L'industrie maritime participe également au transport d'éléments d'infrastructure et de produits pétroliers sur le territoire. Certaines des exportations d'huile de poisson, de sable et de sels hors du territoire ont fait récemment l'objet d'une forte exposition médiatique dans différents pays européens. Aucun de ces secteurs ne peut être trouvé dans ce rapport - pour en savoir plus sur ces transports, consultez le site Web WSRW.

Pic P

Le phosphate est un composant essentiel des engrais desquels dépendent la production et la sécurité alimentaire mondiale. Il existe depuis quelque temps des préoccupations sur cette dépendance de la population mondiale

à une réserve limitée de phosphore, et sur ses implications sur la productivité agricole, les prix des aliments et de la nourriture de la population mondiale, en particulier dans les pays en développement. Le terme « pic phosphore » a rejoint la notion de « pic pétrolier » dans le lexique des pénuries du 21^{ème} siècle. Il n'existe aucun substitut au phosphore dans l'agriculture.³²

La zone Maroc, augmentée ou non du Sahara Occidental, contrôle les plus grandes réserves de phosphate au monde et fait du Maroc le troisième plus grand producteur de phosphates dans le monde.³³

Le besoin mondial croissant en minerai de phosphate et en engrais a été un des facteurs des fluctuations étranges du prix du marché du minerai en 2008. Comme les prix de la demande alimentaire mondiale et de l'alimentation ont augmenté, il y a eu une demande accrue de phosphate. Dans ce rapport, le prix moyen du phosphate est calculé pour 2016 à 112 \$/tonne, et pour 2017 à un prix moyens de 98 \$/tonne.

“Étant basée en Asie, nous confessons que nous ne savions rien au sujet du Sahara Occidental. Nous n'avons fait qu'un seul transport... mais maintenant que nous comprenons la question, nous ne ferons plus aucun contrat sur du commerce partant de là-bas.”

Jinhui Shipping à South China Morning Post concernant un transport destiné à la Nouvelle-Zélande, 2008.³⁴

“Nous avons une clause distincte qui exclut tout commerce au Sahara Occidental”

Seven Seas Carriers, 2015³⁵

“Une erreur malheureuse”

Uglands Rederi concernant un transport effectué par une société d'affrètement en 2015.³⁶

“Nous ne voulons pas que nos navires soient utilisés au Sahara Occidental”

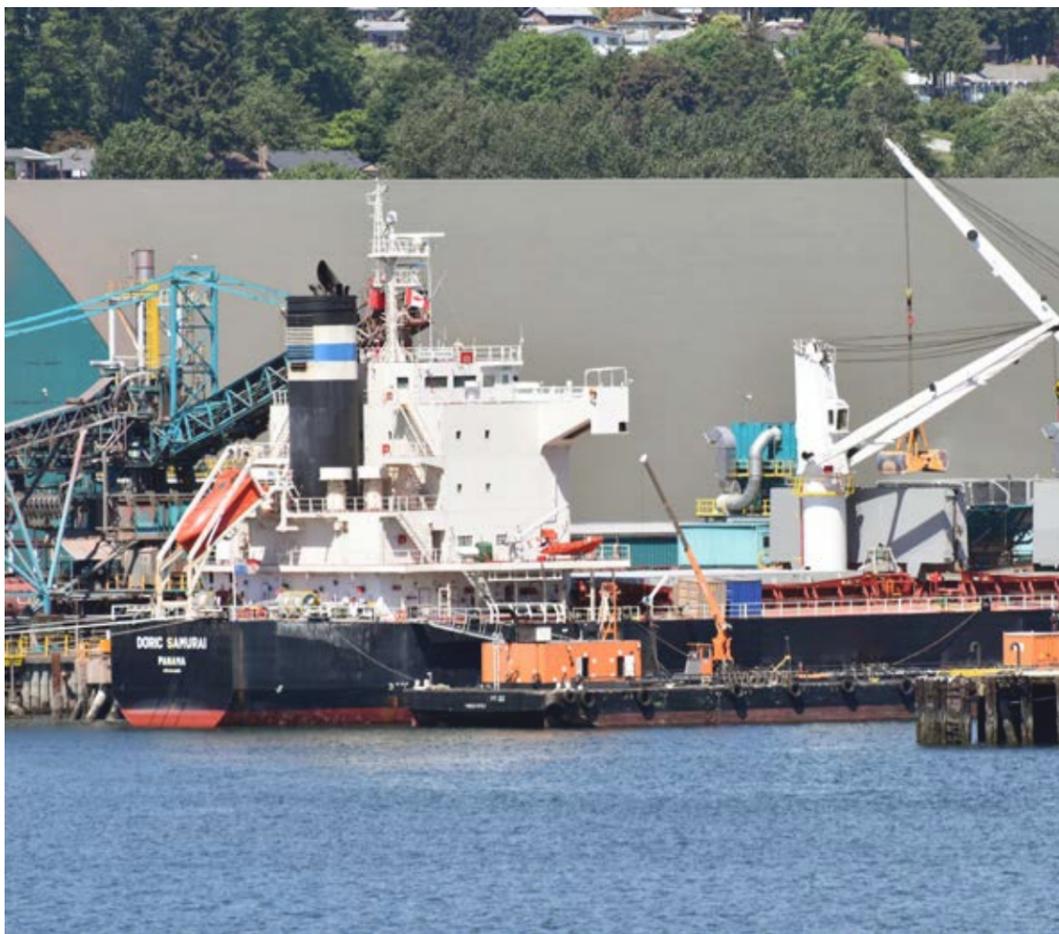
Wagle Chartering, 2009, après que les médias aient publié l'information.³⁷

Au moment de la publication de ce rapport, le vraquier NM Cherry Blossom est immobilisé en Afrique du Sud depuis 45 jours parce qu'il transporte du minerai de phosphate du Sahara Occidental occupé.





En février 2016, et après plusieurs années de correspondance, la société mère de l'importateur lituanien de phosphate Lifosa a écrit à WSRW que "... le Groupe n'a pas l'intention d'acheter du phosphate du Sahara Occidental en 2016 ni jamais dans un proche avenir". Le 8 octobre 2016, huit mois plus tard, le vraquier SBI Flamenco (OMI 9710579) est arrivé au port de Klaipeda, avec du minerai du Sahara Occidental. Lifosa a reconnu auprès des médias lituaniens que la cargaison leur était destinée.³⁸ Le navire, propriété de la société commerciale Monaco Scorpio Commercial Management qui l'exploite, contenait environ 75 000 tonnes de minerai.



Le Doric Samurai (OMI 9425899) arrive à Vancouver, au Canada, en mai 2016, avec environ 55 000 tonnes de minerai. Le navire appartient à la société grecque Mercury Ocean SA qui fait partie de la société japonaise Abo Shoten Ltd. L'opérateur est Chios Navigation Hellas Ltd, alors que l'affrètement pourrait être la société canadienne Norvic Shipping North America Inc.



Le Vipha Naree (IMO 9722027) arrive à Geelong, en Australie, en juin 2016 avec environ 35 000 tonnes de minerai de phosphate. Le navire est la propriété de la société thaïlandaise Precious Shipping PCL qui l'exploite.



Le navire sous pavillon Panama le Topflight (IMO 9278882) sur le départ après avoir déchargé une partie des 50 000 tonnes de sa cargaison de phosphate à Napier, en Nouvelle-Zélande, novembre 2016. Son propriétaire enregistré est Azalea Shipping SA au Japon, et la société japonaise Nitta Kisen Kaisha Ltd est propriétaire du groupe. Le navire est exploité par l'allemand Oldendorff Carriers GmbH & Co.



Le Hako (IMO 9691814) sous pavillon maltais, entre dans les docks de Vancouver, au Canada, le 1er juin 2017 avec environ 60 000 tonnes de minerai de phosphate. Il est enregistré, possédé et contrôlé par GSD Holding en Turquie.



