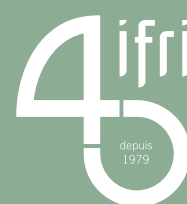


NOTES
DE L'IFRI



JUIN
2026



Lutter contre la flotte fantôme

La France en action

Centre des études
de sécurité

Guillaume FURGOLLE

L’Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche, d’information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 1979 par Thierry de Montbrial, l’Ifri est une fondation reconnue d’utilité publique par décret du 16 novembre 2022. Elle n’est soumise à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux.

L’Ifri associe, au travers de ses études et de ses débats, dans une démarche interdisciplinaire, décideurs politiques et experts à l’échelle internationale.

Les opinions exprimées dans ce texte n’engagent que la responsabilité de l’auteur.

ISBN : 979-10-373-1246-4

© Tous droits réservés, Ifri, 2026

Couverture : « Des équipes de la Marine nationale arraisonnent le pétrolier Tagor au large de la Bretagne le 31 mai 2026 » © État-Major des Armées

Comment citer cette publication :

Guillaume Furgolle, « Lutter contre la flotte fantôme. La France en action »,
Notes de l’Ifri, Ifri, juin 2026.

Ifri

27 rue de la Procession 75740 Paris Cedex 15 – FRANCE

Tél. : +33 (0)1 40 61 60 00 – Fax : +33 (0)1 40 61 60 60

E-mail : accueil@ifri.org

Site internet : ifri.org

Auteur

Guillaume Furgolle est chercheur au Centre des études de sécurité (CES) de l'Ifri et membre du Laboratoire de recherche sur la défense (LRD). Diplômé de l'école navale, officier d'active dans la Marine nationale, et breveté de l'École de guerre depuis 2015, il s'appuie sur son expérience opérationnelle et d'état-major pour contribuer aux réflexions sur la réflexion stratégique navale, les enjeux de sécurité maritime et l'emploi des forces aéronavales.

Résumé

La flotte fantôme, qui représente aujourd'hui 10 % de la flotte mondiale de navires de commerce et continue de croître, est un phénomène structurel alimenté par la surcapacité maritime et la logique de contournement des sanctions internationales, qui met au défi le monde maritime dans son ensemble. La Russie, plus spécifiquement, a largement recours à des navires « fantômes » pour exporter son pétrole, mais aussi potentiellement dans le cadre de sa campagne hybride déstabilisatrice dirigée contre les pays européens.

À ce titre, la lutte contre la flotte fantôme recouvre trois enjeux pour la France : entraver le financement de l'effort de guerre russe *via* la vente de pétrole en contournement des sanctions internationales, contraindre l'utilisation possible de ces navires comme plateformes pour des actions hybrides, et limiter le risque humain et environnemental que constitue la présence dans les approches maritimes françaises de certains de ces navires opérant dans un état bien en deçà des standards de navigation.

Après l'électrochoc de l'affaire du possible sabotage d'un câble sous-marin en Baltique par le pétrolier EAGLE S en décembre 2024, la France a adopté une stratégie volontariste d'entrave ciblée, capitalisant sur la performance de son dispositif interministériel d'action de l'État en mer, autour d'actions légales contre des navires-cibles choisis. Cette stratégie s'est matérialisée par l'arraisonnement du BORACAY en septembre 2025, puis plusieurs interceptions ont suivi : GRINCH, DEYNA, TAGOR et DELIVER dernièrement.

Au-delà de l'action purement nationale, la France s'est mobilisée sur le plan politique comme opérationnel pour fédérer ses partenaires européens autour de cette initiative, afin de maximiser la capacité d'entrave vis-à-vis de la Russie. On dénombre à ce jour 14 actions européennes contre des navires de la flotte fantôme depuis avril 2025, ce qui illustre le succès de la démarche et la réelle capacité d'entraînement française en la matière.

Ces actions d'entrave concourent au signalement stratégique vis-à-vis de la Russie, en démontrant la volonté et la capacité des pays européens à se défendre activement, au-delà du champ de la confrontation militaire directe. En outre, les réactions russes à ces actions, qui vont *crescendo*, montrent que

cette « stratégie des 1 000 entailles¹ » commence à porter ses fruits en matière d'atteinte à l'effort de guerre russe et mérite d'être poursuivie.

L'action contre la flotte fantôme est néanmoins freinée par trois facteurs limitants : le risque de rétorsion russe, les contraintes matérielles et opérationnelles de l'arraisonnement de navires en haute mer, et la complexité du traitement juridique des cas, liée à l'application du droit maritime international issu de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) et des législations nationales.

