

COMBUSTIBLE



PARA LA

OCUPACIÓN

El transporte
sueco de petróleo
español al Sahara
Occidental ocupado

*La compañía sueca Wisby Tankers AB está
a la cabeza de un comercio controvertido:
suministrar petróleo de España a los territorios
ocupados del Sahara Occidental.*



PUBLICADO:

EN ESTOCOLMO, SUECIA,
EL 19 DE JUNIO DE 2014

FOTOS:

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

FOTO DE CUBIERTA:

Depósito de petróleo de la compañía
Atlas Sahara en El Aaiún, Sahara
Occidental ocupado.

ISBN:

978-82-999672-3-5

DISEÑO:

LARS HØIE

Este informe puede ser utilizado
libremente mediante impresión o por
internet, en cuyo caso se ruega lo
comunicuen a WSRW. Para comentarios
o preguntas sobre este informe,
contactar, por favor, con:
coordinator@wsrw.org

Western Sahara Resource Watch
(WSRW) (Observatorio de Recursos del
Sahara Occidental) es una organización
internacional no gubernamental e
independiente con base en Bruselas.
WSRW trabaja en solidaridad con
el pueblo del Sahara Occidental,
investigando y haciendo campañas
contra el expolio por Marruecos de
los recursos del Sahara Occidental.

www.wsrw.org

www.twitter.com/wsrw

www.facebook.com/wsrw.org

Para reforzar nuestras investigaciones
e intensificar nuestras campañas
internacionales, WSRW necesita su
ayuda. Puede localizar los detalles para
realizar aportaciones en
www.wsrw.org.

Este informe ha sido publicado
con el generoso apoyo de
Emmaus Stockholm

EMMAUS
STOCKHOLM

Emmaus Stockholm es una
organización solidaria sueca
que apoya al pueblo saharai.
www.emmausstockholm.se



*Wisby Cedar en El Aaiún, Sahara Occidental ocupado, en febrero de 2010.
Ese mes, el barco realizó dos viajes a El Aaiún*



SUMARIO

La compañía sueca de transportes, Wisby Tankers AB, es líder en el transporte de petróleo español al Sahara Occidental, un territorio bajo ocupación marroquí. Este controvertido negocio de transporte está dirigido por Casablanca Tankers AB, una compañía registrada como sueca, resultado del consorcio de Wisby Tankers AB y partícipes marroquíes.

La compañía sueca de transportes, Wisby Tankers AB, es líder en el transporte de petróleo español al Sahara Occidental, un territorio bajo ocupación marroquí. Este controvertido negocio de transporte está dirigido por Casablanca Tankers AB, una compañía registrada como sueca, resultado del consorcio de Wisby Tankers AB y partícipes marroquíes.

Western Sahara Resource Watch (WSRW) ha analizado los movimientos de los dos petroleros de este consorcio, *Wisby Argan* y *Wisby Cedar*. Nuestras pesquisas muestran que, desde que los dos buques Wisby empezaron a operar en 2010, han arribado a los territorios ocupados con intervalos medios de 12 días.

El volumen es impresionante: los barcos proporcionan a los territorios ocupados una media de más de medio millón de litros de petróleo diarios permanentemente -531.000 litros de petróleo, cada día. WSRW estima que los dos petroleros de Wisby transportan 194 millones de litros de productos del petróleo al Sahara Occidental -con un valor estimado de unos 106 millones de €. Ello constituye la mayor parte de los 250-280 millones de litros de petróleo anuales que se cree se suministran a los territorios ocupados.

El petróleo proviene en su mayor parte de refinerías de España, sobre todo de Cartaya Guadarranque, en Andalucía.

La empresa Wisby Tankers lleva una década en este negocio, y el petróleo que transporta se usa para sostener la ocupación. Evidentemente, los saharauis del Sahara Occidental también necesitan productos del petróleo para el sostenimiento de su vida civil. Pero el petróleo es aprovechado fundamentalmente por la Administración marroquí, por el Ejército, los colonos y para el expolio de los ricos recursos naturales del territorio. Sin la importación de petróleo, la ocupación ilegal sería prácticamente imposible de mantener.

LISTA DE ABREVIATURAS

CEPSA	<i>Compañía Española de Petróleos S.A.U</i>
TPM	<i>Toneladas de Peso Muerto</i>
GLP	<i>Gas licuado de petróleo</i>
MINURSO	<i>Misión de las Naciones Unidas para un referéndum en el Sahara Occidental</i>
NU	<i>Naciones Unidas</i>
\$ USA	<i>Dólar estadounidense</i>

ENERGÍA PARA LA OCUPACIÓN



Las NU consideran al Sahara Occidental la última colonia de África. A los pobladores originarios del territorio se les aseguró el derecho fundamental que emana del derecho internacional, para decidir sobre su estatus a través de la autodeterminación. Hay más de 100 resoluciones de las Naciones Unidas que reconocen el derecho de autodeterminación a los saharauis, que habitaban lo que se conocía como Sahara español hasta que fue invadido en 1975 por Mauritania y Marruecos. A más abundamiento, un Dictamen consultivo de la Corte Internacional de Justicia destaca este derecho, indicando además que ningún otro estado tiene derechos o reivindicaciones legítimas territoriales sobre el Sahara Occidental.¹ Por estas razones, la pretensión de soberanía sobre el territorio no ha sido reconocida por ningún estado ni por las NU.