Spar Shipping, une société sœur de la chaîne de supermarchés Sparkjøp à Bergen, en Norvège, a de nouveau transporté du phosphate du Sahara Occidental, à bord du Spar Lyra (IMO 9289013) en février 2017. La valeur du fret était d'environ 4,9 millions de dollars.

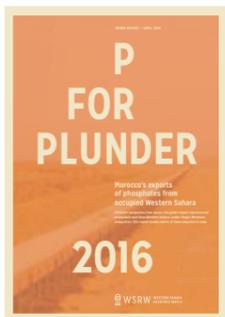


Le navire de l'opérateur Ultrabulk l'Ultra Rocanville (IMO 9476965) arrive à Vancouver, au Canada, en juin 2016 avec 55 000 tonnes de minerai de phosphate. Le navire est la propriété d'une société appelée Youth Ship Holdings SA à Singapour, qui fait partie du groupe japonais Mitsubishi Logistics Corp. Le navire est sous la direction technique d'une filiale de Singapour de la société norvégienne Belships ASA, tandis que Ultrabulk assure la gestion commerciale. Ultrabulk est, de loin, la société la plus impliquée parmi les opérateurs et les propriétaires, selon les données WSRW.



Le 17 mars 2016, le navire FD Angelica (OMI 9668893) a quitté le Sahara Occidental avec environ 75 000 tonnes de roches de phosphate. Le navire est exploité par la compagnie Napolitaine d'Amato Fratelli SpA et appartient au groupe japonais Tsuneishi.

Les entreprises impliquées dans les importations



Huit entreprises connues ont participé aux importations de phosphates du Sahara Occidental au cours de la période de 17 mois couverte par ce rapport.

L'envergure, l'histoire et l'implication de ces acheteurs sont développés dans le rapport « P pour le pillage 2016 », publié le 25 avril 2017.³⁹ Il n'y a pas eu de nouvelles entreprises impliquées

dans ces achats au cours des cinq premiers mois de 2017 non couverts par le rapport. Des commentaires ont été demandés à tous les clients - et dans certains cas obtenus. Ces énoncés se trouvent dans le rapport mentionné.

Les importateurs impliqués sont :

Agrium Inc

Compagnie cotée à la bourse canadienne important à Vancouver, Canada. En 2016, a reçu en 10 navires, environ 579 000 tonnes, à hauteur d'environ 66,6 millions de \$US.

Paradeep Phosphates Ltd.

Compagnies indienne, filiale de l'exportateur marocain OCP et du gouvernement indien, important à Paradip, en Inde. En 2016, a reçu en 6 navires, une estimation de 344 000 tonnes, d'une valeur d'environ 39,6 millions de \$US.

Potash Corporation of Saskatchewan Inc.

Compagnie cotée à la bourse canadienne, important en Louisiane, aux États-Unis. En 2016, elle a reçu 4 navires, soit environ 287 000 tonnes, à hauteur d'environ 33 millions de \$US.

Ravensdown Fertiliser Ltd.

Coopérative néo-zélandaise, important en Nouvelle-Zélande. En 2016, elle a reçu en 4 navires environ 188 000 tonnes, à hauteur d'environ 2,6 millions de \$US.

Ballance Agri-Nutrients Ltd.

Coopérative néo-zélandaise, important en Nouvelle-Zélande. En 2016, avec 3 navires a importé environ 161 000 tonnes, d'une valeur estimée à 18,5 millions de \$US.

Gouvernement vénézuélien

Le Gouvernement vénézuélien importe par l'entremise de sociétés nationales au Venezuela et en Colombie. En 2016, il a pris en 6 navires une quantité estimée à 126 000 tonnes, d'une valeur d'environ 14,5 millions de \$US.

Incitec Pivot Ltd.

Compagnie cotée à la bourse australienne, important à Portland, en Australie. En 2016, elle a pris en 3 navires environ 105 000 tonnes, à hauteur de 12,1 millions de \$US.

Lifosa AB

Société privée suisse / russe enregistrée en Suisse, important vers la Lituanie. En 2016, a importé en une cargaison, environ 68 250 tonnes, pour une valeur d'environ 7,8 millions de \$US.

“Le Sahara Occidental est sous occupation marocaine depuis 1975 et figure sur la liste onusienne des territoires non autonomes qui doivent être décolonisés. Le conseiller juridique de l'ONU a déclaré en janvier 2002 que l'exploration des ressources minérales au Sahara Occidental sans le consentement local violerait le Pacte international relatif aux droits civils et politiques et le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels”

Fonds de pension du gouvernement suédois, AP- Fonden, sur l'exclusion de PotashCorp et Incitec Pivot de ses portefeuilles.⁴⁰

“Les achats de phosphates du Sahara Occidental par Agrium selon un contrat à long terme avec l'OCP constitue un risque inacceptable de complicité dans la violation des règles éthiques fondamentales, et contrevient ainsi aux directives de KLP pour un investissement responsable.”

La compagnie d'assurance norvégienne KLP concernant ses désinvestissements d'Agrium Inc.⁴¹

“Exploitation illégale des ressources naturelles”

Fonds de Compensation commun au régime général de pension, Luxembourg, 15 novembre 2014, sur la mise sur liste noire de toutes les compagnies impliquées dans l'importation de phosphate.⁴²

“Les violations des droits de l'homme au Sahara Occidental”

PGB Pensioenfonds, Pays-Bas, troisième trimestre de 2015, sur l'exclusion de l'exportateur l'OCP SA de ses portefeuilles.⁴³

“Le Conseil d'éthique ne croit pas que la compagnie a été en mesure de prouver que l'exploitation de phosphate se fait en conformité avec les intérêts et les désirs des Sahraouis. Basé sur l'évaluation selon laquelle un dialogue plus poussé ne sera pas productif, le Conseil a recommandé aux Fonds AP de désinvestir d'Agrium.”

Conseil éthique suédois, le 9 avril 2015, expliquant pourquoi tous les fonds du gouvernement suédois ont désinvesti d'Agrium Inc.⁴⁴

“Les entreprises qui achètent des phosphates du Sahara Occidental soutiennent en réalité la présence du Maroc sur le territoire, étant donné que le phosphate est commercialisé par la compagnie nationale marocaine OCP et il est à assumer que les revenus générés par l'opération vont en grande partie à l'Etat marocain. Dans sa forme actuelle, l'extraction par l'OCP des ressources en phosphate au Sahara Occidental constitue une violation grave des règles. Ceci est dû à la fois au fait que les souhaits et les intérêts de la population locale ne sont pas respectés et au fait que l'opération contribue à la persistance de la situation juridique internationale non résolue, et ainsi, la présence du Maroc et son exploitation des ressources dans un territoire sur lequel il n'a pas de souveraineté légitime.”

Le Conseil d'Éthique du fonds de pension du gouvernement norvégien, sur une mise sur liste noire Innophos Holdings Inc. en janvier 2015.⁴⁵

Recommandations

Au gouvernement du Maroc :

- De respecter le droit international et mettre fin immédiatement à la production et à l'exportation des ressources naturelles du Sahara Occidental occupé jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée au conflit.
- De respecter le droit à l'autodétermination du peuple du Sahara Occidental, à travers la coopération avec les Nations Unies pour un référendum pour le peuple du territoire.
- De dédommager le peuple sahraoui pour les bénéfices que le Maroc a perçu et perçoit de la vente des ressources naturelles du territoire occupé illégalement.

Aux compagnies de transport soutenant ce commerce, dont les propriétaires de navires, les affréteurs et les sociétés de gestion de navires :

- D'abandonner immédiatement tout transport de ressources naturelles exportées illégalement du Sahara Occidental occupé.

