

**Paul Turret****Directeur de l'Institut Supérieur d'Economie Maritime**

## LA FLOTTE FANTÔME RUSSE

Le 24 février 2022 a commencé la guerre de la Russie à l'Ukraine. La première conséquence maritime du conflit a été de réduire à presque rien le commerce maritime de l'Ukraine. En plaçant en zone de guerre la partie Nord de la mer Noire, les assurances maritimes ont rendu la zone commercialement très contraignante pour les navires de commerce. La Russie entendait bien maintenir ses exportations d'autant plus stratégiques qu'elle a pris une place importante dans le commerce international comme fournisseur de matières premières.

La dimension russe des échanges mondiaux couvre bien une grande variété de produits (énergies, minerais, grains) et présente un risque pour les secteurs dépendants comme pour le transport maritime. En 2021, la Russie représentait 9% des échanges maritimes de pétrole brut, 11% des produits raffinés, 8% du GNL, 13% du charbon. L'effort de guerre est donc financé par les énormes recettes liées aux ressources du sol et du sous-sol russes.

Le conflit russo-ukrainien n'a pris une dimension maritime internationale qu'avec les sanctions occidentales. En effet, l'UE, le Royaume-Uni, les États-Unis mais aussi le Japon et l'Australie ont décidé qu'une manière d'agir sur le conflit était de priver la Russie de ressources financières en contrariant son commerce mondial et ses moyens maritimes. Néanmoins, il s'agit uniquement de sanctions occidentales et non pas d'un processus international s'appuyant sur des décisions des Nations unies. Le commerce russe est donc, en droit, totalement libre.

Les sanctions européennes au printemps 2022 ont d'abord visé des produits non stratégiques : le charbon, les engrais, le fer, les produits sidérurgiques. Puis, ont suivi les interdictions visant le pétrole brut en décembre 2022 et les produits raffinés en février 2023. Le GNL d'origine russe a été exclu du Royaume-Uni dès 2022. Le 19e train de sanction européen fin 2025 le fera, mais seulement à partir de 2027 [1].

Privée de ses proches clients européens, la production russe de pétrole brut et de produits raffinés a donc trouvé en toute légalité de nouveaux clients et de nouvelles routes. Les raffineurs chinois et indiens ont bien compris l'opportunité d'un pétrole russe disponible et moins cher. Entre décembre 2022 et octobre 2025, l'Inde représente 38% et la Chine 47% des exportations de brut russe. Pour les produits raffinés, le principal marché est la Turquie avec 26%, suivent la Chine (12%) et le Brésil (11%) selon le think tank finlandais Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA)[2]. L'UE a fini par interdire les importations des produits pétroliers de pays tiers à base de pétrole russe.

Les sanctions ont visé des multitudes d'intérêts russes nationaux et particuliers. Il était notamment important de s'attaquer au monde maritime russe. Les Occidentaux ont pris des mesures d'interdiction de présence des navires russes dans leurs ports. Il fallait aussi cibler l'ensemble des acteurs liés à leurs activités et les priver de l'appui de moyens américains, britanniques et européens dans des services comme l'assurance, le financement, l'avitaillement...

La flotte russe ne représente que 1% de la flotte mondiale et est essentiellement concernée par les flux pétroliers et gaziers. Cela passe par les 150 navires de Sovcomflot, l'armement public hérité de l'URSS. Les Russes ont alors adopté le système classique du *shipping* de l'internationalisation de la gestion, fait de domiciliations et « d'offshorisations » exotiques. Le cas le plus connu est le *ship management* de Sovcomflot à Dubaï. Au-delà, les intérêts russes, à travers un millier d'entités identifiées, de sociétés-écrans, s'éparpillent à Hong Kong, mais aussi aux Seychelles, au Ghana, dans les îles. En parallèle, on constate une montée des navires sous des registres de pays africains. Est née alors la célèbre flotte fantôme.

Elle provient d'une volonté de dissimulation des destinations, mais aussi du plafonnement des prix, imposé par l'Union européenne, transitant sur les navires afin de réduire les recettes russes (60\$ le baril de brut fin 2022, 47,60\$ en juillet 2025). Les pays tiers peuvent acheter du pétrole russe en utilisant les services occidentaux, mais uniquement à un prix inférieur au plafond fixé. Un tiers du pétrole russe reste avec une flotte légale, notamment grecque.

La flotte fantôme existe donc pour contourner notamment le plafonnement des prix, mais elle se compose de deux blocs de navires, comme l'explique le site américain Windward[3]. Il y a autour de 1 300 navires de la « *grey fleet* », c'est-à-dire des navires identifiables qui participent aux flux russes. Elle est identifiable et quasi légale. Un autre bloc de 1 000 tankers forme la « *dark fleet* », littéralement « sous les radars » autant réglementaires que dans l'activité. Initiées pour les trafics sous sanctions américaines de l'Iran et du Venezuela, les pratiques de *dark fleet* posent des questions notamment en termes de sécurité maritime.

Une flotte très âgée est occupée à cette activité et les lacunes d'assurance laisseraient sans recours face à des pollutions. En 2022, 230 navires ont été vendus à des intérêts russes notamment par des sociétés occidentales.

