Transbordements de navire à navire, flottes fantômes et risque maritime

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Les zones de mouillage comme marché

Singapour est le premier port de soutage au monde et l'un des principaux centres de stockage et de mélange de pétrole, comme le décrivent les chapitres G.II et G.III. Une partie de cette activité se déroule hors des limites portuaires, où des pétroliers transfèrent leur cargaison d'un navire à l'autre. Les transbordements de navire à navire sont une technique légitime et éprouvée. Ils permettent aux négociants de fractionner les cargaisons, de les regrouper et d'utiliser de grands pétroliers pour les longs trajets et de plus petits pour la livraison. Ils ont généralement lieu en haute mer ou à la limite extérieure du port, selon des recommandations de sécurité émises par les secteurs du transport maritime et du pétrole.[1]

La même technique sert au contournement des sanctions. Une cargaison de pétrole russe, iranien ou vénézuélien peut être transférée en mer sur un autre pétrolier, parfois à plusieurs reprises, mélangée à du pétrole d'une autre origine et livrée avec des documents qui en dissimulent la provenance. Les ventes de brut déclarées par la

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Malaisie à la Chine illustrent l'ampleur de ce réétiquetage dans la région. Début 2023, elles atteignaient environ 1,5 million de barils par jour, alors que la Malaisie n'en produit qu'environ 400 000 par jour.[2] L'écart est communément attribué à du pétrole iranien et vénézuélien réétiqueté après un transfert en mer.

La Corée du Nord et les transferts en mer

La Corée du Nord a fait des transbordements de navire à navire un sujet des sanctions du Conseil de sécurité. Après que les résolutions 2375 et 2397 eurent plafonné ses importations de pétrole, le pays a eu recours à des transferts en mer pour obtenir des produits raffinés au-delà du plafond et pour vendre du charbon. La résolution 2397 a autorisé les États membres à saisir et immobiliser dans leurs eaux territoriales les navires qui fournissaient illicitement du pétrole, comme indiqué plus haut. Des entreprises singapouriennes sont apparues dans plusieurs de ces affaires. La plus connue est la poursuite engagée aux États-Unis contre un ressortissant singapourien accusé d'avoir utilisé le pétrolier *Courageous* pour livrer du pétrole à des navires nord-coréens par transbordement de navire à navire.[3]

La flotte fantôme russe et le prix plafond

Le plafonnement du prix du pétrole russe a donné au problème une nouvelle dimension. Le Groupe des Sept, l'Union européenne et leurs partenaires ont fixé le plafond du brut russe transporté par voie maritime à 60 dollars US le baril à compter du 5 décembre 2022 et ont ajouté des plafonds pour les produits raffinés en février 2023. Le transport maritime, l'assurance et le financement occidentaux ne peuvent servir ce commerce que si le pétrole est vendu à un prix égal ou inférieur au plafond.[4] L'Union européenne et le Royaume-Uni ont ensuite abaissé le plafond du brut à 47,60 dollars US le baril à partir de septembre 2025 puis, en vertu d'un mécanisme automatique qui le maintient 15 % en dessous du prix moyen du marché, à 44,10 dollars US à partir du 1er février 2026.[5] Le plafond a incité la Russie et ses acheteurs à transférer ce commerce sur des navires hors de portée des prestataires de

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

services occidentaux. Cette flotte de pétroliers vieillissants, souvent à la propriété opaque, battant pavillon de complaisance et assurés de manière incertaine, est connue sous le nom de flotte fantôme (shadow fleet ou dark fleet).