Desde 1975, la cuestión de los recursos naturales del Sahara Occidental ha dado problemas a las Naciones Unidas y a la comunidad internacional. Dichos recursos incluyen la roca fosfórica, la pesca en la costa del Atlántico, y, posiblemente, hidrocarburos. En 2002, el departamento Jurídico de las NU determinó que “las actividades de exploración y explotación (de hidrocarburos en el Sahara Occidental), de seguir llevándose a cabo sin atender a los intereses y deseos del pueblo del Sáhara Occidental, infringirían los principios jurídicos internacionales aplicables a las actividades relacionadas con los recursos minerales en los Territorios no autónomos”.²

Mauritania se retiró del Sahara Occidental tras admitir que su invasión había sido un error, y concluyó un tratado de paz con los saharauis. Aun así, tres cuartas partes del Sahara Occidental están ocupadas por Marruecos. Desde 1991, las NU iniciaron un proceso que permitiera a los saharauis un referéndum de autodeterminación, proceso que está estancado en la actualidad ya que

Marruecos no aceptará un resultado que considere la posibilidad de que el pueblo saharauí elija su independencia.

Para afianzar su presencia en el Sahara Occidental, Marruecos ha hecho tres cosas: La primera, construir -y después mantener- una de las mayores estructuras fortificadas del mundo, un muro de arena -“el muro”-, con cientos de puestos militares de vigilancia. El muro está bordeado por unos cinco millones de minas que se extienden a lo largo de los aproximadamente 2.400 kilómetros que cruzan diagonalmente el territorio. A lo largo del muro, están apostados decenas de miles de soldados de las Fuerzas armadas marroquíes, con gran coste para el erario público.

La segunda, Marruecos continúa asentando a sus ciudadanos en la parte del Sahara Occidental que ocupa. Esta actividad es ilegal según el derecho internacional, y en este caso de invasión por la fuerza, se considera un delito definido en el Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional, de 1998, y en la Cuarta Convención de Ginebra, de 1949. El asentamiento de nacionales marroquíes -que superan numéricamente en una proporción de dos a uno a los saharauis que en 1975 permanecieron en el Sahara Occidental- perpetúa la ocupación. Esta afluencia de personas está estimulada por una serie de incentivos, entre los cuales están los precios subvencionados de los derivados del petróleo.

La tercera, Marruecos ha intentado desarrollar una economía en el territorio para crear empleo y crear una industria que le permita afianzar su presencia. Una parte sustancial de este desarrollo económico consiste en la extracción de recursos naturales. La flota pesquera está asentada en tres puertos saharauis, mientras que una mina en Bou Craa produce anualmente dos

Los vehículos militares y de la policía, omnipresentes durante las manifestaciones saharauis en el Sahara Occidental.



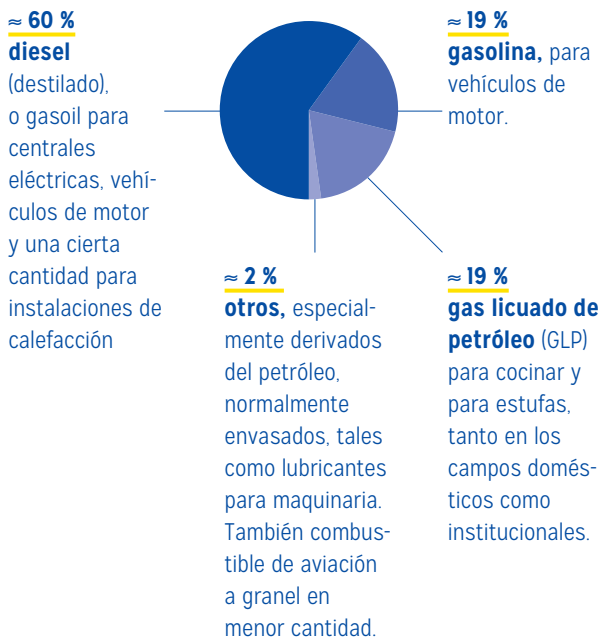
millones de toneladas de roca fosfórica para la exportación. Estos fosfatos tenían un valor de mercado en 2013 de 330 millones de \$ USA.ⁱⁱⁱ Si los saharauis están marginados en su propio territorio, teniendo muy difícil el acceso al trabajo en beneficio de los colonos, ni que decir tiene que la economía actual del territorio bajo ocupación no proporciona ningún beneficio a los otros 160.000 saharauis que viven en campos de refugiados en la frontera de Argelia.

La ocupación del Sahara Occidental funciona por el petróleo. Pocas otras fuentes de energía tienen a la vez utilidad para el ejército y para la población civil. La energía solar y la eólica tienen un alcance muy limitado.^{iv} El petróleo se usa directamente en la maquinaria, como son el equipo extractor en las minas de Bou Craa y los vehículos militares posicionados a lo largo del muro. Y se usa mucho indirectamente para generar electricidad. Sin petróleo, Marruecos no sería capaz de mantener la ocupación.

