

GE INTE BRÄNSLE ÅT OCKUPATIONEN

Den svenska
oljetransporten till det
ockuperade Västsahara

*Det svenska bolaget Wisby Tankers AB är
ledande i en kontroversiell handel: man förser
det ockuperade Västsahara med oljeprodukter.*



WSRW WESTERN SAHARA
RESOURCE WATCH

PUBLICERAD:

STOCKHOLM
DEN 19 JUNI 2014

FOTON:

LENA THUNBERG (S1,10)
MARINETRAFFIC (S2-3)
WSRW.ORG (S7, 13)
RICK VINCE (S9)

FRAMSIDESSFOTO:

Atlas Saharas oljedepå i El Aaiun,
det ockuperade Västsahara.

ISBN: 978-82-999672-1-1

DESIGN:

LARS HØIE

Rapporten kan användas fritt i tryck
eller online. För kommentarer eller
frågor om denna rapport, kontakta
coordinator@wsrw.org

Western Sahara Resource Watch
(WSRW) är en internationell
organisation baserad i Bryssel.
WSRW arbetar i solidaritet med den
västsahariska befolkningen och
undersöker och bedriver kampanjer
mot Marockos naturresursplundring
av det västsahariska territoriet.

www.wsrw.org

www.twitter.com/wsrw

www.facebook.com/wsrw.org

För att stärka vår forskning och
intensifiera våra internationella
kampanjer behöver WSRW er hjälp.
Mer detaljer för att stödja WSRW
finns på www.wsrw.org.

Denna rapport publiceras med
generöst stöd från Emmaus
Stockholm.

EMMAUS
STOCKHOLM

Emmaus Stockholm är en
organisation som arbetar i
solidaritet med den västsahariska
befolkningen.
www.emmausstockholm.se



Wisby Cedar observerad i El Aaiun, det ockuperade Västsahara, februari 2010.
Fartyget gjorde två resor till El Aaiun den månaden.



SAMMANFATTNING

Det svenska rederiet Wisby Tankers AB är den ledande transportören av olja till Västsahara, ett område under marockansk ockupation. Det kontroversiella transportföretaget styrs av Casablanca Tankers AB, ett svenskregistrerat gemensamt företag för Wisby Tankers AB och dess marockanska partner.

Western Sahara Resource Watch (WSRW) har analyserat de två gemensamma oljetankfartygen Wisby Argan och Wisby Cedars rörelser. Vår forskning visar att sedan Wisby Tankers två fartyg kom in i verksamheten år 2010 har de åkt till ockuperat område i genomsnitt var tolfte dag.

Volymen är häpnadsväckande: fartygen förser det ockuperade området med i genomsnitt över en halv miljon liter olja varje dag, dag ut och dag in. WSRW uppskattar att Wisby Tankers två tankfartyg årligen transporterar totalt 194 miljoner liter oljeprodukter in i Västsahara – till ett troligt värde av 106 miljoner euro. Det utgör majoriteten av de förmodade 250–280 miljoner liter olja som levereras till området årligen.

Wisby Tankers har utfört denna handel i ett decennium och oljan används för att upprätthålla ockupationen. De västsaharier som bor i Västsahara behöver såklart oljeprodukter i sin vardag – men oljan används huvudsakligen av den marockanska administrationen, armén, bosättare och för att plundra områdets rika naturtillgångar. Utan oljeimporten skulle den illegala ockupationen vara praktiskt taget omöjlig att upprätthålla.

LIST OF ABBREVIATIONS

CEPSA	<i>Compañía Española de Petróleos S.A.U</i>
DWT	<i>Deadweight tonnes</i>
FN	<i>Förenta Nationerna</i>
LPG	<i>Liquid propane gas</i>
MINURSO	<i>United Nations Mission for a Referendum in Western Sahara</i>
US \$	<i>United States Dollar</i>

ENERGI TILL OCKUPATIONEN



Västsahara är enligt FN Afrikas sista koloni. Den västsahariska befolkningen var den enda som bebodde området som var känt som Spanska Sahara tills det invaderades av Mauretanien och Marocko 1975. Västsahariernas rätt till självbestämmande erkänns av mer än 100 FN-resolutioner och av den internationella domstolen i Haag. Domstolen har också slagit fast att ingen annan stat kan göra anspråk på Västsahara¹. Därför erkänns inte Marockos krav på suveränitet i detta område av någon stat eller av FN.

Sedan 1975 har frågan om naturresurser i Västsahara utgjort ett problem för FN och det internationella samfundet. Naturresurserna inkluderar fosfatmineralmalm, fisket på mellanatlantkusten och möjligen olja. År 2002 uttalade FN:s rättschef att "om vidare utforskande och utnyttjande av olja i Västsahara skulle fortsätta utan att beakta folkets intressen och önskningsar så skulle det bryta mot de internationella lagliga principerna".²

Mauretanien lämnade Västsahara efter att ha erkänt att dess invasion var felaktig och efter att ha slutit ett fredsfördrag med det västsahariska folket. Ändå ockuperar Marocko fortfarande ungefär tre fjärdedelar av området. Sedan 1991 har FN lett en process med syfte att ta det västsahariska folket mot en omröstning där de själva skulle få besluta om sin

framtid. Denna process har nu stannat av eftersom Marocko vägrar att acceptera en omröstning som skulle kunna innebära att det västsahariska folket väljer självständighet.