Sa croissance a été rapide. Les estimations la chiffraient à plus de 600 navires à la fin de 2022, dont 400 pétroliers de brut, et à 1 100 à 1 400 navires en décembre 2023. Un catalogue du gouvernement ukrainien recensait 1 337 navires en février 2026.[6] L'Organisation maritime internationale (OMI) s'est accordée en décembre 2023 sur une description de la flotte fantôme comme l'ensemble des navires se livrant à des opérations illégales aux fins de contourner des sanctions. Les exploitants recourent à des techniques bien connues : ils coupent le système d'identification automatique, émettent de fausses positions, transfèrent leur cargaison en mer et changent de nom, de pavillon et même de numéro d'identification.[7]

Les autorités occidentales ont répondu par la désignation de navires individuels. Le 10 janvier 2025, les États-Unis ont désigné 183 navires en une seule mesure, comme indiqué plus haut. Le Royaume-Uni a sanctionné 135 pétroliers en juillet 2025.[8] La désignation d'un navire a des conséquences immédiates à Singapour. Les banques refusent de financer ses cargaisons, les terminaux refusent de le traiter, les fournisseurs de soutage hésitent à l'avitailler et les agents maritimes risquent leur propre accès au dollar s'ils agissent pour son compte.

Le contrôle par l'État du port et les accidents

La flotte fantôme présente un risque pour la sécurité autant qu'un risque juridique. Singapour, dont les eaux portent l'un des trafics maritimes les plus denses du monde, a recours au contrôle par l'État du port pour y faire face. Au cours des cinq premiers mois de 2023, Singapour a immobilisé 33 pétroliers et chimiquiers qui n'avaient pas satisfait à l'inspection, soit davantage que sur toute la décennie précédant 2019. Elle avait immobilisé 28 pétroliers en 2022, pour la plupart au second semestre, et neuf pour le seul mois d'avril 2023.[9] Ces chiffres coïncident avec l'expansion de la flotte de pétroliers vieillissants qui transportaient du pétrole russe sans assurance occidentale.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Le danger est devenu visible le 19 juillet 2024, lorsque le pétrolier *Hafnia Nile*, battant pavillon singapourien, est entré en collision avec le pétrolier *Ceres I*, battant pavillon de Sao Tomé-et-Principe, près de Pedra Branca, à l'entrée orientale du détroit de Singapour. Des incendies se sont déclarés sur les deux navires, après quoi 36 membres d'équipage ont été secourus.[10] L'accident a illustré ce que signifie, pour un État côtier, l'absence d'assurance fiable. Lorsqu'un pétrolier dépourvu d'une couverture effective de protection et d'indemnisation provoque une marée noire ou une collision, les coûts du sauvetage, de l'assistance et du nettoyage peuvent retomber sur l'État et sur les victimes. Pour Singapour, le risque maritime lié au contournement des sanctions relève donc autant de la sécurité publique que de la conformité.

Les limites d'un État côtier

Les pouvoirs de Singapour sur la flotte fantôme sont limités par le droit de la mer. Les navires jouissent du droit de passage en transit dans le détroit de Singapour et le détroit de Malacca, qui sont des détroits servant à la navigation internationale. Les transferts effectués hors de la mer territoriale de Singapour relèvent de la juridiction d'autres États côtiers, ou d'aucun État côtier.[11] Singapour peut contrôler ce qui se passe dans son port et ses eaux territoriales. Elle peut inspecter et immobiliser les navires dangereux qui y font escale, refuser ses services aux navires désignés et poursuivre ses propres résidents. Elle ne peut pas faire la police de la haute mer au-delà de ses limites. La défense pratique repose donc sur le secteur privé, dont les banques, les assureurs, les exploitants de terminaux et les fournisseurs de soutage décident des navires qu'ils servent. La liste de contrôle à la fin de ce chapitre expose les questions qu'ils devraient se poser.

Notes

1. Wikipedia, « Ship-to-ship cargo transfer » (consulté en novembre 2026) : les transferts ont lieu « at open sea or at OPL (outer port limit) » ; les opérations suivent les lignes directrices de l'Oil Companies International Marine Forum et de l'International Chamber of Shipping ; les règles de l'OMI exigent un

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

manuel des opérations STS approuvé et la conservation des registres pendant trois ans en vertu de la résolution MEPC.186(59) du 17 juillet 2009. ↩

2. Wikipedia, « Russian oil price cap » (consulté en novembre 2026), section sur janvier–mars 2023 : la Malaisie a déclaré avoir porté ses ventes de brut à la Chine à « 1.5m b/d even though Malaysia only produces 400,000 b/d », citant CNBC. ↩