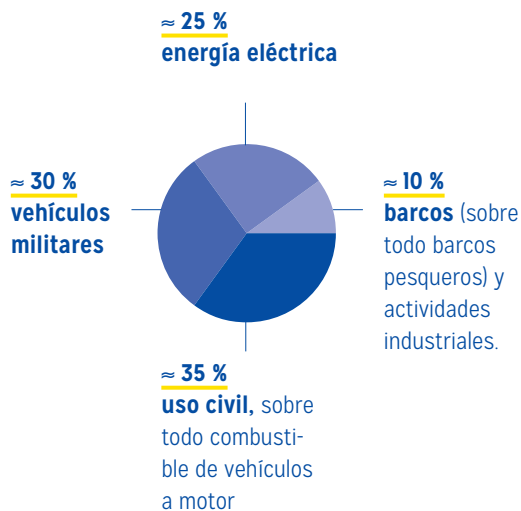
Diésel, gasolina y GLP son suministrados a granel en el Sahara Occidental. Llegan a los dos puertos principales de los territorios ocupados en barcos petroleros. En comparación, es pequeño el volumen de derivados del petróleo que llegan al territorio por tierra desde Marruecos.

El petróleo que llega al Sahara Occidental ocupado se almacena en un depósito central, en El Aaiún principalmente, y en unas instalaciones secundarias en el puerto de Dajla. No hay ningún oleoducto en el territorio para la posterior distribución de petróleo, y sólo se almacena en los emplazamientos ya citados de El Aaiún y Dajla. El ejército marroquí mantiene muchas pequeñas instalaciones de almacenaje del crudo a lo largo del muro. Parece que no hay una capacidad general de almacenaje en los territorios ocupados para más de 30 días de demanda corriente.

El petróleo que se importa al Sahara Occidental es de cuatro clases. Los porcentajes son sólo estimaciones:



Estimación de la distribución del uso del crudo introducido en el Sahara Occidental.



LOS SUECOS ENTRAN EN ESCENA



Juntos, los puertos de El Aaiún y Dajla reciben cada día más de medio millón de litros de petróleo –531.000 litros diarios – de los dos petroleros Wisby.

La implicación de la naviera sueca Wisby Tankers AB no es asunto baladí. Por lo menos dos tercios, e incluso podrían ser tres cuartas partes, del petróleo que llega a los territorios ocupados está suministrado por estos dos petroleros de la compañía Wisby Tankers AB, los barcos *Wisby Argan* y *Wisby Cedar*. Estos navíos hacen un recorrido entre la España continental y el Sahara Occidental. La mayoría de las importaciones al Sahara Occidental toman esta ruta. Algún petróleo viene de Marruecos y de las Islas Canarias al territorio. Mauritania no suministra petróleo al Sahara Occidental, y muy poca cantidad llega por el interior.

Los dos barcos Wisby son el no va más de los petroleros modernos. Registrados en Noruega, fueron construidos en

2009 y 2010 en los astilleros de Penglai Zhongbai Jinglu, en China.^{vi} Ambos tienen una eslora de 100 m. y una capacidad de unos 7.100 m³ -7.100.000 litros- repartida en 9 tanques. Cuando se cargan, los tanques se llenan hasta el 95% de su capacidad: poco más de 6.400.000 litros.

El petróleo se carga normalmente en el *Wisby Argan* y el *Wisby Cedar* en Cartaya Guadarranque, en el sur de España, cerca de Gibraltar. La compañía exportadora es probablemente la multinacional Compañía Española de Petróleos S.A.U. (CEPSA), que tiene ahí una refinería. Desde 2011, CEPSA está controlada mayoritariamente por Abu Dhabi's International Petroleum Investment Company. WSRW preguntó a CEPSA por sus suministros de petróleo al Sahara Occidental ocupado,

pero a la fecha de publicación de este informe no ha recibido contestación.^{vii}

Las entregas del *Wisby Argan* y del *Wisby Cedar* dan cobertura a la demanda de petróleo de la mayor población de los territorios ocupados donde radican también los centros de gobierno. El Aaiún tiene una población civil más grande que todos los otros centros urbanos del territorio juntos. Unos dos tercios de todo el diésel y toda la gasolina destinados al Sahara Occidental se descargan en El Aaiún.

El *Wisby Argan* es el navío más ocupado. Empezó a funcionar en el Sahara Occidental el 13 de marzo de 2010. En los siguientes 1.511 días hasta mayo de 2014, WSRW registró 68 visitas a El Aaiún y 12 a Dajla. El *Wisby Cedar* empezó el 16



En los primeros años, Wisby Barbados hacía el recorrido entre la refinería de CEPSA en Tenerife y los territorios ocupados. Esta imagen es del puerto de Tenerife en 2008. Posteriormente, el barco fue vendido y no opera ya en aguas del Sahara Occidental. Ahora, dos otros petroleros de la compañía han ocupado su lugar, y juegan un papel importante en el abastecimiento de petróleo en los territorios.^v

de agosto de 2010. 1.354 días después, el 1 de mayo de 2014, había hecho 44 viajes a El Aaiún y 5 a Dajla.