För att trygga sin närvaro i Västsahara har Marocko gjort tre saker. För det första har man konstruerat en av världens längsta militära murar som sträcker sig ungefär 2400 kilometer genom hela området. Muren är kantad av runt fem miljoner landminor och bemannad av tiotusentals beväpnade marockanska soldater, till en hög kostnad för kungariket Marocko.

För det andra driver Marocko en aktiv bosättningspolitik som går ut på att flytta in marockanska invånare till det ockuperade Västsahara. Detta är olagligt enligt internationell rätt. När det gäller en militär ockupation anses det dessutom vara ett brott enligt Romstadgan från 1998 och den fjärde Genèvekonventionen från 1949. Bosättningspolitiken har lett till att det idag finns dubbelt så många marockaner som västsaharier i det ockuperade området. Bosättarna lockas dit med hjälp av ett antal förmåner, bland annat subventionerade oljeprodukter.

För det tredje har Marocko utvecklat en ekonomi i området som befäster deras närvaro genom industrier och arbetstillfällen till marockaner. En stor del av denna ekonomi handlar om utvinning av naturresurser. Fiskeflottor har byggts upp

Marockanska militär- och polisfordon är alltid närvarande under västsahariernas demonstrationer i Västsahara



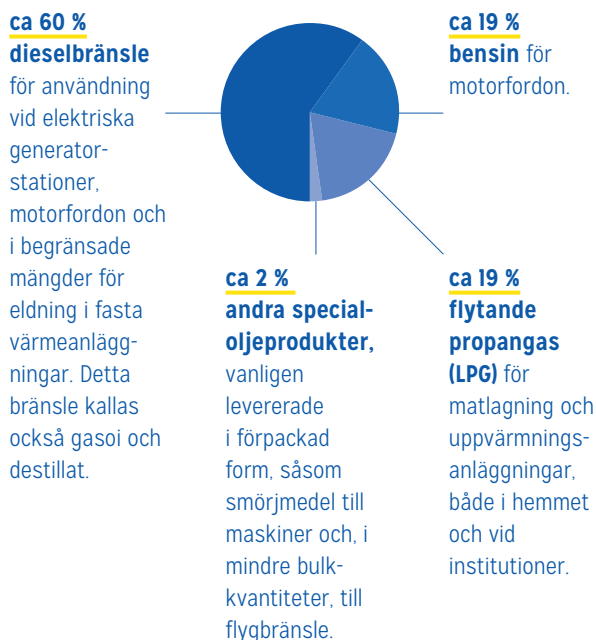
vid tre kusthamnar och en gruva i Bu Craa producerar årligen två miljoner ton fosfatmalm för export. Dessa fosfater hade år 2013 ett marknadsvärde på 330 miljoner amerikanska dollar.³ Områdets ekonomi ger inte heller några fördelar till de 160 000 västsaharier som bor i flyktingläger på andra sidan gränsen i Algeriet.

Ockupationen av Västsahara drivs av olja. Få andra energikällor är tillgängliga för militären och för civilbefolkningen. Solenergi och vindkraft finns i mycket begränsad skala.⁴ Oljan används direkt i maskinerier, såsom gruvutrustning vid Bu Craa och militärfordon stationerade längs muren. Den används också indirekt i stora kvantiteter till elkraftsproduktion. Utan olja skulle Marocko inte kunna upprätthålla sin ockupation.

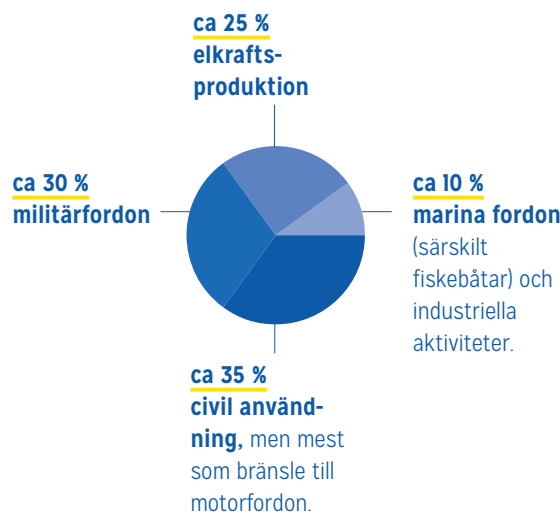
Dieselolja, bensin och LPG kommer till Västsahara med lastfartyg via områdets två huvudhamnar. Mindre mängder av oljeprodukter kommer även landvägen från Marocko.