Progressivement, les Occidentaux identifient des navires de la flotte fantôme. La liste européenne est autour 560. Les Américains, les Britanniques et les Australiens le font aussi. Les trois quarts des navires de la flotte fantôme seraient sous sanction, soit un ensemble de 1700 navires gérés par 500 sociétés. La flotte fantôme sert donc à la contrebande des sanctions occidentales.

Les navires fantômes désactivent les transporteurs (AIS) et falsifient les documents de transport pour devenir une flotte clandestine. En matière de documentation, privés des principaux registres internationaux libres sous pression occidentale, les navires ont des pratiques d'évitement. La flotte grise semi-légale pratique, le « *flag hopping* », le changement de registre sur de courtes périodes. La flotte noire peut être abordée de pavillons sans que le pays soit au courant ou avec de faux registres (90 en septembre, d'une vingtaine de pays). Pire, certains navires abordent des numéros d'immatriculation de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de navires mis à la casse ces dernières années, ce sont les « navires zombies ». Une forme de zone de non-droit se dessine sur les mers avec le conflit.

Dans la pratique, des petits navires sortent de mer Noire (30%), de Baltique (70%) et d'Extrême-Orient russe le pétrole brut ou les raffinés et les transfèrent coque à coque dans des zones de mouillage à des navires plus gros, chargés de réaliser les liaisons océaniques. Les transferts opérationnels en pleine mer de bateau à bateau, présentent des risques de pollution, mais non démesurés, et il n'y a pas eu d'accidents avec des pollutions importantes. Ces rendez-vous maritimes se produisent dans des zones abritées au Danemark, au Maroc, à Malte, en Grèce, en Malaisie ou en Corée sans que les pays concernés ne puissent ou ne veulent agir en raison du droit maritime international et de la convention onusienne de Montego Bay. Il semblerait que les navires soient maintenant plus présents dans les eaux de pays de l'UE pour faire ce genre d'activité.

Le principal problème n'est pas ces transferts en mer. La question de sécurité maritime est plutôt l'état de la flotte fantôme. Les navires sont âgés, en mauvais état, sans doute mal entretenus, non vérifiés par les sociétés de classification et non contrôlés par les autorités des ports. Ils sont peu ou pas assurés et surtout, ne bénéficient pas de la fondamentale responsabilité maritime qui couvrirait en partie les dégâts de pollutions. À ce jour, aucun accident n'a été déclaré, mais le risque environnemental existe bien.

Les choses changent-elles ? Plusieurs choses sont à prendre en compte. Déjà, plus d'un tiers des navires sont liés à des intérêts occidentaux. La flotte noire est souvent considérée comme purement russe, la flotte grise peut contenir des navires grecs. L'analyse de Windward implique bien un volume de 30% de navires grecs considérés comme conformes, car elle respecte le plafonnement des prix. La baisse du plafond de prix semble dissuader les Grecs en 2025. L'absence des navires grecs pourrait être une nouvelle difficulté pour la Russie.

Le G7 autorise les prestataires de services maritimes occidentaux à exporter vers des pays tiers avec la règle des prix plancher, comme expliqué plus haut. Un tiers du brut et les trois quarts des produits pétroliers russes se fait avec des navires du G7. À l'Europe donc d'interdire les services maritimes des flottes contrôlées par des intérêts de pays de l'UE en Grèce, Chypre et Malte. Ce devra être le sujet d'un prochain paquet de sanctions européennes.

L'autre question est le contrôle de la flotte illégale. La guérilla juridique occidentale a fait naître des pratiques illégales qui n'ont fait que pousser le curseur des pratiques déjà « obscures » du transport maritime traditionnel, et les Russes ont appliqué en grand la contrebande maritime inventée par les Iraniens. La solution est au niveau de l'OMI : renforcer le lien vérifiable immédiatement de la réalité du pavillon avec une administration maritime et les assurances. Les États pourraient alors contrôler systématiquement les navires et éventuellement procéder à leur arraisonnement. La question des transbordements de navires à navires ne devrait être possible qu'avec l'accord du pays concerné en termes de territorialité maritime.

La base du commerce est, elle, en évolution. Les sanctions américaines visent les exportateurs Rosneft et Lukoil. En Chine, les géants étatiques chinois Sinopec et PetroChina, comme les groupes pétroliers, sont restés à l'écart et maintenant, il faut faire disparaître les petits acheteurs du raffinage local chinois qui vont aussi connaître les foudres de l'Ouest. Les raffineries publiques indiennes ont suspendu leurs achats. L'épuisement de la demande est l'un des objectifs politiques, en transformant la flotte fantôme de moyen d'exporter à moyen de stockage. La flotte fantôme est bien un paramètre d'une guerre dont on espère toujours une issue...

---

### Notes de bas de page

[1] Commission européenne, « [EU adopts new sanctions against Russia](#) ».

[2] CREA, « [Three years of war – Tighter sanctions will slash Russian revenues by 20%](#) ».

[3] Entreprise américaine de l'IA maritime <https://windward.ai/glossary/what-is-the-dark-fleet/>