Por tanto, los dos petroleros Wisby sumaron 129 arribadas a un puerto del Sahara Occidental. En 10 ocasiones los barcos visitaron El Aaiún y Dajla en el mismo viaje, primero un puerto y luego el otro. Esto quiere decir, lógicamente, que un barco de la compañía entró en el territorio, presumiblemente completamente cargado con petróleo, 119 veces. O, dicho de otra forma, una vez cada doce días.

Por lo tanto, la media anual de suministro de los dos petroleros es de 194 millones de litros de diésel y gasolina. En otras palabras, los puertos de El Aaiún y Dajla juntos recibieron un promedio de más de medio millón de litros de

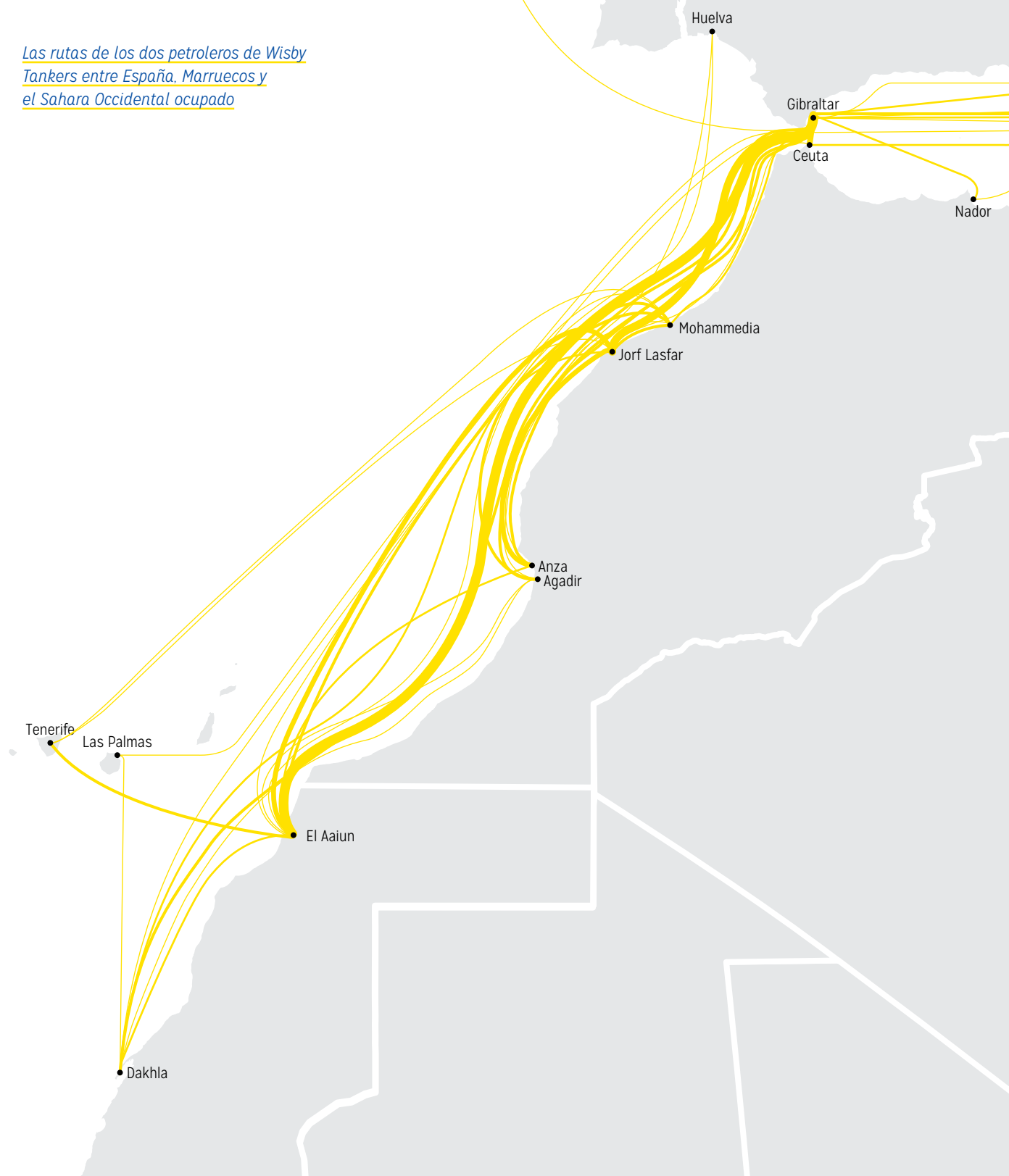
petróleo cada uno de los días del año -531.000 litros diarios- de los petroleros Wisby.^{viii} La estimación hecha por WSRW sobre el total de petróleo suministrado en el territorio es del orden de 250-280 millones de litros anuales. Wisby Tankers AB es responsable de la mayoría.