Bensin som levereras till det ockuperade Västsahara lagras i tankdepåer, huvudsakligen i El Aaiun och i en mindre anläggning i hamnområdet i Dakhla, och det finns inget rörsystem i området för fortsatt distribution av olja. Den marockanska armén har tillgång till ett flertal små bränslelager längs hela muren. Det verkar inte finnas någon allmän lagringskapacitet i området för mer än 30 dagars reguljär förbrukning.

Oljan som importeras till Västsahara är av fyra sorter. Den procentuella fördelningen är en uppskattning.



Fördelningen av dieselbränsle som kommer in i Västsahara. Endast en uppskattning.



SVENSKARNA KOMMER



Hamnarna i El Aaiun och Dakhla tar emot i genomsnitt över en halv miljon liter olja - 531 000 liter - varje dag, dag ut och dag in från de båda Wisby Tankers-fartygen.

Man kan inte överskatta det svenska rederiet Wisby Tankers AB:s inblandning. Minst två tredjedelar, kanske så mycket som tre fjärdedelar, av all bensin och dieselolja i det ockuperade området kommer från rederiets två oljetankbåtar, motorfartygen *Wisby Argan* och *Wisby Cedar*. Dessa fartyg går i skytteltrafik mellan det spanska fastlandet och Västsahara. Det mesta av importen till Västsahara går längs denna rutt. En del olja avsedd för området skeppas också från Marocko och Kanarieöarna. Ingen olja kommer från Mauretanien och mycket litet kommer landvägen in i Västsahara.

De två Wisby-fartygen är utrustade med den absolut senaste tekniken. De är

registrerade i Norge och byggdes år 2009 och 2010 vid Penglai Zhongbai Jinglu-varvet i Kina.⁶ Vart och ett av de 100 meter långa tankfartygen har en kapacitet på runt 7100 kubikmeter - 7100 000 liter - i nio tankar. När de levererar olja är fartygens tankar fyllda till cirka 95 procent; precis över 6 400 000 liter.

Oljan lastas normalt ombord på *Wisby Argan* och *Wisby Cedar* vid Carteya Guadarranque i södra Spanien, nära Gibraltar. Exportföretaget är troligen det multinationella Compañía Española de Petróleos S.A.U. (CEPSA), som driver ett raffinaderi där. Sedan 2011 har majoriteten i CEPSA kontrollerats av Abu Dhabi's International Petroleum Investment Company. WSRW frågade CEPSA om

dess tillförsel av olja till det ockuperade Västsahara men har inte fått något svar vid tidpunkten för publiceringen av denna rapport.⁷

Leveranser av *Wisby Argan* och *Wisby Cedar* är schemalagda för att möta oljebehovet vid de största befolknings- och regeringscentren i det ockuperade området. El Aaiun har en större civil befolkning än resten av det område Marocko ockuperar. Sålunda levereras cirka två tredjedelar av allt dieselbränsle och bensin till Västsahara via El Aaiun.

Wisby Argan är det mest använda fartyget. Fartyget började åka ruten mellan Spanien och Västsahara den 13 mars 2010 och fram till den 1 maj 2014 har WSRW noterat 68 turer till El Aaiun och 12



Wisby Barbados skeppade tidigare olja mellan CEPSA:s oljeraffinaderi på Teneriffa och de ockuperade områdena. Denna bild är från Teneriffas hamn år 2008. Fartyget såldes senare och är inte längre i bruk i västsahariskt vatten. Nu har två andra tankfartyg från detta bolag tagit hennes plats och de spelar en stor roll i att förse området med olja.⁵

till Dakhla. Den 16 augusti 2010 togs även *Wisby Cedar* i bruk för oljetransporter till Västsahara. Fram till den 1 maj 2014 hade fartyget gjort 44 besök i El Aaiun och 5 i Dakhla.

De båda Wisby-fartygen besökte alltså en hamn i Västsahara totalt 129 gånger. Vid tio tillfällen besökte fartygen både Dakhla och El Aaiun på samma resa, den ena hamnen efter den andra. Detta betyder att något av rederiets fartyg besökte området, förmodligen fullastat med olja, 119 gånger under denna period. Det blir i snitt ett besök var tolfte dag.

De båda tankfartygen har årligen försett området med 194 miljoner liter dieselolja och bensin. Med andra ord tar hamnarna i El Aaiun och Dakhla emot