Des pistes de réflexion existent toutefois pour aller plus loin dans la lutte contre la flotte fantôme, phénomène par nature supranational. Cela passera vraisemblablement par un renforcement de la coordination européenne, notamment en matière de partage de renseignements, une ventilation intelligente de l'effort entre pays européens plus ou moins exposés aux contre-mesures russes, ou encore le développement par chaque pays européen de son arsenal juridique répressif en la matière. Enfin, à une plus grande échelle, cela supposera l'accentuation de l'effort diplomatique, déjà initié par l'Union européenne (UE), de sensibilisation et de responsabilisation des autres acteurs du monde maritime, notamment les États dont les registres maritimes sont les plus concernés.

En complément, une éventuelle manœuvre de la Russie consistant à transférer massivement les navires fantômes qui œuvrent à son profit sous pavillon russe ou d'un de ses pays partenaires mettrait en confrontation l'objectif stratégique européen d'entrave à l'effort de guerre russe et le principe de respect du droit maritime international. Si elle n'est pas la panacée pour la Russie, cette possibilité mérite néanmoins d'être prise en considération.

Au-delà, la lutte contre la flotte fantôme, qui prend de l'ampleur et porte atteinte plus largement au commerce maritime international légitime, justifie un effort plus global qui dépasse la stratégie européenne ciblée d'entrave à l'effort de guerre russe. Il y a en effet un enjeu majeur à combattre le phénomène à la racine et à l'échelle internationale, dans un monde qui peine à se fédérer autour des grands enjeux internationaux.

1. Stratégie développée par al-Qaïda dans les années 2000, qui visait à épuiser peu à peu l'adversaire *via* une multiplication d'attaques *low-cost* en vue d'atteindre le seuil de saturation de la résilience.

Abstract

The ghost fleet, which today accounts for 10% of the global merchant fleet and continues to grow, is a structural phenomenon fueled by maritime overcapacity and the intent to circumvent international sanctions, posing a challenge to the maritime world as a whole. Russia, more specifically, makes extensive use of “ghost” ships to export its oil, but also potentially as part of its destabilizing hybrid campaign directed against European countries.

As such, the fight against the ghost fleet involves three key challenges for France: hindering the financing of Russia’s war effort through oil sales that circumvent international sanctions; restraining the potential use of these vessels as platforms for hybrid operations; and limiting the human and environmental risks posed by the presence in French maritime approaches of some of those vessels operating in a condition that falls far short of navigation standards.

Following the shock of the incident involving the possible sabotage of a submarine cable in the Baltic Sea by the oil tanker EAGLE S in December 2024, France adopted a proactive strategy of targeted disruption, capitalizing on the effectiveness of its interministerial mechanism for law enforcement at sea, centered on legal actions against selected target vessels. This strategy culminated in the boarding of the BORACAY in September 2025, followed by several subsequent interceptions: GRINCH, DEYNA, TAGOR and DELIVER, more recently.

Beyond action at the national level, France has mobilized both politically and operationally to rally its European partners behind this initiative, with the aim of maximizing the ability to counter Russia. To date, there have been 14 European actions against ships in the ghost fleet since April 2025, illustrating the success of this approach and France’s genuine spearheading power in this area.

These disruptive actions contribute to sending a strategic message to Russia by demonstrating the willingness and ability of European countries to actively defend themselves, beyond the realm of direct military confrontation. Furthermore, Russia’s increasingly intense reactions to these actions show that this “strategy of 1,000 cuts” is beginning to bear fruit in terms of undermining Russia’s war effort and deserves to be continued.

Action against the ghost fleet is nevertheless hampered by three limiting factors: the risk of Russian retaliation, the material and operational constraints of boarding ships on the high seas, and the complexity of the legal handling of such cases, linked to the application of international

maritime law derived from the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and national legislations.

There are, however, avenues for further action in the fight against the ghost fleet, a phenomenon that is by its very nature supranational. This will likely involve strengthening European coordination—particularly with regard to intelligence sharing—a strategic allocation of resources among European countries that are diversely exposed to Russian countermeasures, and the development by each European country of its own legal framework for enforcement in this area. Finally, on a larger scale, this will require intensifying the diplomatic effort—already initiated by the European Union (EU)—to raise awareness and have other actors in the maritime world assume full responsibility, particularly those states whose shipping registers are most affected.

In addition, a potential move by Russia to massively transfer ghost ships operating for its benefit under the Russian flag or that of one of its partner countries would confront the European strategic objective of hindering Russia's war effort with the principle of respect for international maritime law. While this is not a panacea for Russia, this possibility nonetheless deserves to be considered.

Beyond that, the fight against the ghost fleet—which is growing in scale and more broadly undermining legitimate international maritime trade—warrants a more comprehensive effort that goes beyond the targeted European strategy of hindering Russia's war effort. Indeed, there is a major challenge in combating this phenomenon at its root and on an international scale, in a world that is struggling to unite around major international issues.