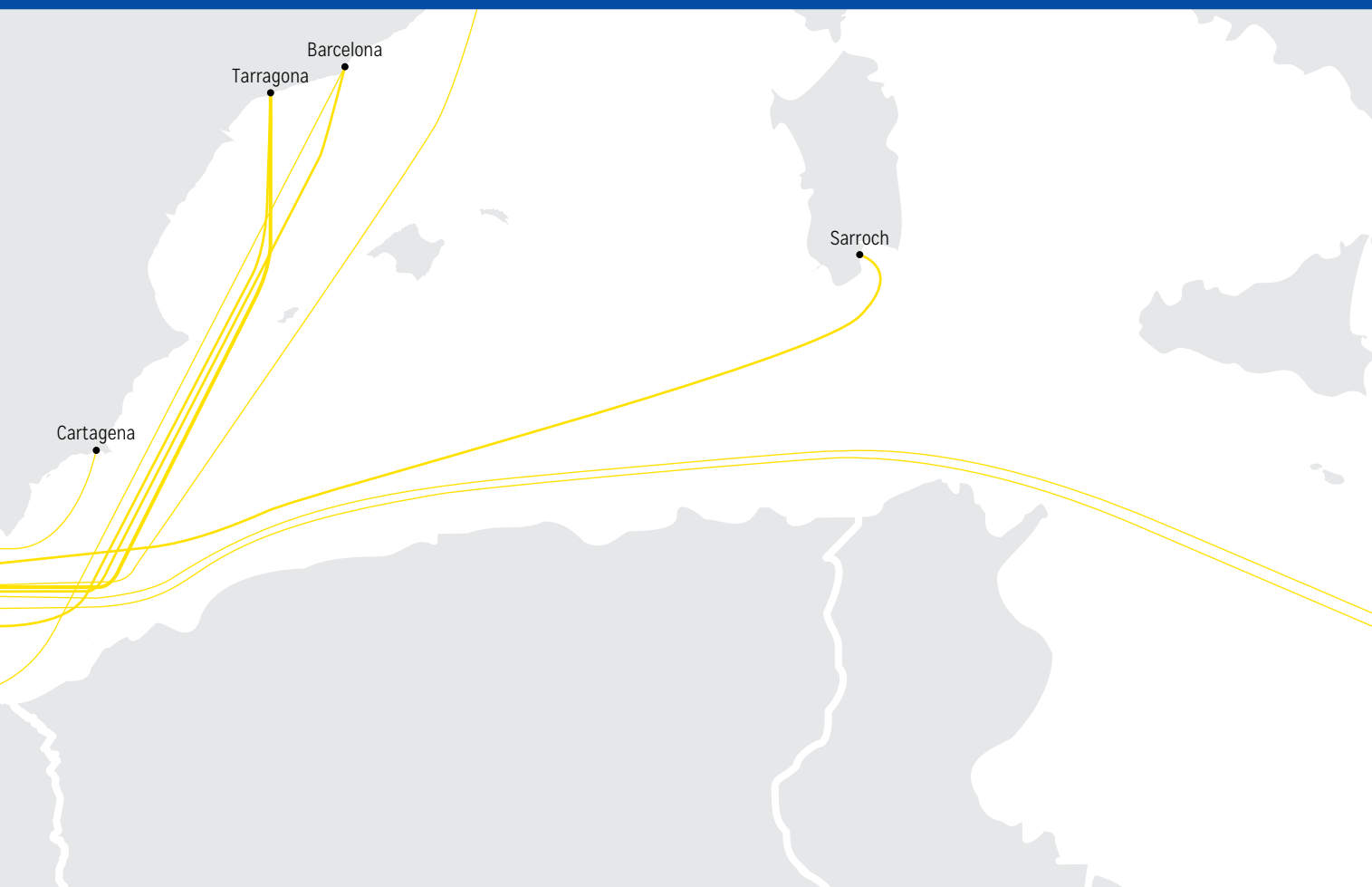
Este negocio debe de merecer la pena para CEPSA y para Wisby Tankers AB. Una estimación conservadora del precio pagado por petróleo entregado (haciendo una media entre gasolina y diésel, a precio de compra y sin impuestos) sería de 0,55 € el litro. Según esta estimación, *Wisby Argan* y *Wisby Cedar* suministran petróleo anualmente por unos 106 millones de €. Wisby Tankers AB ha declarado que de ninguna manera gana mucho con este negocio.^{ix}

Durante los últimos cuatro años, el volumen total de petróleo suministrado al Sahara Occidental se ha incrementado aunque el suministrado por el *Wisby Argan* y el *Wisby Cedar* se ha mantenido constante. El aumento de la demanda se ha debido a un incremento de la población y a algunos proyectos de infraestructuras en los territorios ocupados. Las necesidades por usos militares se han mantenido constantes, en consonancia con una misma presencia militar y una actividad semejante. Se estima que la demanda de petróleo en el Sahara Occidental ocupado ha ido creciendo anualmente de 2 a 5% en este cuatrienio.