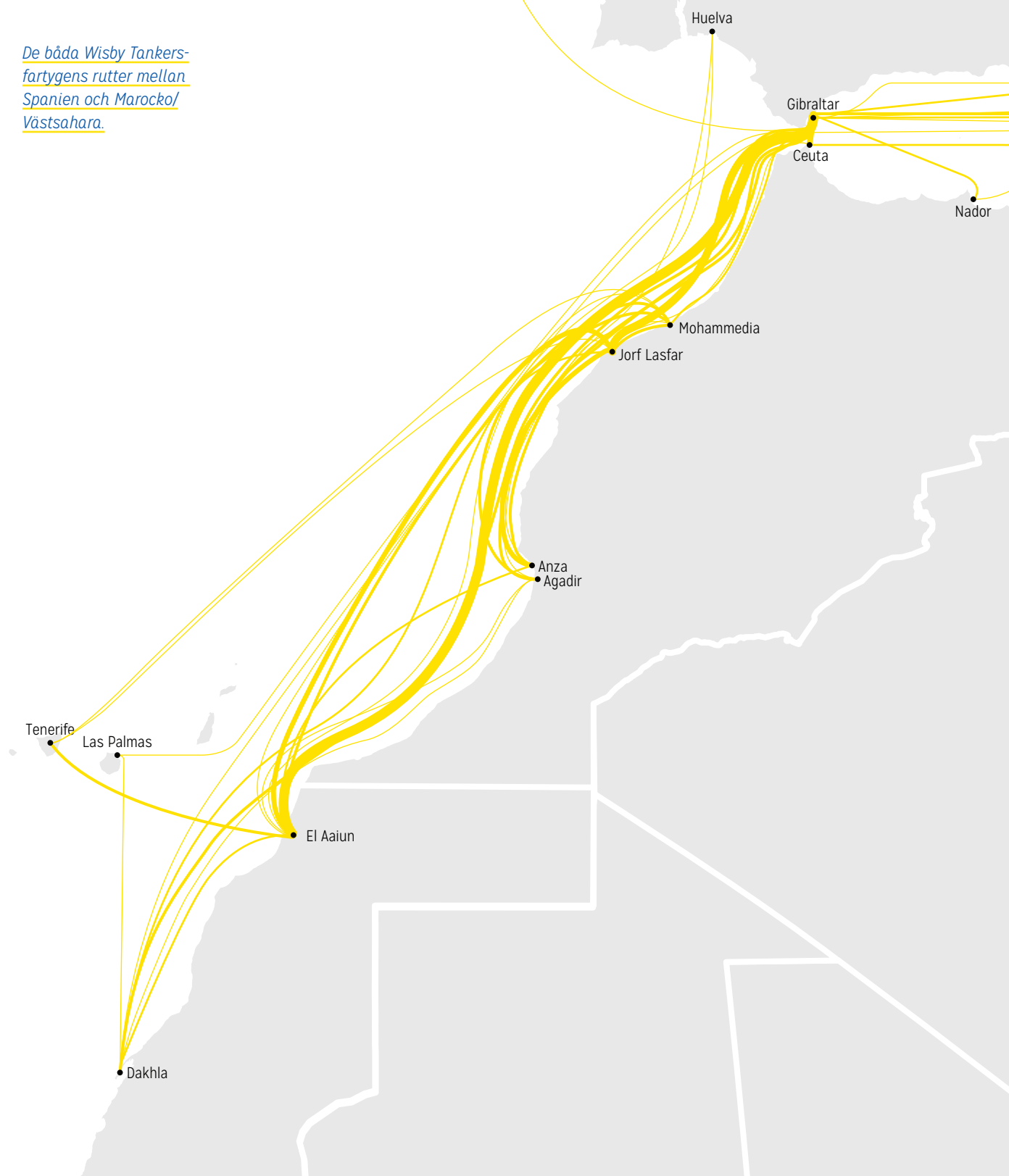
ett genomsnitt på över en halv miljon liter olja varje dag från de båda Wisby Tankers-fartygen.⁸ WSRW uppskattar att den totala oljeleveransen till området är runt 250–280 miljoner liter per år. Wisby Tankers AB är alltså ansvariga för huvudparten av oljetransporten.