Sommaire

INTRODUCTION	8
AU DÉFI DE LA FLOTTE FANTÔME.....	9
L’ACTION DE LA FRANCE : UNE DÉMARCHE VOLONTARISTE QUI SE VEUT MOBILISATRICE	13
DES FREINS À L’ACTION D’ENTRAVE.....	16
ALLER PLUS LOIN DANS LA LUTTE CONTRE LA FLOTTE FANTÔME ..	19
CONCLUSION	24

Introduction

Le 27 septembre 2025, le pétrolier BORACAY est arraisonné par une équipe de la Marine nationale au large du golfe de Gascogne, au motif d'un défaut de justification de nationalité et de refus d'obtempérer. Le navire est dérouté vers Saint-Nazaire où il est mis au mouillage pour instruction du cas. Après plusieurs jours d'enquête et la garde à vue de son capitaine, le navire est autorisé à reprendre la mer, mais le capitaine sera appelé à comparaître puis condamné quelques mois plus tard par le tribunal correctionnel de Brest à un an de prison ferme pour « refus d'obtempérer ».

Une intervention de ce type sur un navire dans les approches maritimes françaises n'est pas sans précédent, au titre de l'action de l'état en mer coordonnée par les préfetures maritimes, et le mode d'action utilisé ici est une application classique par la Marine nationale des procédures d'enquête de pavillon. Le cas du BORACAY sort toutefois de l'ordinaire car il ne s'inscrit pas en réaction à un événement de mer mais procède de la mise en œuvre d'une stratégie ciblée. En effet, ce navire est fortement suspecté d'être lié à la flotte fantôme, cet amalgame de navires accusés d'appuyer des activités commerciales illicites par voie maritime, et l'action à son encontre vise à marquer la détermination de la France à contrecarrer ce type de pratique par la Russie en soutien à son effort de guerre contre l'Ukraine.

Cette action française, qui sera suivie par plusieurs autres, met en lumière la menace et le défi que représente la flotte fantôme. Elle invite à considérer dans son ensemble l'action française et européenne d'entrave à la flotte fantôme russe, et à en déterminer la portée et les limites. Enfin, elle appelle à considérer des pistes de réflexion pour aller plus loin dans la démarche d'entrave à ce phénomène global qui prend de l'ampleur.

Au défi de la flotte fantôme

Par nature irrégulière, la flotte fantôme ne connaît pas de définition précise, de même que les appellations varient : *Ghost*, *Shadow*, *Dark* voire *Gray Fleet*. En France, le seul nom retenu institutionnellement est « flotte fantôme ». Il serait trompeur de concevoir cette flotte comme un tout cohérent et organisé, car il s'agit davantage selon les experts du monde maritime d'un ensemble de navires partageant certaines caractéristiques récurrentes parmi les suivantes : des liens de propriété opaques, un âge avancé et/ou un état général dégradé par rapport au standard des navires de transport de matières, une couverture inexistante ou insuffisante en matière d'assurance maritime, des pratiques de navigation non réglementaires ou encore une implication dans le transport illicite de marchandises, voire un éventuel contrôle au moins partiel par un État contournant des sanctions internationales.

Le phénomène de la flotte fantôme est structurel, en ce sens qu'il résulte de la conjonction entre un facteur économique – la surcapacité du transport maritime – et un facteur géopolitique – la mise sous sanctions internationales d'États dits « voyous ». En matière de pétroliers, par exemple, la surcapacité, entendue comme le différentiel entre la capacité cumulée de transport et la quantité de marchandises à transporter, est l'héritage de mauvais choix d'investissement liés aux différents emballements mondiaux sur le marché des hydrocarbures². La durée de vie d'un navire pétrolier se situant entre 20 et 30 ans, la construction d'un navire a un impact sur le secteur longtemps après sa mise en service. Face à la surcapacité et à la baisse de valeur et de rentabilité induites pour les navires, les opérateurs économiques du monde maritime se voient contraints soit de revendre leurs navires les plus anciens, soit de recourir à des activités plus lucratives potentiellement illégales. Les ressorts criminogènes de cette surcapacité maritime ont été décrits en détail³. Or, les sanctions internationales créent un terreau lucratif pour les acteurs peu scrupuleux prêts à les contourner, avec des risques somme toute limités. Des États sous sanctions tels que l'Iran ou la Corée du Nord se sont ainsi vraisemblablement appuyés sur des navires « fantômes » depuis des années, voire des décennies^{4,5}, et avant eux l'Afrique du Sud⁶. Néanmoins, la

2. Y. Giron & C. Britz, « Toxicité de la surcapacité maritime », *Sécurité Globale*, vol. 2018/1, n° 13, 2018, p. 37-49.

3. *Ibid.*

4. « The Ghost Armada », United Against Nuclear Iran, 30 avril 2025, disponible sur : www.unitedagainstnucleariran.com.

