

LA FLOTTE FANTÔME

L'explosion au large de la Malaisie d'un tanker, le *Pablo*, en mai 2023 a mis en évidence un phénomène en plein développement : la *Ghost Fleet* ou flotte fantôme. Cette appellation sert à désigner un ensemble de navires participant aux exportations d'hydrocarbures d'États soumis à des sanctions internationales, tels que l'Iran, le Venezuela ou plus récemment la Russie. En réponse aux sanctions ces pays ont en effet mis en œuvre une stratégie d'évitement pour continuer à exporter leurs hydrocarbures par le biais d'une flotte fantôme. Aujourd'hui la plupart des études sur le sujet estiment qu'entre 10% et 20% de la flotte mondiale de tankers participerait à ces activités.

CONTOURNER LES SANCTIONS INTERNATIONALES

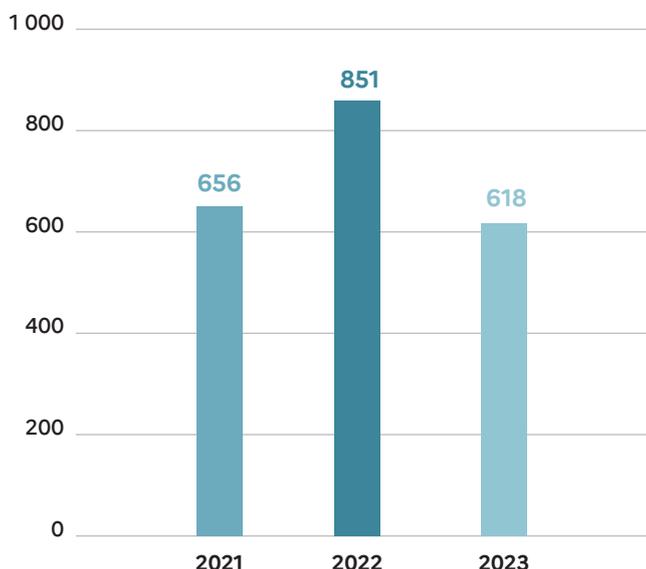
L'objectif des sanctions internationales est de priver les pays visés d'une partie de leurs revenus pétroliers. Dans le cas de la Russie, l'Union Européenne a par exemple imposé en décembre 2022 une limitation du prix de vente de son pétrole brut à 60 dollars le baril. Par extension, toute entité légale ayant contribué à exporter des hydrocarbures en dehors de ces prix peut être soumise à des sanctions en rétorsion. Dans ces conditions la majorité des armateurs, mais aussi des services associés au trafic maritime (banques, assureurs, entreprises portuaires...), sont incités à refuser tout lien avec le transport d'hydrocarbures ne respectant pas ces limitations.

Les États concernés ont donc mis en œuvre une stratégie d'évitement reposant sur la création de sociétés écrans d'armateurs, ne disposant pour certaines que d'une simple adresse postale et ne gérant parfois qu'un unique navire. La structure légale de ces entités rend par ailleurs souvent complexe l'identification de leurs propriétaires réels. Ces sociétés achètent de vieux navires qu'elles renomment ensuite pour les faire naviguer sous un pavillon de complaisance. Ce phénomène s'est notamment traduit en 2023 par une hausse de prix historique des tankers d'occasion de catégorie Afframax, les achats étant réalisés par des armateurs non identifiés dans 38% des ventes.

Une autre pratique courante des navires fantômes sont les transferts *ship-to-ship* (STS) en haute mer dans les eaux internationales. Ces transferts peuvent notamment permettre de « mélanger » des cargaisons légales et illégales de pétrole, chaque bateau se rendant ensuite dans une destination différente. En 2023 les principaux hubs des activités STS impliquant des navires s'étant rendus en Russie étaient au large de Ceuta, du Péloponnèse et de la Corée du Sud. De plus les bâtiments impliqués désactivent souvent leur géolocalisation AIS et ne reportent pas systématiquement ces STS. Ces pratiques servent à complexifier le suivi précis du cheminement des cargaisons d'hydrocarbures et l'application des sanctions correspondantes.



VENTE DE TANKERS PAR ANNÉE



LE RISQUE SÉCURITAIRE

Les activités de la *Ghost Fleet* engendrent toutefois un risque maritime important, comme l'illustre le cas du tanker *Pablo*. Battant pavillon gabonais, ce navire mis en service en 1997 a été victime d'une explosion au large de la Malaisie le 1^{er} mai 2023, entraînant le décès de trois membres d'équipages et l'abandon du bâtiment réduit à l'état d'épave flottante.

L'enquête des autorités malaisiennes a permis de déterminer que le *Pablo* avait changé de nom et de propriétaire à de multiples reprises au cours des années précédentes. Sous ses diverses identités le navire a notamment transporté à plusieurs reprises du pétrole iranien en contournant les sanctions internationales.