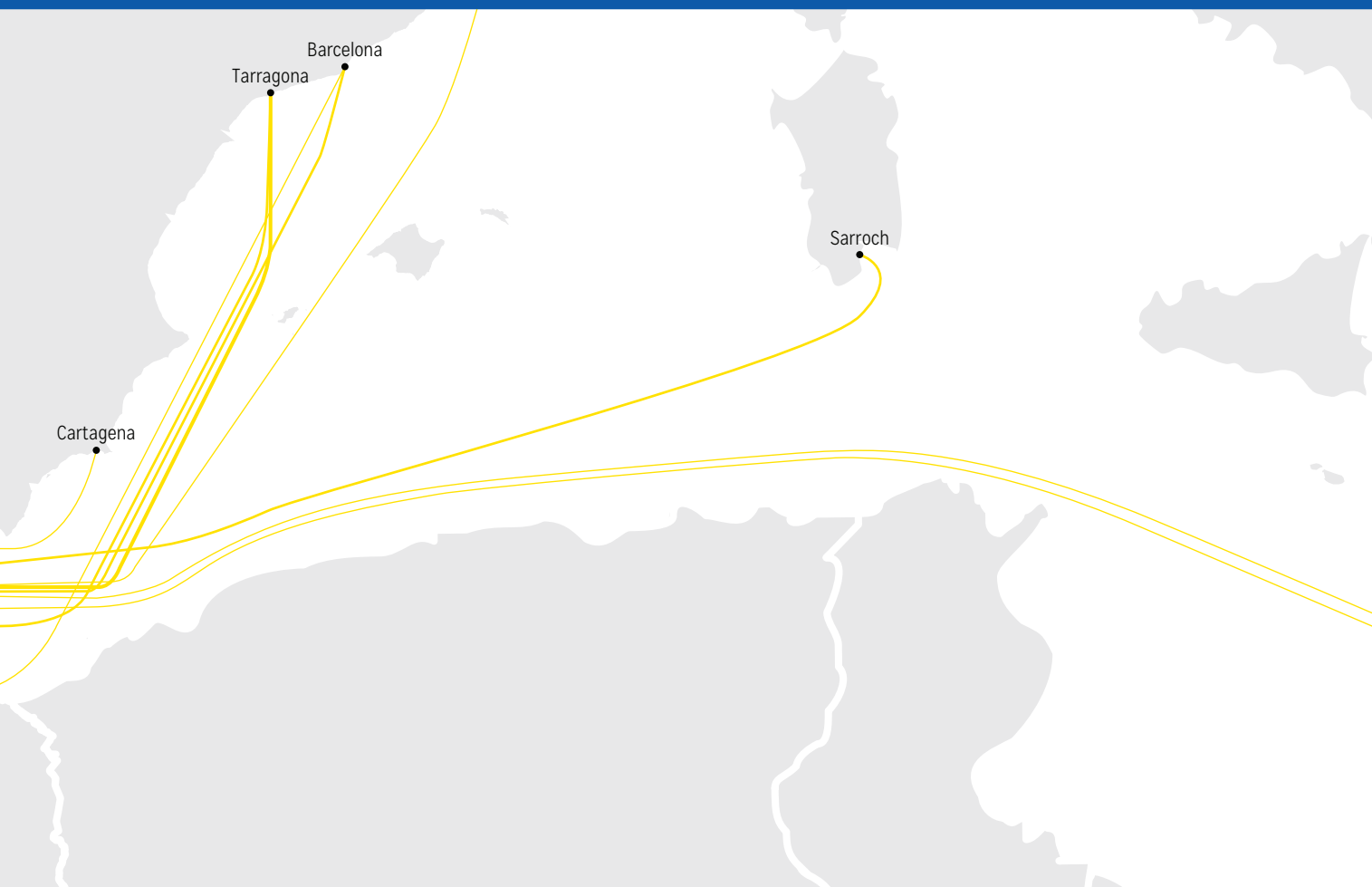
Handeln måste vara värdefull för CEPSA och Wisby Tankers AB. En blygsam uppskattning av priset för levererad olja (beräknat som ett genomsnitt mellan priset på bensin och dieselolja före skatt) är 0.55 euro per liter. Vid en sådan uppskattning värderas *Wisby Argans* och *Wisby Cedars* årliga oljeleveranser till runt 106 miljoner euro. Wisby Tankers AB har förut deklarerat att man tjänar mycket lite på denna handel.⁹

Under de senaste fyra åren har den totala oljevolymen som levereras till Västsahara ökat, fast leveransen från *Wisby Argan* och *Wisby Cedar* har förblivit densamma. Det större behovet är ett resultat av en större civilbefolkning och av några infrastrukturprojekt i den ockuperade delen av området. Militärens behov verkar vara oförändrat – precis som deras närvaro och aktivitetsgrad. Uppskattningsvis har oljebehovet i det ockuperade Västsahara årligen ökat från två till fem procent under denna fyraårsperiod.

OLJERUTTEN

De båda Wisby Tankers-
fartygens rutter mellan
Spanien och Marocko/
Västsahara.





WISBY CEDAR



Wisby Cedar lastar ständigt olja i Carteya Guadarranque i södra Spanien, beläget intill Gibraltar, förmodligen vid CEPSA:s raffinaderi. Här är fartygets rutt den 2 juni 2014. Grafik: Marinetraffic

- Färdigbyggt i Kina i juni 2010.
- I juli 2010 lämnade fartyget kinesiska vatten och gick igenom Malackasundet, Suez och Gibraltar innan det plockade upp sin första oljelast i Spanien. Sedan begav det sig direkt till Agadir och Dakhla den 16 augusti 2010.
- Fram till den 1 maj 2014 hade fartyget besökt hamnen i El Aaiun 44 gånger och Dakhla 5 gånger.

WISBY ARGAN



Här fotograferas Wisby Argan när det repareras i Las Palmas den 1 mars 2013. Bara tre dagar tidigare hade det lastat av spansk olja i El Aaiun.

- Färdigbyggt i Kina i november 2009 tog det samma rutt till Gibraltar som Wisby Cedar. Det började omedelbart skeppa olja till Dakhla och El Aaiun. Den första lasten levererades den 13 mars 2010.
- Fram till den 1 maj 2014 hade fartyget besökt hamnen i El Aaiun 68 gånger och Dakhla 12 gånger.