Aux gouvernements des États où sont implantées les entreprises de transport maritime impliquées, en particulier, les gouvernements du Danemark, de la Grèce, du Japon, de la Chine et de l'Allemagne :

- D'expertiser le commerce des ressources naturelles originaires du Sahara Occidental et de prendre contact avec les entreprises concernées en vue de faire cesser ce commerce.

Aux investisseurs :

- D'interpeller les compagnies citées, et de désinvestir tant que rien n'est fait pour cesser les achats.

Aux Nations Unies :

- Créer une administration de l'ONU pour superviser ou administrer les ressources naturelles du Sahara occidental et les revenus de ces ressources en attendant l'autodétermination du peuple sahraoui.

Aux institutions de l'UE et à ses États membres :

- De se conformer à la décision de la CJUE du 21 décembre 2016 concernant le Sahara Occidental, notamment en traitant le Maroc et le Sahara Occidental comme des territoires séparés et distincts et en veillant à ce que toute activité économique avec ce dernier ait reçu le consentement du peuple sahraoui.
- D'appliquer le principe de précaution à l'égard des navires venant du Sahara Occidental et d'examiner attentivement les documents officiels afin de s'assurer de leur conformité avec le droit international et européen.

Recommandations aux États membres de l'UE :

- De travailler en étroite collaboration avec la Commission européenne pour identifier et inspecter les cargaisons d'origine suspecte.
- De s'assurer que tous les produits provenant du Sahara Occidental sont importés sous le code ISO EH et non MA.
- De suivre et signaler le volume de marchandises originaires du Sahara Occidental qui pénètrent sur leur territoire, afin de permettre la diffusion de données statistiques au niveau de l'UE.



Le Mykali pavillon des Bahamas (IMO 9503811) après avoir déchargé une partie des 52 000 tonnes de sa cargaison de phosphate à Otago, en Nouvelle-Zélande. Son propriétaire enregistré est la compagnie grecque Hiroya Maritime SA, elle-même propriétaire de Samos Steamship Co au Libéria, contrôlée par des intérêts grecs. Le navire est exploité par les mêmes Samos en Grèce.

Notes

- 1 WSRW.org, 15.06.2017, Les réponses des compagnies au rapport «Vraquiers en eaux troubles », <http://www.wsrw.org/a105x3908>
- 2 WSRW.org, 25.04.2017, P pour Pillage 2016, http://www.wsrw.org/files/dated/2017-05-25/ppourpillage_2016_fr_web.pdf
- 3 CIJ, Avis consultatif, 16 oct 1975, Sahara Occidental, Paragraphe 162, <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=323&pl=3&p2=4&case=61&p3=5&lang=fr>
- 4 Cour de Justice de l'Union Européenne, Cas C-104/16 P, Conseil/ Front Polisario, <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2016-12/cpl60146fr.pdf>
- 5 Bureau juridique de l'ONU, S/2002/161, Lettre du 29 janvier 2002 du secrétaire général adjoint aux affaires juridiques, le conseiller juridique, au président du Conseil de Sécurité, <http://daccess-ods.un.org/TMP/860225.930809975.html>
- 6 OCP SA, Prospectus - 20 Avril 2015, p.91
- 7 Ibid, p. 89.
- 8 Ibid, p. 98.
- 9 Ibid, p. 91.
- 10 Ibid, p. 123.
- 11 OCP, Rapport annuel 2015, pp. 154-159, <http://www.ocpgroup.ma/sites/default/files/alldocs/RA%20OCP%202015%20VUK.pdf>
- 12 WSRW.org, 25.11.2014, Le Maroc admet utiliser les ressources sahraouies à des fins politiques, <http://www.wsrw.org/a111x3072>
- 13 Shelley, T. (2004), Endgame in the Western Sahara.
- 14 Hodges, T. (1983), Sahara Occidental: The Roots of a Desert War.
- 15 France Libertés, janvier 2003, Rapport : Mission Internationale d'Investigation au Sahara Occidental.
- 16 OCP SA, OCP Inaugural bond issue to the amount of 1.85 billion US dollars in two parts with a maturity of 10 years and 30 years, http://www.ocpgroup.ma/sites/default/files/communiques/CP_OCP_1_55_milliards_dollars_06052014_vFR_2_EN-GB.pdf
- 17 Business Wire, 15.04.2015, OCP successfully prices a US \$1 billion offering with a 10.5 year maturity at a 4.5% coupon, <http://www.businesswire.com/news/home/20150415006850/en/OCP-Successfully-Prices-1-Billion-Offering-10.5>
- 18 Afrika.dk, 06.06.2017, Ultrabulk fortsætter sejlads med konfliktminerale fra Vestsahara, <https://afrika.dk/articel/ultrabulk-forts%C3%A6tter-sejlads-med-konfliktminerale-fra-vestsahara>
- 19 Ultrabulk, 21.12.2011, U-SEA Bulk enters into long term CoA for transportation of 9 million mt of phosphates, http://www.wsrw.org/files/dated/2017-06-11/ultrabulk_21.12.2011.pdf
- 20 <http://www.ao-shipping.com>
- 21 Lloyd's List, 2012, Oetker heir follows in grandfather's footsteps, <https://www.lloydslist.com/ll/topic/nextgeneration/article399165.ece/BINARY/Lloyd's%20List%20Next%20Generation%202012>
- 22 WSRW.org, 25.04.2017, P pour Pillage 2016, http://www.wsrw.org/files/dated/2017-04-24/p_for_plunder_2016_web.pdf
- 23 Ballance Agri-Nutrients, Rapport annuel 2007, http://www.wsrw.org/files/dated/2009-02-09/ballance_ar_2007.pdf
- 24 Ballance à WSRW, 06.05.2014, http://www.wsrw.org/files/dated/2014-05-06/ballance-wsrw_06.05.2014.pdf
- 25 La dernière lettre de WSRW à Ballance, 29.03.2017, http://www.wsrw.org/files/dated/2017-03-29/2017.03.21_wsrw-ballance.pdf
- 26 WSRW.org, 01.06.2017, Ballance : une cargaison controversée pour remplacer le navire retenu, <http://www.wsrw.org/a105x3903>
- 27 Otago Daily Times, 22.03.2010, Firm remembered with name of ship, <https://www.odt.co.nz/business/firm-remembered-name-ship>
- 28 WSRW estime particulièrement possible le lien Oetker/Furness Withy aux transports effectués par Furness Australia, Furness Hartlepool, Furness Karumba, Furness Melbourne, Furness Timika, Triton Stork, Santa Anna, Santa Isabella et Doric Victory.
- 29 Maritime Union of Australia, 03.08.2008, Statement from the Maritime Union of Australia - Concerning the Shipment of Phosphate aboard the "Furness Karumba", http://www.wsrw.org/files/dated/2008-11-27/letter_aus-maritime-union-karumba_20081126.pdf
- 30 Oetker, Signing of Sale and Purchase Agreement, press release, 14.03.2017, https://www.hamburgsud.com/group/en/corporatehome/press_media/releases/details/press_detail_page_909906.html
- 31 WSRW to A.M.Nomikos, 08.05.2017, http://www.wsrw.org/files/dated/2017-06-08/2017.05.08_wsrw-a.m.nomikos.pdf
- 32 États-Unis Geological Survey, 2013, Mineral Commodity Summary 2013, <http://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/mcs/2013/mcs2013.pdf>
- 33 Ibid.
- 34 South China Morning Post, 11.05.2008, "A line in the sand", <http://www.scmp.com/article/637220/line-sand>
- 35 Sysla, 27.07.2015, <http://sysla.no/maritim/flere-rederier-har-klausul-mot-handel-ved-vest-sahara>
- 36 Dagens Næringsliv, 13.04.2015, - En beklagelig glipp, <http://www.dn.no/nyheter/naringsliv/2015/04/13/2157/Shipping/-en-beklagelig-glipp>
- 37 vest-sahara.no, 24.03.2009, Rederier avstår fra Vest-Sahara-handel, <http://vest-sahara.no/a107x1213>
- 38 Verslo žinios, 03.10.2016, Prašymai veltui: Lifosa" v l perka žaliavas iš okupuotos Vakar Sacharos, <http://vz.lt/sektoariai/pramone/2016/10/03/prasymai-veltui-lifosa-vel-perka-zaliavas-is-okupuotos-vakaru-sacharos>
- 39 WSRW.org, 25.04.2017, P pour Pillage 2016, http://www.wsrw.org/files/dated/2017-04-24/p_for_plunder_2016_web.pdf
- 40 AP Funds, 30.09.2013, Swedish AP Funds exclude four companies accused of contravening international conventions, <http://www.ap2.se/en/news-reports/news/2013/swedish-ap-funds-exclude-four-companies-accused-of-contravening-international-conventions/>
- 41 WSRW.org, 01.12.2014, Agrium en liste noire des investisseurs pour ses imports du Sahara, <http://www.wsrw.org/a105x3078>
- 42 Fonds de Compensation commun au régime général de pension (FDC), liste des exclusions au 15 novembre 2014, http://www.fdc.lu/fileadmin/file/fdc/Organisation/Liste_d_exclusion20141115.pdf
- 43 PGB Pensioenfond, Exclusion List Q1 2016 (Fixed Income), [http://www.pensioenfondspgb.nl/nl-nl/Documents/Beleggingen/PGB%20Exclusion%20List%20Q1%202017%20\(Period%20January%201st%202017%20-%20March%2031st%202017\).pdf](http://www.pensioenfondspgb.nl/nl-nl/Documents/Beleggingen/PGB%20Exclusion%20List%20Q1%202017%20(Period%20January%201st%202017%20-%20March%2031st%202017).pdf)
- 44 Swedish National AP Funds, Ethical Council, Annual Report 2014, 9 April 2015, <http://media.etikradet.se/2015/04/150320-Etikr%C3%A5det-ENG-ver2.pdf>
- 45 Council on Ethics, Norwegian Government Pension Fund, Recommendation 26 September 2014 to exclude Innophos Holdings Inc., http://www.etikkradet.no/files/2017/02/Recommendation_Innophos_Sept-2014_ENGLISH.pdf