À la suite de l'incident, les autorités malaisiennes ont tenté de contacter sans succès le propriétaire du navire, qui s'est avéré être une société nommée le *Pablo Union Shipping* dont le *Pablo* était le seul bâtiment enregistré.

Très rapidement il est également apparu que le navire ne bénéficiait d'aucune assurance. Or en cas de naufrage d'un navire, la gestion de l'épave et les éventuels dédommagements sont normalement pris en charge par l'assureur. Concrètement, cela a conduit à ce que l'épave reste à flot au large de la Malaisie pendant près de six mois. Ce n'est qu'en janvier 2024 que les autorités malaisiennes ont finalement décidé de remorquer à leurs frais le *Pablo* dans un site de démolition en Indonésie.



Le *Pablo* continue de brûler avec les réservoirs de cargaison vides éventrés par les explosions. © Malaysian Maritime Enforcement Agency

Le cas du *Pablo* illustre les risques sécuritaires que pose le développement de la flotte fantôme. Les navires impliqués sont le plus souvent de vieux tankers qui ne bénéficient que d'un entretien minimum, sans compter qu'ils se livrent régulièrement à des pratiques risquées telles qu'éteindre leur géolocalisation ou réaliser des STS en haute mer. Le risque d'accident est donc particulièrement élevé. De plus, en l'absence d'assurance fiable, ce qui est souvent le cas de ces navires fantômes, les dommages (écologiques, décès, épaves...) ne sont pas pris en charge.

QUELLES CONTRE-MESURES ?

Conscient de ce phénomène de *Ghost Fleet*, les pays occidentaux ont tenté de l'endiguer, jusqu'ici sans succès. Cet échec relatif est dû à plusieurs facteurs.

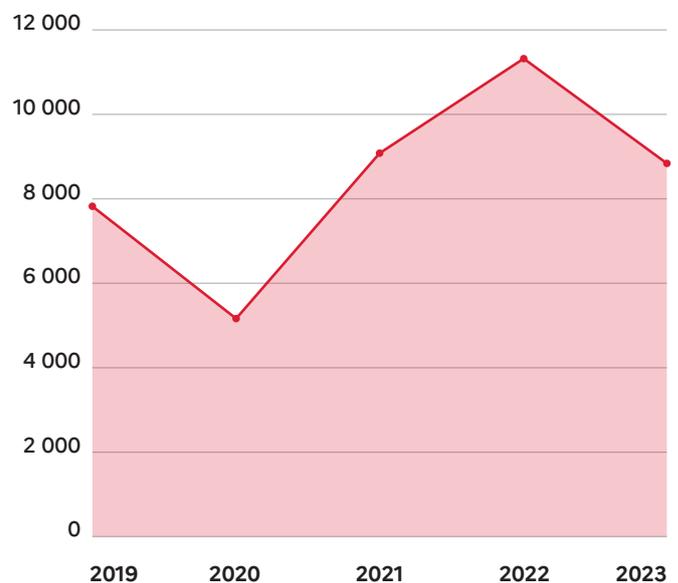
En premier lieu identifier formellement les navires impliqués est complexe du fait de leur changement régulier de nom, de pavillon et de propriétaire. Si environ 500 tankers sont considérés comme faisant très probablement partie de la flotte fantôme du fait de leurs activités passées, ce sont plus largement près de 1900 navires qui sont soupçonnés d'y participer.

D'autre part le cadre juridique est défavorable lorsque les transactions concernent des pays non occidentaux qui ne participent pas aux sanctions contre la Russie. Ainsi en 2023 près d'un quart des importations chinoises de pétrole provenaient de Russie, du Venezuela et d'Iran. Ces importations étaient le fait de raffineries de petites tailles, surnommés *teapots*, qui n'ont que très peu de liens avec le système financier international et sont donc peu vulnérables aux sanctions américaines et européennes. Un autre exemple est celui de l'armateur émiratis *Sun Ship Management*, qui a racheté près d'une centaine de tankers de la flotte du russe *Sovcomflot* et les utilise pour transporter du pétrole russe sous divers pavillons, et ce en dépit des sanctions.

Le risque sécuritaire posé par les navires fantômes peut néanmoins servir à justifier des mesures limitant leur liberté de navigation. Le Danemark envisage par exemple de refuser le passage du détroit d'Øresund aux navires ne disposant pas d'une assurance référencée, ce qui fermerait *de facto* l'accès à la Baltique pour les navires de la *Ghost Fleet*.

Enfin il est nécessaire de souligner que l'utilisation des navires fantômes ne permet que d'atténuer partiellement l'impact des sanctions internationales. Le système de la *Ghost Fleet* est coûteux, risqué et complexe à mettre en œuvre. Les hydrocarbures exportés de cette manière sont ainsi le plus souvent vendus en-dessous des cours du marché (mais au-dessus des limitations imposées par les sanctions).

REVENUS PÉTROLIERS DE LA RUSSIE
- en milliards de roubles -



© O.DEREVUCES/MANN