PROBLEMATISK PARTNER

Wisby Tankers grundades år 2000 av en kvartett svenska affärsmän. Sedan dess har företaget snabbt expanderat.¹⁰ Några år efter starten inledde Wisby Tankers ett partnerskap med ett marockanskt bolag för transport av spansk raffinerad olja till Marocko/Västsahara.

Partnerskapet, som tog namnet Casablanca Tankers AB, grundades den 25 juli 2004 och registrerades i Sverige i oktober samma år.¹¹

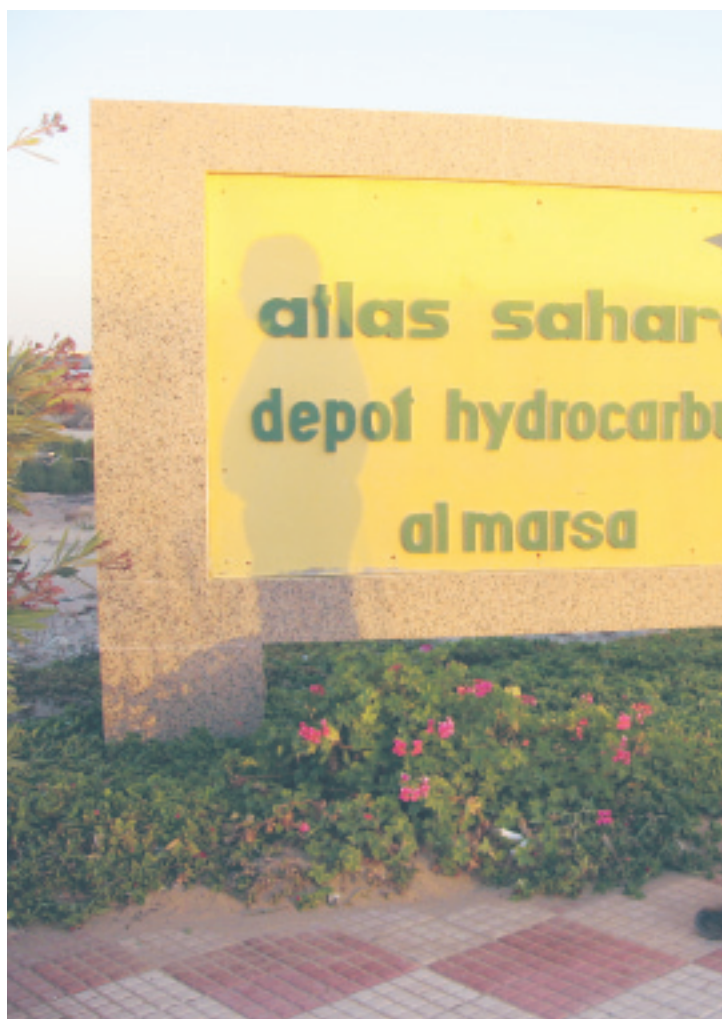
Första gången WSRW observerade Wisby Tankers inblandning i Västsahara var år 2005. Bolaget hade då anskaffat ett äldre svenskt tankfartyg – Stena – och döpt om det till Wisby Barbados. Vid denna tidpunkt bekräftade Wisby sin inblandning för svenska Föreningen Västsahara och hävdade att leveranserna gjordes på uppdrag av det spanska oljebolaget CEPSA. Det 6 330 ton tunga fartyget transporterade oljeprodukter från CEPSA:s raffinaderi på Teneriffa. Det bemannades med en svensk-filippinsk besättning.

Emellertid kunde inte tankfartyget Wisby Barbados täcka behovet. "De behövde tillräcklig kapacitet och vi visste hur vi skulle bygga det åt dem", sade Peter Rubinstein, Wisby Tankers AB:s tekniska direktör.¹²

Så det gjorde de. Casablanca Tankers AB anlätade ett rederi i Kina för att bygga de båda tankfartygen med avsikt att trafikera rutten mellan Spanien och Marocko/Västsahara.¹³ De båda fartygen Wisby Cedar och Wisby Argan är de enda två fartygen som Casablanca Tankers AB äger. Den gamla Barbados såldes.

Affärsmodellen förblir densamma: Casablanca Tankers partnerskap äger fartygen, Wisby Tankers AB sköter dem. Slutligen "chartras fartygen av Atlas Sahara, som bestämmer vart de åker", enligt verkställande direktören Jonas Engström, år 2013.^{14 15}

Atlas Sahara har nära nog monopol på oljedistribution i Västsahara, där gruppen sägs kontrollera 47 bensinstationer.





Atlas Sahara är Wisby Tankers samarbetspartner och har praktiskt taget monopol vad gäller import och distribution av olja i den ockuperade Västsahara.