LA RUTA DEL PETRÓLEO

Las rutas de los dos petroleros de Wisby Tankers entre España, Marruecos y el Sahara Occidental ocupado





WISBY CEDAR



Wisby Cedar carga petróleo continuamente en Cartaya Guadarranque, en el Sur de España, justo al lado de Gibraltar, probablemente en la refinería de CEPSA. Esta es la ruta de la nave, el 2 de junio de 2014. Gráfico: Marinetraffic

- Terminado en China en junio de 2010.
- En julio de 2010, el barco deja aguas chinas, pasa por el Estrecho de Malaca, por Suez y Gibraltar antes de cargar su primera partida de petróleo en España, y se dirige directamente a Agadir y a Dajla antes del 16 de agosto 2010.
- Hasta el 1 de mayo de 2014, el barco ha atracado 44 veces en el puerto de El Aaiún y 5 veces en Dajla.

WISBY ARGAN



Esta toma muestra al Wisby Argan en reparación en los arsenales de AstiCan, en Las Palmas, el 1 de marzo de 2013. Sólo tres días antes, había descargado petróleo español en El Aaiún.

- Terminado en China en noviembre de 2009, tomó la misma ruta hacia Gibraltar que el Wisby Cedar. Inmediatamente empezó a transportar carga a Dajla y a El Aaiún, siendo el primer envío el 13 de marzo de 2010.
- Hasta el 1 de mayo de 2014, el barco ha atracado 68 veces en el puerto de El Aaiún y 12 veces en Dajla.

UN SOCIO PROBLEMÁTICO

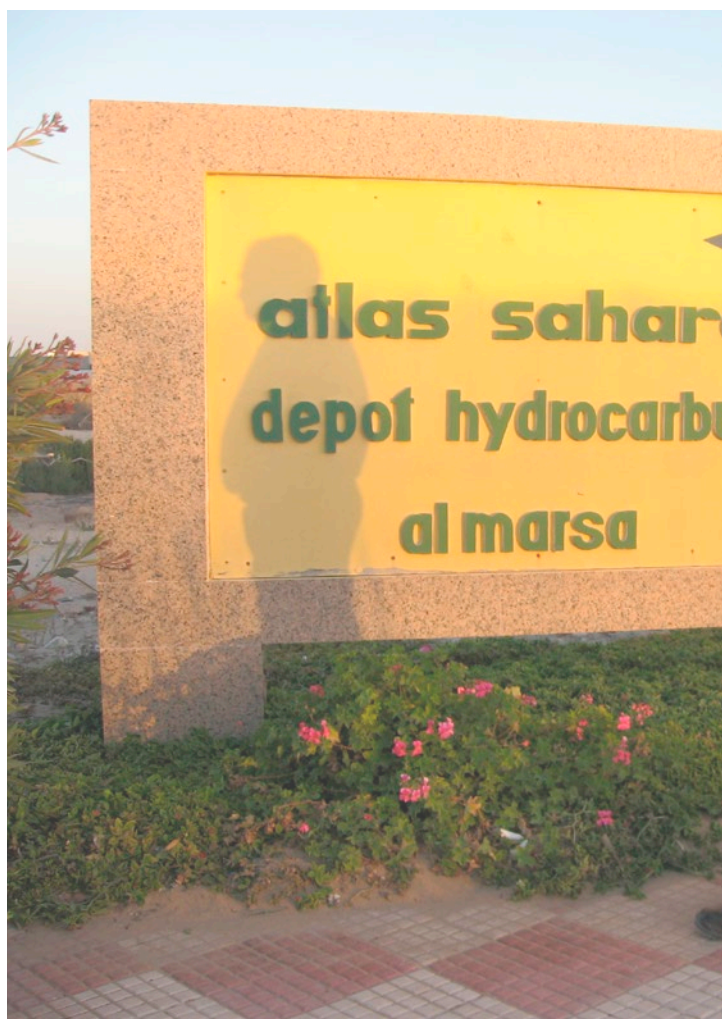
Wisby Tankers se creó en el año 2000 por cuatro hombres de negocios suecos. Desde entonces ha alcanzado una rápida expansión.^x Pocos años después de su creación, el 25 de julio de 2004, Wisby se asoció con una compañía marroquí para transportar petróleo refinado a Marruecos y al Sahara Occidental ocupado. El consorcio se llamó Casablanca Tankers AB y se registró en Suecia en octubre de ese año.^{xi}

La primera vez que WSRW observó la implicación de Wisby Tankers en el Sahara Occidental fue en 2005. La empresa ya había adquirido un petrolero sueco de segunda mano, el Stena, renombrándolo el Wisby Barbados. Wisby confirmó a la Asociación sueca del Sahara Occidental del momento su participación, y que los suministros se hacían en nombre de la compañía española CEPSA. El barco, de 6.330 toneladas, transportaba derivados del petróleo de la refinería de CEPSA en Tenerife. La tripulación era sueca y filipina.

Sin embargo, el petrolero Wisby Barbados no era suficiente para cubrir la demanda. "Necesitaban un determinado tonelaje y sabíamos cómo hacerlo", dijo Mr. Rubinstein, director técnico de Wisby Tankers AB.^{xii}

Y así lo hicieron. Casablanca Tankers AB encargó a un armador en China que fabricara los dos petroleros para cubrir la ruta de España a Marruecos y al Sahara Occidental.^{xiii} Los dos barcos *Wisby Cedar* y *Wisby Argan* son los únicos barcos propiedad de Casablanca Tankers AB. El viejo Barbados se vendió.