Annexe 1 : Terminologie

Affréteur : l'entreprise qui a conclu un accord avec le gérant ou le propriétaire ou le gestionnaire d'un navire pour l'utilisation de ce navire.

Port en lourd (TPL) : le poids (en tonnes) que le navire peut transporter. 90 à 97% de cette capacité est la cargaison réelle. Le reste constitue le combustible de soute, les ravitaillements, l'eau, etc.

Pavillon : un navire bat pavillon du pays dans lequel il est enregistré, ce qui n'est souvent pas le pays dans lequel les entreprises dirigeantes ou propriétaires sont basées. De nombreux navires possédés et gérés par des entreprises basées dans des pays occidentaux sont enregistrés dans des pays qui ont un « registre ouvert ». On dit que les navires voguent sous « pavillon de complaisance ». Il n'y a pas de véritable lien entre ces navires et le pavillon du registre. La plupart des navires cités dans ce rapport battent de tels pavillons.

Opérateur : la société qui gère le navire, techniquement et/ou commercialement. Le gestionnaire peut être différent du propriétaire, bien que certains propriétaires gèrent leurs propres navires.

Propriétaire enregistré : la société qui est au moins propriétaire du navire. Le problème est qu'un navire possède souvent un propriétaire inscrit dont les actifs totaux ne sont que le navire concerné. La société pourrait bien appartenir à une autre société qui possède également un certain nombre d'autres « sociétés à un seul navire ». Cette société peut, à son tour, être la propriété d'une autre entreprise. Le nom et l'adresse de la société qui est le propriétaire enregistré du navire sont facilement disponibles. Cependant, il est beaucoup plus difficile de connaître les détails du « bénéficiaire effectif », c'est-à-dire la société qui se trouve à la fin d'une chaîne de propriétaires.

P&I Club : assurance protection et indemnité, plus connue sous le nom d'assurance "P & I", est une forme mutuelle d'assurance maritime organisée par un Club P & I. Un P & I Club offre une couverture pour les risques que les assureurs traditionnels sont réticents à assurer. La couverture typique de P & I comprend : les risques éventuels d'un transporteur pour les dommages causés à la cargaison pendant le transport ; les risques de guerre ; les risques de dommages environnementaux tels que les déversements de pétrole et la pollution.

Annexe 2 : Les compagnies maritimes impliquées dans les transports controversés de phosphate, du 1er janvier 2016 au 9 juin 2017.

WSRW a contacté les opérateurs représentant 38 des 46 navires. Les lettres de WSRW, et les réponses sont sur <http://www.wsrw.org/a105x3908>

Pour les 8 autres navires, WSRW n'a pas obtenu d'adresses courriel pertinentes.