Under perioden 2014–2015 planerar investeringsbolaget Derhemgruppen att bygga ännu ett lager i El Aaiun. Enligt tidigare rapporter äger gruppen redan en depå i Dakhla och en i El Aaiun-hamnen.¹⁶

Den senast tillgängliga årsrapporten visar att Casablanca Tankers AB ägs till 50 procent av Wisby Tankers AB, till 45 procent av Derhem Holding, till 2,7 procent av en av dess styrelsemedlemmar, Es-Said Choufani, och till de återstående 2,3 procenten av den marockanske medborgaren Abdelillah El Mezouar.¹⁷ Fastän Derhem Holding är den huvudsakliga marockanska partnern i svenska bolagsregister beskrivs partnerskapet i allmänhet som ett 50–50-samarbete mellan Wisby Tankers och Atlas Sahara.¹⁸ Derhem Holding är också ägare till Atlas Sahara.

Wisby Tankers första partner i detta samarbete, år 2004, var Hassan Derhem, en av de rikaste männen i Västsahara. Derhem är en högljudd supporter av den marockanska ockupationen. Han utsågs år 2006 av den marockanske kungen till medlem av "the Royal Consultative Council for Sahara Affairs", vars huvudagenda är att hjälpa den marockanska regeringen att skapa legitimitet för annekteringen av området.¹⁹ Derhems handel med oljeprodukter i Västsahara sägs ha startat redan 1977, två år efter den marockanska invasionen.²⁰ Samma affärsman är också aktiv i fiskerinäring och jordbruk.²¹ Hassan Derhem har inte längre en styrelseplats i Casablanca Tankers, men han är bror till en av bolagets fyra styrelsemedlemmar, Dahman Derhem.

Casablanca Tankers AB har en kontaktadress i Norge, hos M Hannestad AS i staden Halden, förmodligen för hanteringen av det norska skeppsregistret.



Wisby Tankers AB, det mest betydande bolaget som
förser det ockuperade området med olja, är baserat
i centrum av Visby, på Gotland.

WISBY TANKERS STÅNDPUNKT

”Två av våra fartyg används för transport av bränsle (bensin och diesel) till regionen, som i nuläget inte är under några sanktioner från vare sig EU eller FN. Bränslet transporteras ombord på våra fartyg från stora europeiska oljebolag och distribueras till flera hamnar, vilket inkluderar Västsahara. Även om det kan hävdas att bränslet vi levererar underlättar aktiviteterna i regionen vore det problematiskt för ett företag som transporterar bränsle världen över att inte verka i områden där det finns motsatta politiska intressen.”

— Jonas Engström, Wisby Tankers

Uttalandet gjordes som ett svar på frågor som WSRW ställt till företaget i juni 2014.²²



REKOMMENDATIONER

TILL WISBY TANKERS AB OCH DESS SAMFÖRETAG

CASABLANCA TANKERS AB:

- Att beakta de politiska och etiska konsekvenserna av oljetransporten till det ockuperade Västsahara och omedelbart avbryta sådana transporter tills en lösning på konflikten har nåtts.

TILL DE SPANSKA OLJEEXPORTÖRERNA SOM

FÖRSER VÄSTSAHARA MED OLJA:

- Att beakta de politiska och etiska konsekvenserna av oljeexporten och omedelbart avbryta den tills en lösning på konflikten har nåtts.

TILL SVERIGES REGERING:

- Att uppmana svenska företag att inte verka i det ockuperade Västsahara.

TILL MAROCKOS REGERING:

- Att omedelbart sluta ockupera Västsahara och låta befolkningen fritt välja sin politiska status i enlighet med internationell rätt.

TILL SPANIENS REGERING:

- Att se till att oljeprodukter som raffineras i Spanien inte exporteras till Västsahara.
- Att aktivt försvara västsahariernas rätt till självbestämmande, vilket Spanien är skyldigt att göra enligt internationell rätt.

TILL FN:

- Att rekommendera åtgärder som kan garantera att importen av olja till det ockuperade Västsahara sker i enlighet med den av FN sanktionerade vapenvilan mellan Polisario och Marocko och referendumplanen från 1990-91.
- Att implementera åtgärder som säkerställer att importen av olja till det ockuperade Västsahara inte bryter mot folkrätten och västsahariernas rättigheter. Sådana åtgärder borde specifikt betona de skyldigheter som följer av den fjärde Genèvekonventionen från 1949 och den internationella brottmålsdomstolens Romstadga från 1998. De slår bland annat fast att olja inte får användas för att föra en bosättningspolitik i Västsahara eller för att utvinna områdets naturresurser.