3. US Department of Justice, 2021 : inculpation du ressortissant singapourien Kwek Kee Seng et action en confiscation civile contre le pétrolier M/T *Courageous* pour des livraisons de pétrole à des navires nord-coréens par transbordement de navire à navire. ↩

4. Wikipedia, « Russian oil price cap » (consulté en novembre 2026) : plafond de 60 $ le baril en vigueur depuis le 5 décembre 2022 ; plafond des produits raffinés devant entrer en vigueur le 5 février 2023 ; les personnes américaines ne peuvent fournir de services que si le prix est égal ou inférieur au plafond ; les lignes directrices révisées de l'OFAC du 20 décembre 2023 exigent des attestations à chaque chargement ou enlèvement de pétrole russe. ↩

5. Règlement (UE) 2025/1494 du Conseil du 18 juillet 2025 (dix-huitième train de sanctions), art. 3 quindecies : plafond dynamique égal au prix moyen du marché diminué de 15 %, réexaminé tous les six mois ; plafond de 47,60 dollars US à compter du 3 septembre 2025 et de 44,10 dollars US à compter du 1er février 2026. Les chiffres britanniques sont confirmés par l'Office of Financial Sanctions Implementation, *UK Maritime Services Ban and Oil Price Cap: Industry Guidance*, gov.uk (mis à jour en janvier 2026) : plafond du brut de 47,60 dollars US, abaissé à 44,10 dollars US le 31 janvier 2026 à 23 h 01 GMT. ↩

6. Wikipedia, « Russian shadow fleet » (consulté en novembre 2026) : « over 600 ships in the Russian shadow fleet, 400 of which were crude oil tankers » à la fin de 2022 ; « the fleet consisted of 1,100–1,400 ships » en décembre 2023 ; le catalogue du gouvernement ukrainien recense « 1337 ships » en février 2026. ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

7. Wikipedia, « Russian shadow fleet » (consulté en novembre 2026) : les tactiques comprennent le « disabling transponders », le « transmitting false data », le « ship-to-ship transshipment » et le changement des numéros d'identification OMI ; ces pratiques « increase the risk of collisions and spillages » ; Wikipedia, « Russian shadow fleet » (consulté en novembre 2026) : en décembre 2023, l'OMI « agreed on a precise definition » des navires fantômes comme « ships that are engaged in illegal operations for the purposes of circumventing sanctions ». ↩
8. Wikipedia, « Russian shadow fleet » (consulté en novembre 2026) : le 10 janvier 2025, le Trésor américain a ajouté « about 180 vessels » à sa liste ; en juillet 2025, le Royaume-Uni a imposé des sanctions à « 135 oil tankers » ; l'Australie a sanctionné 60 navires en juin 2025. ↩
9. Oilprice.com, « Singapore Detains Record Number Of Oil Tankers As Shadow Fleet Expands », 31 mai 2023, citant des données du Tokyo MOU rapportées par Bloomberg : 33 pétroliers immobilisés depuis le début de 2023, davantage que sur toute la décennie précédant 2019 ; 28 en 2022, pour la plupart au second semestre ; neuf en avril 2023, le chiffre le plus élevé depuis au moins 2010. ↩
10. Wikipedia, « 2024 in Singapore » (consulté en novembre 2026), entrée du 19 juillet 2024 : incendies après une collision près de Pedra Branca entre le « São Tomé and Príncipe-flagged tanker *Ceres I* » et le pétrolier *Hafnia Nile* battant pavillon singapourien ; « Thirty-six people are rescued ». ↩
11. Convention des Nations unies sur le droit de la mer, 1982, partie III, section 2 (passage en transit), articles 37 à 44, un.org : art. 37 (champ d'application), art. 38 (droit de passage en transit), art. 42 (lois et règlements des États riverains de détroits relatifs au passage en transit) et art. 44 (obligations des États riverains de détroits). ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com