N°	Nom du navire	Pavillon	Départ du Sahara Occidental	Destination	Arrivée	Détails sur le navire	Cargaison en tonnes, estimation	Propriétaire enregistré	Adresse du propriétaire	Nationalité du propriétaire	Propriétaire du groupe	Nationalité enregistrée du groupe propriétaire	Propriétaire du groupe, nationalité de la participation majoritaire	Opérateur	Adresse de l'opérateur	Nationalité de l'opérateur	Courriel de l'opérateur	Site internet de l'opérateur	P&I Club	Commentaires
1	Filia Grace	Panama	06/01/2016	Puerto Cabello, Venezuela (Inconnu/Gouvernement Vénézuélien)	19/01/2016	IMO # 9125229 MMSI 351372000 26 412 TPL	24000	Filia Grace Maritime SA (subsidiary of Pitiousa Shipping SA)	Panama City	Panama	Inconnu	Inconnu	Inconnu	Pitiousa Shipping SA	43, V Tsitsani Street, Glyfada, 166 75 Athens	Grèce			North of England P&I Assoc	Nouveau nom et propriétaire depuis octobre 2016
2	Maratha Promise	Îles Marshall	10/01/2016	Napier/Christchurch, Nouvelle-Zélande (Ravensdown Fertiliser Co-op Ltd)	18/02/2016	IMO # 9422809 MMSI 538004641 37 187 TPL	32000	Sea Load LLC	Care of Chowgule Steamships Ltd, 4th Floor, Bakthawar, Nariman Point, Mumbai, 400021	Inde	Chowgule Steamships Ltd	Inde	Inde	Chowgule Steamships Ltd	4th Floor, Bakthawar, Nariman Point, Mumbai, 400021	Inde	csl@chowgule.co.in	www.chowgulesteamships.co.in	The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited	
3	Zeus I	Panama	23/02/2016	Barranquilla, Colombie (Monomeros S.A.)	06/03/2016	IMO # 9467885 MMSI 354962000 27 000 TPL	25000	Falcon Shipping Inc	Care of Trident Shipping Ltd, 15th Floor, Wincome Centre, 39, Des Voeux Road Central, Hong Kong	Chine	Inconnu	Inconnu	Inconnu	Trident Shipping Ltd	15th Floor, Wincome Centre, 39, Des Voeux Road Central, Hong Kong	Chine	fko@tridentshipping.hk		North of England P&I Assoc	
4	Star of Abu Dhabi	Panama	07/03/2016	Geismar, États-Unis (PotashCorp Inc)	26/03/2016	IMO # 9375927 MMSI 351674000 81 426 TPL	75000	Abu Dhabi Shipping Intl SA	Care of MC Shipping Ltd, 32nd Floor, Marunouchi Park Building, 6-1, Marunouchi 2-chome, Chiyoda-ku, Tokyo, 100-6932	Japon	MC Shipping Ltd	Japon	Japon	MC Shipping Ltd-GBI	St Magnus House, 3, Lower Thames Street, London, EC3R 6HE	Royaume-Uni	operations@mcshipping.com		Japon Ship Owners Mutual P&I	Nouveau propriétaire et opérateur depuis février 2017, mais toujours le même groupe bénéficiaire (propriétaire du groupe)
5	Doric Samurai	Panama	24/03/2016	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	11/05/2016	IMO # 9425899 MMSI 370534000 58 091 TPL	55000	Mercury Ocean SA	Care of Chios Navigation (Hellas) Ltd, 1-3, Filellinon Street, 185 36 Piraeus	Grèce	Abo Shoten Ltd	Japon	Japon	Chios Navigation Hellas Ltd	1-3, Filellinon Street, 185 36 Piraeus	Grèce	operations@chiosnav.com, navchios@otenet.gr		The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited	
6	Zagora	Grèce	18/04/2016	Paradip, Inde (Paradeep Phosphates Ltd)	27/05/2016	IMO # 9235878 MMSI 240236000 73 435 TPL	70000	Sea Powerful II ENE	Care of Goulandris Brothers (Hellas) Ltd, 85, Akti Miaouli, 185 38 Piraeus	Grèce	Goulandris Brothers Ltd	Royaume-Uni	Grèce	Goulandris Brothers Hellas Ltd	85, Akti Miaouli, 185 38 Piraeus	Grèce	ops@gbGrèce.gr		UK P&I Club	
7	Ultra Rocanville	Panama	22/04/2016	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	04/06/2016	IMO # 9476965 MMSI 373043000 61 683 TPL	55000	Youth Ship Holdings SA	Care of Belships Management Singapore Pte Ltd, 9-104, Trade Hub 21, 18, Boon Lay Way Singapour 609966	Singapour	Mitsubishi Logistics Corp	Japon	Japon	Ultrabulk Shipping A/S	Camillo Eitzen House, Amerika Plads 38, 2100 Copenhagen	Danemark	operations.cph@ultrabulk.com	www.ultrabulk.com	Japon Ship Owners Mutual P&I	Nouveau propriétaire et opérateur depuis janvier 2017 - inconnu si sous la même propriété
8	Vipha Naree	Singapour	24/04/2016	Geelong, Australia (Incitec Pivot Ltd)	03/06/2016	IMO # 9722027 MMSI 566167000 38 550 TPL	35000	Precious Glories Pte Ltd	Care of Precious Shipping PCL, 7th Floor, Cathay House, 8/30, Sathon Nua Road, Silom, Bangrak, Bangkok, 10500, Thaïlande	Thaïlande	Precious Shipping PCL	Thaïlande	Thaïlande	Precious Shipping PCL	7th Floor, Cathay House, 8/30, Sathon Nua Road, Silom, Bangrak, Bangkok, 10500	Thaïlande	gcship@preciousshipping.com	www.preciousshipping.com	SKULD - Oslo	
9	Hanton Trader 1	Philippines	15/05/2016	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	22/06/2016	IMO # 9691412 MMSI 548883000 63 518 TPL	60000	Ratu Shipping Co SA	Care of Nisshin Shipping Co Ltd (Nisshin Kaiun KK), 19th Floor, Nihonbashi 1-chome Building, 4-1, Nihonbashi 1-chome, Chuo-ku, Tokyo, 103-0027	Japon	Inconnu	Inconnu	Inconnu	Nisshin Shipping Co Ltd	19th Floor, Nihonbashi 1-chome, Building, 41, Nihonbashi 1-chome, Chuoku, Tokyo, 1030027	Japon	ship@bigthree.co.jp, tramp1@bigthree.co.jp		The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited	
10	Marto	Îles Marshall	30/05/2016	Geismar, États-Unis (PotashCorp Inc)	15/06/2016	IMO # 9216224 MMSI 538005195 74 470 TPL	70000	Hamon Shipping Inc	Care of Kassian Maritime Navigation Agency Ltd, 367, Andrea Syngrou Avenue, 175 64 Athens	Grèce	Chandris Group	Grèce	Grèce	Kassian Maritime Navigation	367, Andrea Syngrou Avenue, 175 64 Athens	Grèce	technical@kassian.gr		The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited	Nouveau propriétaire du groupe depuis juillet 2016