KÄLLOR

1. ICJ, rådgivande yttrande, 16 oktober 1975, Väst-sahara, <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=323&pl=3&p2=4&case=61&p3=5>
2. FN:s kontor för rättsliga frågor, S/2002/161, brev daterat den 29 januari 2002 från undergeneralsekreteraren för rättsliga frågor, FN:s råd för rättsliga frågor, ställt till Säkerhetsrådets ordförande. <http://www.un.org/Docs/journal/asp/ws.asp?m=S/2002/161>
3. Western Sahara Resource Watch, rapport, juni 2014, P for Plunder – Morocco's exports of phosphates from occupied Western Sahara, 2012 & 2013. <http://www.wsrw.org/a105x2905>
4. Western Sahara Resource Watch, rapport, augusti 2013, Dirty Green March – Morocco's controversial renewable energy projects in occupied Western Sahara <http://www.wsrw.org/a106x2638>
5. Fartyget som tidigare hette Barbados transporterar för närvarande olja i Guineabukten. Det har tagits över av Brila Energy, som döpt om fartyget till Itri. 2013 fick Itri uppmärksamhet i internationella medier när hon bordades av pirater utanför Elfenbenskusten. BBC, 22 januari 2013, "Ivory Coast: Hijackers free ITRI fuel tanker", <http://www.bbc.com/news/world-africa-21159939>
6. "Det är betydligt billigare och enklare att registrera i NIS [Norskt Internationellt Sjöfartsregister], kostnaden för övervakningen av nybyggnationen är förutsägbar. När man går i trafik långt ifrån Sverige fungerar inte inspektionsverksamheten tillräckligt smidigt med svensk flagg och kostnaden blir högre. NIS överlåter betydligt mer inspektioner till klassningssällskapen", sade företaget som förklaring till att båda fartygen seglar under norsk flagg. Svensk sjöfartstidning, 11 februari 2011, "Wisby Tankers första Kina-bygge på väg hem", <http://www.landgangen.se/forumsmf10/index.php?topic=10302.180;wap2>
7. Brev från WSRW till CEPESA, 2 juni 2014, http://www.wsrw.org/files/dated/2014-06-06/wsrw-cepsa_02.06.2014.jpg
8. Wisby Argan användes under 1511 dagar, Wisby Cedar under 1354 dagar. Det ger ett genomsnitt på 1432,5 dagar per fartyg. De två tankfartygen transporterade totalt 6 400 000 × 119 dagar = 761,6 miljoner liter vid dessa 119 tillfällen. Wisby Tankers transporterade (761 600 000 / 1 432,5 =) 531 657 liter om dagen.
9. Västsahara, 2/2013, "Wisby Tankers ger bränsle åt ockupationen", http://www.vastsahara.net/owncontent/pdfmags/2013_2.pdf
10. Hela Gotland, 26 februari 2011, "Wisby Tankers bara växer", <http://www.helagotland.se/nyheter/artikel.aspx?ArticleId=4884967>
11. Casablanca Tankers AB, e-certifikat, http://www.wsrw.org/files/dated/2014-06-07/casablanca_tankers_e-certificate.pdf
12. Tanker Shipping & Trade, April/Maj 2012. <http://content.yudu.com/Library/Alwml/TankerShippingandTra/resources/content/18.swf>
13. Information om byggcertifikaten för de två fartygen finns i Norskt Internationellt Sjöfartsregister, <http://www.sjofartsdir.no/shipsearch/>
14. Västsahara, 2/2013, "Wisby Tankers ger bränsle åt ockupationen", http://www.vastsahara.net/owncontent/pdfmags/2013_2.pdf
15. Tanker Shipping & Trade, April/Maj 2012. <http://content.yudu.com/Library/Alwml/TankerShippingandTra/resources/content/18.swf>
16. Les ECO, 25 november 2013, Atlas Sahara met le paquet, <http://www.leseco.ma/business/16176-atlas-sahara-met-le-paquet>
17. Casablanca Tankers AB, årsrapport 2012, daterad den 30 maj 2013. http://www.wsrw.org/files/dated/2014-06-07/casablanca_tankers_annual-report_2012.pdf
18. Tanker Shipping & Trade, April/Maj 2012. <http://content.yudu.com/Library/Alwml/TankerShippingandTra/resources/content/18.swf>
19. Les membres du CORCAS, <http://www.corcas.com/fr/SearchResults/LesMembresduCORCAS.aspx>
20. Casablanca Tankers AB, Annual Report 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
21. WSRW.org, 19.06.2012, The tomato barons of the occupied Western Sahara, <http://www.wsrw.org/a214x2312>
WSRW har ställt följande frågor till Wisby Tankers med anledning av denna rapport:
 1. Vad, om något, har Wisby Tankers gjort för att bedöma de möjliga negativa effekter som handeln har på konflikten i Västsahara?
 2. Har Wisby Tankers ansökt om tillstånd för sina oljetransporter hos representanter för det västsahariska folket, det vill säga hos västsaharierna själva (och inte bosättare som förts in i området av Marocko)? Om ja, hur och när?
 3. Tror Wisby Tankers att sådana transporter skulle kunna få negativa konsekvenser för lösningen av konflikten i området? Om ja, vilka? Vad har Wisby Tankers gjort för att hantera de farhågor som förts fram?

”The Court’s conclusion is that the materials and information presented to it do not establish any tie of territorial sovereignty between the territory of Western Sahara and the Kingdom of Morocco or the Mauritanian entity. Thus the Court has not found legal ties of such a nature as might affect the application of General Assembly resolution 1514 (XV) in the decolonization of Western Sahara and, in particular, of the principle of self-determination through the free and genuine expression of the will of the peoples of the Territory.”

Internationella brottmålsdomstolen, 16 oktober 1975