El modelo de negocio se mantiene constante: el consorcio Casablanca Tankers es el dueño de los barcos. Wisby Tankers AB tiene la dirección. Y, por último, los barcos son "fletados por Atlas Sahara, que decide dónde van", según el director ejecutivo, Jonas Engström, en 2013.^{xiv xv}






[Atlas Sahara es el socio de Wisby Tankers en el consorcio, y detenta una posición cercana al monopolio en la importación y distribución de petróleo en el Sahara Occidental ocupado. Estas imágenes muestran las instalaciones de Atlas Sahara en El Aaiún.](#)

Atlas Sahara tiene un cuasimonopolio de distribución de petróleo en el Sahara Occidental, donde el grupo controla 47 gasolineras. Para 2014-2015, el Derhem Group ha planeado construir otra instalación de almacenamiento en El Aaiún. Se sabe por informes anteriores que el grupo posee un depósito en Dajla y otro en el puerto de El Aaiún.^{xvi}

Casablanca Tankers AB es, de acuerdo con los datos de su último informe anual disponible, propiedad al 50% de Wisby Tankers AB, 45% de Derhem Holding, 2,7% de un consejero, Es-Said Choufani, y los 2,3% restantes del marroquí Abdellillah El Mezouar.^{xvii} Aunque Derhem Holding es el principal accionista marroquí en los registros mercantiles de Suecia, la participación se describe generalmente como un consorcio al 50% entre Wisby y Atlas Sahara.^{xviii} Derhem Holding es también el propietario de Atlas Sahara.

Remontándonos a 2004, el mayor partícipe de este consorcio era Hassan Derhem, uno de los hombres más ricos del Sahara Occidental. Derhem apoya públicamente la ocupación marroquí del territorio. Fue fichado en 2006 por el Rey de Marruecos como miembro del CORCAS (Consejo Real Consultivo para Asuntos del Sáhara) cuya principal misión es apoyar al Gobierno marroquí en legitimar la anexión del territorio.^{xix} Parece que Derhem empezó el tráfico de derivados del petróleo al Sahara Occidental en 1977, dos años después de la invasión de Marruecos.^{xx} Y esta persona es la misma que negocia con pesca y agricultura de los territorios ocupados.^{xxi} Hassan Derhem ya no participa en el Consejo de Casablanca Tankers, pero su hermano, Dahman Derhem, es uno de los cuatro consejeros de la compañía.

Casablanca Tankers AB tiene una dirección de contacto en Noruega, en M Hannestad AS, en la ciudad de Halden, probablemente para atender el registro noruego de pesca.



Wisby Tankers AB, la compañía más importante en el suministro de gasolina a los territorios ocupados, tiene su base en este edificio del centro de Visby, en la isla sueca de Gotland.

LA POSICIÓN DE WISBY TANKERS

“Dos de nuestros barcos se dedican al transporte de crudo (gasolina y diésel) a una región que no está bajo sanción por parte de la UE ni de las NU. El crudo se exporta en nuestros barcos desde importantes compañías petroleras europeas y se distribuye en puertos que incluyen al Sahara Occidental. Aunque se pudiera argumentar que el crudo que entregamos pudiera facilitar las operaciones en esta región, sería problemático para una compañía dedicada al transporte de petróleo en todo el mundo dejar de operar en áreas donde existan intereses políticos opuestos”,

— Jonas Engström, Wisby Tankers.

Esta declaración fue la respuesta a preguntas formuladas por WSRW a la compañía en junio de 2014.^{xxii}



RECOMENDACIONES

A WISBY TANKERS AB Y SUS PARTÍCIPES EN EL CONSORCIO

CASABLANCA TANKERS AB:

- Que tomen en consideración las consecuencias éticas y políticas de su transporte de petróleo al Sahara Occidental ocupado, y que cesen inmediatamente los envíos hasta que se encuentre una solución al conflicto.

A LOS EXPORTADORES DE ESPAÑA QUE ABASTECEN DE PETRÓLEO AL SAHARA OCCIDENTAL:

- Que se tomen en consideración las consecuencias éticas y políticas de tales exportaciones y cese inmediatamente su implicación hasta que se encuentre una solución al conflicto.

AL GOBIERNO DE SUECIA:

- Que estimule a las compañías suecas para que no tomen parte en actividades mercantiles relacionadas con las zonas ocupadas de el Territorio No Autónomo del Sahara Occidental.

AL GOBIERNO DE MARRUECOS:

- Que cese inmediatamente su anexión del territorio y permita a los ciudadanos saharauis que elijan libremente su estatus, de acuerdo con el derecho internacional.

AL GOBIERNO DE ESPAÑA:

- Que tome medidas de manera que los derivados del petróleo refinados en España no se exporten al Sahara Occidental.
- Que defienda activamente el derecho de autodeterminación de los ciudadanos saharauis, de conformidad con las obligaciones impuestas por el derecho internacional.

A LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS:

- Que calibre y recomiende medidas que aseguren que la importación de petróleo en los territorios ocupados del Sahara Occidental cumple con los acuerdos de alto el fuego y referéndum acordados en 1990-91 entre el Frente Polisario y Marruecos bajo el patrocinio de las NU.
- Que instaure medidas que aseguren que el suministro de petróleo en el Sahara Occidental ocupado no viola la ley humanitaria internacional ni los derechos de los saharauis. Dichas medidas deberían garantizar en particular las obligaciones prescritas en la Cuarta Convención de Ginebra de 1949 y en el Estatuto de Roma de 1998 de la Corte Penal Internacional, incluyendo que el petróleo no se utilice para el asentamiento en el Sahara Occidental de población ajena al territorio ni para el expolio de sus recursos naturales.

NOTAS

- i. ICJ, Advisory Opinion, 16 Oct 1975, Western Sahara, <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=323&pl=3&p2=4&case=61&p3=5>
- ii. Departamento jurídico de las NU, S/2002/161, Carta de fecha 29 de enero de 2002 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos, Asesor Jurídico. <http://www.un.org/Docs/journal/asp/ws.asp?m=S/2002/161>
- iii. Western Sahara Resource Watch, Informe, Junio 2014, P por Pillaje – Exportaciones marroquíes de fosfatos del Sahara Occidental ocupado. 2012 & 2013. <http://www.wsrw.org/a105x2905>
- iv. Western Sahara Resource Watch, Informe, agosto de 2013, La Nueva Marcha Verde – Los polémicos proyectos de energías renovables de Marruecos en el Sahara Occidental ocupado <http://www.wsrw.org/a110x2643>
- v. Actualmente el Ex-Barbados transporta petróleo en el Golfo de Guinea. El barco fue adquirido por Brila Energy, que le cambió el nombre por el de Itri. En 2013 Itri fue objeto de interés mediático cuando fue abordado por secuestradores cerca de Costa de Marfil. BBC, 22.01.2013, Ivory Coast: Hijackers free ITRI fuel tanker, <http://www.bbc.com/news/world-africa-21159939>
- vi. "Es considerablemente más barato y más fácil registrarse en el Registro Noruego de Buques Internacionales. Cuando se navega lejos de Suecia, las inspecciones no son lo bastante suaves si circulas bajo bandera sueca, y el coste es más alto. El registro noruego delega las inspecciones a un número considerable de compañías de clasificación", declaró la compañía sobre por qué ambos barcos navegan bajo bandera noruega. 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. Letter WSRW to CEPESA, 02.06.2014, http://www.wsrw.org/files/dated/2014-06-06/wsrw-cepsa_02.06.2014.jpg
- viii. *Wisby Argan* operó durante 1.511 días, *Wisby Cedar* operó durante 1.354 días, lo que da una media de 1.432,5 días por barco. Los dos petroleros transportaron 6.400.000*119 veces =761,6 millones de litros en total en los 119 envíos. Los petroleros Wisby Tankers transportaron (761.600.000/1432,5 =) 531.657 litros/día.
- 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. Builders certificate information on the two vessels are available via the Norwegian International Ship Register, <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, Informe Anual 2012, fechado el 30 de mayo de 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, Informe Anual 2004, http://www.wsrw.org/files/dated/2014-06-02/annual_report_2004_casablanca_tankers_ab.pdf
- Västsahara, 2/2013, Wisby Tankers ger bränsle åt ockupationen, http://www.vastsahara.net/owncontent/pdfmags/2013_2.pdf
- xxi. WSRW.org, 19.06.2012, The tomato barons of the occupied Western Sahara, <http://www.wsrw.org/a214x2312>
- xxii. WSRW formuló a Wisby Tankers las siguientes preguntas en relación con este informe:
 1. ¿Ha hecho algo Wisby Tankers para evaluar los posibles efectos negativos de su comercio en el conflicto del Sahara Occidental? Y, en caso afirmativo, ¿el qué?
 2. ¿Ha buscado Wisby Tankers el consentimiento de los representantes del Sahara Occidental, es decir, los propios saharauis (y no los colonos traídos por Marruecos al territorio) en cuanto a los envíos de petróleo? En caso afirmativo, ¿cómo y dónde?
 3. ¿Cree Wisby Tankers que este tipo de transporte podría tener consecuencias problemáticas en la solución del conflicto territorial? En caso afirmativo, ¿cuáles y cómo? ¿Y qué ha hecho Wisby Tankers para abordar este asunto?

“La conclusión del Tribunal es que, ni los materiales ni la información presentados, establecen ningún vínculo de soberanía territorial entre el territorio del Sahara Occidental y el Reino de Marruecos ni la entidad de Mauritania. En consecuencia, el Tribunal no ha encontrado vínculos jurídicos de tal naturaleza que puedan afectar a la aplicación de la resolución 1514 (XV) de la Asamblea General en la descolonización del Sahara Occidental y, en particular, al principio de la autodeterminación mediante la expresión libre y genuina de la voluntad de los pueblos del territorio.”

Tribunal Internacional de Justicia, 16 de octubre de 1975