N°	Nom du navire	Pavillon	Départ du Sahara Occidental	Destination	Arrivée	Détails sur le navire	Cargaison en tonnes, estimation	Propriétaire enregistré	Adresse du propriétaire	Nationalité du propriétaire	Propriétaire du groupe	Nationalité enregistrée du groupe propriétaire	Propriétaire du groupe, nationalité de la participation majoritaire	Opérateur	Adresse de l'opérateur	Nationalité de l'opérateur	Courriel de l'opérateur	Site internet de l'opérateur	P&I Club	Commentaires
11	Summer Lady	Malte	06/06/2016	Paradip, Inde (Paradeep Phosphates Ltd)	09/07/2016	IMO # 9184938 MMSI 229564000 72 083 TPL	68000	Mirabel Shipholding Corp	Care of Aims Shipping Corp, 1st Floor, 78, Kifisias Avenue, Marousi, 151 25 Athens	Grèce	Aims Shipping Corp	Îles Marshall	Grèce	Aims Shipping Corp	1st Floor, 78, Kifisias Avenue, Marousi, 151 25 Athens	Grèce	info@aimsshipping.com	www.aimsshipping.com	The Standard Club	
12	Arosa	Suisse	09/06/2016	Barranquilla, Colombie (Monomeros S.A.)	26/06/2016	IMO # 9229879 MMSI 269689000 20 001 TPL	18000	Massatlantic SA	Care of Massoel Ltd, rue du Mont-Blanc, 7, 1201 Geneva	Suisse	Massoel Ltd	Suisse	Suisse	Massoel Ltd	rue du Mont-Blanc, 7, 1201 Geneva	Suisse	geneva@massoel.com info@massoel.com	www.massoel.com	UK P&I Club	
13	Amis Champion	Panama	15/06/2016	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	22/07/2016	IMO # 9636369 MMSI 357887000 60 830 TPL	55000	Amis Mariner SA	Care of Wisdom Marine Lines SA, Room 711, 7th Floor, 237, Fuxing S Road, Section 2, Da-an District, Taipei City, 10666	Taiwan	Wisdom Marine Lines SA	Panama	Taiwan	Wisdom Marine Lines SA	Room 711, 7th Floor, 237, Fuxing S Road, Section 2, Da-an District, Taipei City, 10666	Taiwan	biz.op@wisdomlines.com.tw ship@wisdomlines.com.tw	www.wisdomlines.com.tw	Japon Ship Owners Mutual P&I	
14	Molly Manx	Île de Man	18/06/2016	Napier, Nouvelle-Zélande (Ravensdown Co-op Ltd.)	09/08/2016	IMO # 9425863 MMSI 235105197 57 892 TPL	54000	Molly Marine Ltd	Care of LT Ugland Shipping Group, Capital House, Circular Road, Douglas, Île de Man IMI IAG	Royaume-Uni	LT Ugland Shipping Group	Île de Man	Île de Man	LT Ugland Shipping Group	Capital House, Circular Road, Douglas, Île de Man IMI IAG	Île de Man	bulk@ltugland.com	www.ltugland.com	GARD AS	
15	Federal Tweed	Îles Marshall	20/06/2016	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	04/08/2016	IMO # 9658898 MMSI 5380004749 55 317 TPL	50000	Baffin Investments Ltd	Care of Fednav Ltd, Bureau 3500, 1000, rue de la Gauchetiere O, Montreal QC H3B 4W5	Canada	Fednav Ltd	Canada	Canada	Fednav Ltd	Bureau 3500, 1000, rue de la Gauchetiere O, Montreal QC H3B 4W5	Canada	info@fednav.com	www.fednav.com	UK P&I Club	
16	Navios Vega	Malte	29/06/2016	Tauranga, Nouvelle-Zélande (Ballance Agri-Nutrients Ltd)	13/08/2016	IMO # 9403102 MMSI 249663000 58 792 TPL	54000	Kleimar NV	Suikerrui 5, 2000 Antwerp	Belgique	Navios Maritime Holdings Inc	Îles Marshall	USA	Kleimar NV	Suikerrui 5, 2000 Antwerp	Belgique	kleimar@kleimar.be	www.kleimarnv.com	The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited	
17	Symphony	Liberia	06/07/2016	Puerto Cabello, Venezuela (Inconnu/Gouvernement Vénézuélien)	19/06/2016	IMO # 9113381 MMSI 636016442 24 483 TPL	22000	Monstera Navigation Ltd	Care of Sea Hawk Maritime SA, 46, Lazaraki Street, Glyfada, 166 74 Athens	Grèce	Inconnu	Inconnu	Inconnu	Sea Hawk Maritime SA	46, Lazaraki Street, Glyfada, 166 74 Athens	Grèce	seahawk@seahawkmaritime.com		The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited	
18	Serendipity	Îles Marshall	20/07/2016	Paradip, Inde (Paradeep Phosphates Ltd)	31/06/2016	IMO # 9438030 MMSI 538005500 53 800 TPL	50000	Cien Maritime Co	Majuro	Îles Marshall	Seanergy Maritime Holdings	Îles Marshall	Grèce	Cien Maritime Co	Majuro	Îles Marshall			The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited	
19	Ultra Saskatoon	Panama	06/08/2016	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	10/09/2016	IMO # 9448229 MMSI 373483000 61 470 TPL	56000	Cypress Maritime/ Koyo Shosen	Care of Shoei Kisen Kaisha Ltd, 4-52, Kora-cho 1-chome, Imabari-shi, Ehime-ken, 799-2111	Japon	Shoei Kisen Kaisha Ltd	Japon	Japon	Ultrabulk Shipping A/S	Camillo Eitzen House, Amerika Plads 38, 2100 Copenhagen	Danemark	operations.cph@ultrabulk.com	www.ultrabulk.com	UK P&I Club	
20	Leo	Îles Marshall	09/08/2016	Tauranga, Nouvelle-Zélande (Ballance Agri-Nutrients Ltd)	22/09/2016	IMO # 9594638 MMSI 538004332 56 581 TPL	52000	Leo Shipping LLC	Care of Technomar Shipping Inc, 3-5, Menandrou Street, Kifisia, 145 61 Athens	Grèce	Inconnu	Inconnu	Inconnu	Technomar Shipping Inc	3-5 Menandrou Street, Kifisia, 145 61 Athens	Grèce	safety@technomar.gr info@technomar.gr		The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited	
21	Xing Rong Hai	Hong Kong	19/08/2016	Portland/Geelong, Australia (Incitec Pivot Ltd)	20/09/2016	IMO # 9725392 MMSI 477347300 38 904 TPL	35000	Ocean Whale Shipping Ltd	Care of Fortune Ocean Shipping Ltd, 27-2, Xinglin Jie, Zhongshan Qu, Dalian, Liaoning, 116001	Chine	Fortune Ocean Shipping Ltd-CHR	Chine	Chine	Fortune Ocean Shipping Ltd-CHR	27-2, Xinglin Jie, Zhongshan Qu, Dalian, Liaoning, 116001	Chine			The Swedish Club	Nouveau propriétaire depuis janvier 2017, mais toujours pour le même bénéficiaire (propriétaire du groupe)

N°	Nom du navire	Pavillon	Départ du Sahara Occidental	Destination	Arrivée	Détails sur le navire	Cargaison en tonnes, estimation	Propriétaire enregistré	Adresse du propriétaire	Nationalité du propriétaire	Propriétaire du groupe	Nationalité enregistrée du groupe propriétaire	Propriétaire du groupe, nationalité de la participation majoritaire	Opérateur	Adresse de l'opérateur	Nationalité de l'opérateur	Courriel de l'opérateur	Site internet de l'opérateur	P&I Club	Commentaires
22	Megalon	Panama	19/08/2016	Barranquilla, Colombie (Monomeros S.A.)	06/09/2016	IMO # 9413066 MMSI 372427000 18 917 TPL	15000	Edimburgo Shipping Inc	Care of Akson Denizcilik Ticaret Ltd Sti, Daire 5, Kat 2, Alparslan Is Merkezi, General Ali Riza Gurcan Caddesi 29, Tozkoparan Mah, Gungoren, 34173 Istanbul	Turquie	Inconnu	Inconnu	Inconnu	Akson Denizcilik Tic Ltd Sti	Daire 5, Kat 2, Alparslan Is Merkezi, General Ali Riza Gurcan Caddesi 29, Tozkoparan Mah, Gungoren, 34173 Istanbul	Turquie				The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
23	Ince Berlerbeyi	Turquie	22/08/2016	Paradip, Inde (Paradeep Phosphates Ltd)	04/10/2016	IMO # 9599767 MMSI 271042993 61 429 TPL	58000	Bogazici Deniz Tasimaciligi	Care of Ahmet Bedri Ince Armatorluk ve Nakliyat, Block A, Denizciler Is Merkezi, Ord Prof Fahrettin Kerim Gokay Caddesi 22/2, Altunizade Mah, Uskudar, 81190 Istanbul	Turquie	Ince AB	Turquie	Turquie	Ince Denizcilik ve Ticaret AS	Kat 2, Blok A, Denizciler is Merkezi, Ord Prof Fahrettin Kerim Gokay Caddesi 14, Altunizade Mah, Uskudar, 34662 Istanbul	Turquie	ince@incedeniz.com, operation@incedeniz.com, chartering@incedeniz.com	www.incedeniz.com		The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
24	Ultra Daniela	Liberia	16/08/2016	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	02/10/2016	IMO # 9731705 MMSI 636092630 61 288 TPL	58000	Daniela Oetker Schifffahrts	Care of Rudolf A Oetker KG, Pelzerstrasse 9-13, 20095 Hamburg	Allemagne	AO Schifffahrt mbH	Allemagne	Allemagne	Ultrabulk Shipping A/S	Camillo Eitzen House, Amerika Plads 38, 2100 Copenhagen	Danemark	operations.cph@ultrabulk.com	www.ultrabulk.com		North of England P&I Assoc
25	Shandong Chong Wen	Hong Kong	07/09/2016	Geismar, États-Unis (PotashCorp Inc)	25/09/2016	IMO # 9592032 MMSI 477434600 76 098 TPL	70000	Hai Kuo Shipping 1221 Ltd	Care of Shandong Shipping Corp, Room 1606, 18, Liaoyang Xilu, Shibe Qu, Qingdao, Shandong, 266000	Chine	Industrial & Commercial Bank of China Ltd (ICBC)	Chine	Chine	Shandong Shipping Corp	Room 1606, 18, Liaoyang Xilu, Shibe Qu, Qingdao, Shandong, 266000	Chine	shipping@sdshipping.cn	www.sdshipping.cn		The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
26	Ultramer	Liberia	16/09/2016	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	21/10/2016	IMO # 9705976 MMSI 636016489 63 166 TPL	60000	Shipman Maritime Inc	Care of Primerose Shipping Co Ltd, 61-65, Filonos Street, 185 35 Piraeus	Grèce	Primerose Shipping Co Ltd	Îles Marshall	Grèce	Ultrabulk Shipping A/S	Camillo Eitzen House, Amerika Plads 38, 2100 Copenhagen	Danemark	operations.cph@ultrabulk.com	www.ultrabulk.com		The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
27	SBI Flamenco	Îles Marshall	25/09/2016	Klaipeda, Lithuania (Lifosa AB)	07/10/2016	IMO # 9710579 MMSI 5380066022 81 800 TPL	75000	SBI Flamenco Shipping Co Ltd	Care of Scorpio Commercial Management SAM, Le Millenium, 9, boulevard Charles III, 98000 Monaco-Ville	Monaco	Scorpio Commercial Management	Monaco	Monaco	Scorpio Commercial Management	Le Millenium, 9, boulevard Charles III, 98000 Monaco-Ville	Monaco	info@scorpio.mc, operations@scorpiogroup.net, safety@scorpio.mc	www.scorpio.mc		The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
28	Jing Lu Hai	Hong Kong	01/10/2016	Geismar, États-Unis (PotashCorp Inc)	18/10/2016	IMO # 9747558 MMSI 477301100 77 927 TPL	72000	Jing Lu Hai Shipping Ltd	Care of Qingdao Ocean Shipping Co Ltd (COSCO QINGDAO), 61, Xianggang Zhonglu, Shinan Qu, Qingdao, Shandong, 266071	Chine	Chine COSCO Shipping Corp Ltd	Chine	Chine	COSCO QINGDAO	61, Xianggang Zhonglu, Shinan Qu, Qingdao, Shandong, 266071	Chine	info@coscoqd.com	www.coscoqd.com		The Swedish Club
29	Albatross	Panama	02/10/2016	Puerto Cabello, Venezuela (Inconnu/ Gouvernement Vénézuélien)	17/10/2016	IMO # 9427574 MMSI 352707000 25 028 TPL	22000	Fantasy Shipping SA	Care of Faith Marine Ltd, Yaesu 7, 2nd Floor, Nagaoka Building, 12-11, Minato I-chome, Chuo-ku, Tokyo, 104-0043	Japon	ORIX Corp	Japon	Japon	Ultrabulk Shipping A/S	Camillo Eitzen House, Amerika Plads 38, 2100 Copenhagen	Danemark	operations.cph@ultrabulk.com	www.ultrabulk.com		The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
30	Topflight	Panama	05/10/2016	Napier, Nouvelle-Zélande (Ravensdown Co-op Ltd.)	26/11/2016	IMO # 9278882 MMSI 371316000 52 544 TPL	50000	Azalea Shipping SA	Care of Nitta Marine Service KK, Shin Meikai Building, 4, Kaigan-dori, Chuo-ku, Kobe-shi, Hyogo-ken, 650-0024	Japon	Nitta Kisen Kaisha Ltd	Japon	Japon	Oldendorff Carriers GmbH & Co	Willy-Brandt-Allee 6, 23554 Luebeck	Allemagne	fleet@oldendorff.com	www.oldendorff.com		Japon Ship Owners Mutual P&I

N°	Nom du navire	Pavillon	Départ du Sahara Occidental	Destination	Arrivée	Détails sur le navire	Cargaison en tonnes, estimation	Propriétaire enregistré	Adresse du propriétaire	Nationalité du propriétaire	Propriétaire du groupe	Nationalité enregistrée du groupe propriétaire	Propriétaire du groupe, nationalité de la participation majoritaire	Opérateur	Adresse de l'opérateur	Nationalité de l'opérateur	Courriel de l'opérateur	Site internet de l'opérateur	P&I Club	Commentaires
31	Tubarao	Bahamas	03/11/2016	Portland/Geelong, Australia (Incitec Pivot Ltd.)	12/12/2016	IMO # 9346160 MMSI 31102880 53 350 TPL	50000	Jacamar Shipping Co Ltd	Monrovia	Liberia	Livanos Group	Grèce	Grèce	Alios Bulkers Ltd	6th Floor, Livanos Building, 47-49, Akti Miaouli, Piraeus	Grèce			UK P&I Club	Nouveau nom, propriétaire et opérateur depuis mars 2017
32	Ultra Lanigan	Panama	09/11/2016	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	12/12/2016	IMO # 9520596 MMSI 373949000 58 032 TPL	55000	Sun Leaf Shipping SA	Care of Toko Kisen Co Ltd (Toko Kisen YK), 23-25, Matsunaga-cho 5-chome, Fukuyama-shi, Hiroshima-ken, 729-0104	Japon	Toko Kisen Co Ltd	Japon	Japon	Ultrabulk Shipping A/S	Camillo Eitzen House, Amerika Plads 38, 2100 Copenhagen	Danemark	operations.cph@ultrabulk.com	www.ultrabulk.com	Japon Ship Owners Mutual P&I	
33	Ultra Integrity	Îles Marshall	14/11/2016	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	26/12/2017	IMO # 9748083 MMSI 538006751 61 181 TPL	55000	EK Line/Ehime Kaiun Co Ltd	Care of Ehime Kaiun Co Ltd (Ehime Kaiun KK), 1-3, Ebisu-cho 2-chome, Imabari-shi, Ehime-ken, 794-0031	Japon	Ehime Kisen KK	Japon	Japon	Ultrabulk Shipping A/S	Camillo Eitzen House, Amerika Plads 38, 2100 Copenhagen	Danemark	operations.cph@ultrabulk.com	www.ultrabulk.com	Japon Ship Owners Mutual P&I	
34	Kang Hing	Hong Kong	10/11/2016	Paradip, Inde (Paradeep Phosphates Ltd)	20/12/2016	IMO # 9240823 MMSI 477022000 52 828 TPL	50000	Million Ocean Shipping Ltd	Care of COSCO (HK) Shipping Co Ltd, 51st Floor, COSCO Tower, 183, Queen's Road Central, Hong Kong	Chine	Chine COSCO Shipping Corp Ltd	Chine	Chine	COSCO HK Shipping Co Ltd	51st Floor, COSCO Tower, 183, Queen's Road Central, Hong Kong	Chine	hkop@coscochs.com, hk_chssldiv@coscochs.com.hk	www.coscochs.com.hk	North of England P&I Assoc	Le navire est enregistré comme HS depuis avril 2017
35	Sophiana	Îles Marshall	15/11/2016	Tauranga, Nouvelle-Zélande (Ballance Agri-Nutrients)	26/12/2016	IMO # 9738454 MMSI 538006303 59 985 TPL	55000	Pluto Shiptrade Co	Care of AM Nomikos Transworld Maritime Agencies SA, Euroco Building, 1, Alamanas Street, Marousi, 151 25 Athens	Grèce	AM Nomikos Transworld Maritime	Panama	Grèce	AM Nomikos Transworld Maritime	Euroco Building, 1, Alamanas Street, Marousi, 151 25 Athens	Grèce	amngr@nomikos.gr	www.amnomikos.net	The Standard Club	
36	Mykali	Bahamas	15/12/2016	Napier, Nouvelle-Zélande (Ravensdown Co-op Ltd.)	27/01/2017	IMO # 9503811 MMSI 311055700 56 132 TPL	52000	Hiroya Maritime SA	Care of Samos Steamship Co, 63, Poseidonos Avenue & 2, Aiandos Street, 175 62 Athens	Grèce	Samos Steamship Co	Liberia	Grèce	Samos Steamship Co	63, Poseidonos Avenue & 2, Aiandos Street, 175 62 Athens	Grèce	info@samossteamship.gr, technical@samossteamship.gr	www.samossteamship.gr	UK P&I Club	
37	Tai Harvest	Panama	23/12/2016	Paradip, Inde (Paradeep Phosphates Ltd)	22/01/2017	IMO # 9233428 MMSI 351143000 51 008 TPL	48000	Tai Shing Maritime Co SA	Care of Taiwan Navigation Co Ltd, 29, Jinan Road, Section 2, Zhongzheng District, Taipei City, 10054	Taiwan	Taiwan Navigation Co Ltd	Taiwan	Taiwan	MUR Shipping BV	Tower H, World Trade Center Amsterdam, Zuidplein 164, 1077 XV Amsterdam	Pays-Bas	enquiries@murship.com	www.murship.com	The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited	
38	Spar Lyra	Norvège	08/02/2017	Paradip, Inde (Paradeep Phosphates Ltd)	19/03/2017	IMO # 9289013 MMSI 257316000 53 565 TPL	50000	Spar Shipping AS	Kokstadflaten 30, 5257 Kokstad	Norvège	Spar Shipping AS	Norvège	Norvège	Spar Shipping AS	Kokstadflaten 30, 5257 Kokstad	Norvège	mail@sparshipping.com	www.sparshipping.com	GARD AS	
39	F.D. Angelica	Île de Man	17/03/2017	Geismar, États-Unis (PotashCorp Inc)	04/04/2017	IMO # 9668893 MMSI 235107902 81 922 TPL	75000	Chijin Shipping SA	Care of Kambara Kisen Co Ltd, 1083, Tsuneishi, Numakuma-cho, Fukuyama-shi, Hiroshima-ken, 720-0396	Japon	Tsuneishi Group	Japon	Japon	d'Amato Fratelli SpA	Via dei Fiorentini 21, 80133 Naples NA	Italy	operation@fratellidamato.com, technical@fratellidamato.com, chartering@fratellidamato.com,	www.fratellidamato.com	GARD AS	

N°	Nom du navire	Pavillon	Départ du Sahara Occidental	Destination	Arrivée	Détails sur le navire	Cargaison en tonnes, estimation	Propriétaire enregistré	Adresse du propriétaire	Nationalité du propriétaire	Propriétaire du groupe	Nationalité enregistrée du groupe propriétaire	Propriétaire du groupe, nationalité de la participation majoritaire	Opérateur	Adresse de l'opérateur	Nationalité de l'opérateur	Courriel de l'opérateur	Site internet de l'opérateur	P&I Club	Commentaires
40	Hako	Malte	March 2017	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	01/06/2017	IMO # 9691814 MMSI 229697000 63 104 TPL	60000	Hako Maritime Ltd	Care of GSD Denizcilik Gayrimenkul Insaat Sanayi ve Ticaret AS, Kaptan Rifat Sokak 3, Aydinevler Mah, Maltepe, 34854 Istanbul	Turquie	GSD Holding AS	Turquie	Turquie	GSD Denizcilik Gayrimenkul	Kaptan Rifat Sokak 3, Aydinevler Mah, Maltepe, 34854 Istanbul	Turquie		www.gsdmarin.com.tr	GARD AS	
41	GH Northern Dancer	Îles Marshall	11/04/2017	Paradip, Inde (Paradeep Phosphates Ltd)	ca 12/05/2017	IMO # 9724764 MMSI 538007288 63 025 TPL	60000	GH Northern Dancer LLC	Care of Union Apex Shipping Co Ltd, 12th Floor, 200, Gloucester Road, Wan Chai	Chine	Great Harvest Maeta Group	Îles Cayman	Hong Kong	Union Apex Shipping Co Ltd	12th Floor, 200, Gloucester Road, Wan Chai, Hong Kong	Chine			The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association	
42	NM Cherry Blossom	Îles Marshall	13/04/2017	Bluff, Nouvelle-Zélande (Ballance Agri-Nutrients)	Detained in South Africa	IMO # 9703655 MMSI 538006164 60 494 TPL	54000	NM Shipping SA	Care of AM Nomikos Transworld Maritime Agencies SA, Euroco Building, 1, Alamanas Street, Marousi, 151 25 Athens	Grèce	AM Nomikos Transworld Maritime	Panama	Grèce	AM Nomikos Transworld Maritime	Euroco Building, 1, Alamanas Street, Marousi, 151 25 Athens	Grèce	amngr@nomikos.gr	www.amnomikos.net	UK P&I Club	
43	Ultra Innovation	Panama	28/04/2017	Vancouver, Canada (Agrium Inc)	09/06/2017	IMO # 9767481 MMSI 374883000 61 188 TPL	59840	La Darien Navegacion SA	Care of Shoei Kisen Kaisha Ltd, 4-52, Kora-cho 1-chome, Imabari-shi, Ehime-ken, 799-2111	Japon	Shoei Kisen Kaisha Ltd	Japon	Japon	Ultrabulk Shipping A/S	Camillo Eitzen House, Amerika Plads 38, 2100 Copenhagen	Danemark	operations.cph@ultrabulk.com	www.ultrabulk.com	North of England P&I Assoc	
44	Jin Jing Hai	Hong Kong	10/05/2017	Geismar, États-Unis (PotashCorp Inc)	Ca 26/05/2017	IMO # 9747546 MMSI 477301400 77 900 TPL	72000	Jing Jin Hai Shipping Ltd	Care of Chine COSCO Bulk Shipping (Group) Co Ltd, Building 24, Courtyard 1, Wuliqiao Yijie, Chaoyang Qu, Beijing	Chine	Chine COSCO Shipping Corp Ltd	Chine	Chine	Chine COSCO Bulk Shipping	Building 24, Courtyard 1, Wuliqiao Yijie, Chaoyang Qu, Beijing	Chine		www.Chinecoscobulk.com	The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association	
45	Common Spirit	Grèce	15/05/2017	Tauranga, Nouvelle-Zélande (Ballance Agri-Nutrients)	ETA 25/06/2017	IMO # 9594717 MMSI 241143000 57 078 TPL	55000	Common Life Compania Naviera	Care of Common Progress Compania Naviera SA, 44, Kifisias Avenue, Marousi, 151 25 Athens	Grèce	Common Progress Compania	Panama	Grèce	Common Progress Compania	44, Kifisias Avenue, Marousi, 151 25 Athens	Grèce	ops@commonprogress.gr, info@commonprogress.gr	www.commonprogress.gr	UK P&I Club	
46	Minanur Cebi	Turquie	20/05/2017	Barranquilla, Colombie (Monomeros S.A.)	07/06/2017	IMO #9326304 MMSI 271000836 18 830 TPL	17000	Cebi Denizcilik ve Ticaret AS	Bestekar Saadettin Kaynak Sokak 2, Altunizade Mah, Uskudar, 34662 Istanbul	Turquie	Kaptan Demir Celik Endustrisi	Turquie	Turquie	Cebi Denizcilik ve Ticaret AS	Bestekar Saadettin Kaynak Sokak 2, Altunizade Mah, Uskudar, 34662 Istanbul	Turquie	nurship@nurship.com	www.kaptandemir.com.tr	Hanseatic Underwriters	

“L’OCP et Phosboucraa ne revendiquent pas avoir extrait le phosphate au Sahara Occidental avec le consentement du peuple du territoire. Ils ne le prétendent pas et ne peuvent le prétendre. Leur prétention à extraire le phosphate au profit du peuple est contesté par la RASD et le Front Polisario : la plupart des Sahraouis vivent à l’est du mur ou dans les camps de réfugiés en Algérie, ceux qui peuvent bénéficier de l’extraction du phosphate ne sont pas le “peuple du territoire” mais, plus probablement, les colons marocains.” (§ 48)

“La RASD et le Front Polisario ont établi prima facie que, pour reprendre la terminologie des résolutions de l’Assemblée générale des Nations Unies, la souveraineté sur le phosphate appartient au peuple du Sahara Occidental. En d’autres termes, le peuple du Sahara Occidental en est le propriétaire.” (§ 51)

Haute Cour d’Afrique du Sud, dans l’affaire République Arabe Sahraouie Démocratique et autre contre OCP SA et autres (affaire NM Cherry Blossom), décision en date du 15 juin 2017.