5. *Ibid.*

pratique a explosé après l'imposition d'un prix plafonné sur le pétrole russe en décembre 2022, et le nombre de navires impliqués a crû très significativement.

Le nombre total de navires concernés à un instant T reste difficile à déterminer en raison de la définition floue de navire « fantôme » et de la volatilité inhérente à cette pratique illicite de l'activité maritime, certains navires étant employés par leurs armateurs aussi bien pour des activités licites qu'illicites. En outre, l'ampleur du phénomène continue d'évoluer au diapason de la rentabilité de la pratique. Une évaluation réalisée en août 2025 par le courtier maritime BRS Brokers estimait toutefois le nombre de pétroliers fantômes à 1 140, soit 18 % de la flotte mondiale de pétroliers⁷. S'ajoutent aux pétroliers des navires d'autres types, par exemple des vraquiers, pour transporter d'autres marchandises sous sanctions, même si leur nombre est vraisemblablement bien inférieur. Le site d'intelligence maritime Kpler estimait le nombre total de navires fantômes à 3 300 fin 2024, soit 10 % de la flotte mondiale de navires de commerce⁸, mais cette flotte continue de prendre de l'ampleur.

Au-delà du défi global pour l'ordre international établi que représente la pratique du contournement par voie maritime des sanctions internationales, ce phénomène pose un problème concret pour la France à plusieurs égards.

Premièrement, en appuyant la vente de pétrole par la Russie sans se conformer au régime de sanctions internationales, elle permet le financement de l'effort de guerre contre l'Ukraine, la vente de pétrole et de gaz représentant environ 40 % des revenus de l'État russe. La croissance régulière des acheminements russes de pétrole et de gaz *via* la flotte fantôme, qui ont plus que triplé entre avril 2022 et juin 2024 selon les estimations de la Kyiv School of Economics⁹, illustre l'importance accrue de la vente de produits pétroliers et la contribution directe de la flotte fantôme. La Russie aurait ainsi investi l'équivalent de plus de 10 milliards de dollars pour mettre sur pied une flotte fantôme à cette fin.

Ensuite, les navires de la flotte fantôme pourraient également servir à appuyer la campagne hybride menée par la Russie contre les pays européens. L'opacité autour de leurs liens de rattachement offre à la Russie l'opportunité de mener des actions malveillantes ou de renseignement depuis ces plateformes tout en entretenant un déni plausible en matière

6. N. Mulder, « The Deep History of the Shadow Fleet », *Weltinnenpolitik*, 17 octobre 2025, disponible sur : <https://weltinnenpolitik.substack.com>.

7. S. Chambers, « Shadow Tanker Fleet Still Growing by 30 Ships a Month Despite Increased Sanctions », *Splash 247*, 5 août 2025, disponible sur : <https://splash247.com>.

8. D. Ampatzidis, A. Stuart-Grumbar *et al.*, « The Expanding Role of the Grey Fleet », Kpler, disponible sur : www.kpler.com.

9. A. Johnson, « Russia's Shadow Fleet: A Growing Threat », *International Bar Association*, 3 février 2025, disponible sur : www.ibanet.org.

d'attribution de l'acte. Le BORACAY déjà évoqué est suspecté d'avoir servi de plateforme de lancement pour les drones qui ont survolé illégalement l'aéroport de Copenhague puis de nombreux sites sensibles en septembre 2025, d'après les investigations menées par les autorités danoises¹⁰ et par des étudiants en journalisme allemands¹¹. Si l'intentionnalité de cet acte n'a jamais pu être établie, la présence confirmée de deux agents de sécurité russes à bord du BORACAY, dont un ancien de la société Wagner¹², illustre tout aussi bien l'importance de ces cargaisons pour la Russie que la possibilité d'utiliser ces navires comme plateformes à des fins déstabilisatrices ou militaires.

Enfin, la flotte fantôme représente une menace environnementale majeure pour les approches maritimes françaises, qui sont traversées par les routes d'exportation du pétrole russe. Les ports russes de la Baltique couvrent environ 60 % des exportations pétrolières totales du pays, avec pour destinations principales l'Inde et la Chine, qui achètent à elles deux plus de 80 % du pétrole brut russe. La majorité de la flotte fantôme russe est ainsi composée de pétroliers de grande taille, transportant entre 100 000 et 150 000 tonnes de pétrole chacun. Parmi ces navires, ceux qui sont anciens et mal entretenus sont fortement susceptibles de connaître des avaries, ce qui génère des risques pour la navigation, notamment dans les espaces de navigation resserrés (Pas-de-Calais, rail d'Ouessant), mais également de potentielles causes de marées noires majeures. Or, en cas d'incident, l'insuffisance potentielle d'assurance imposerait *de facto* à l'État côtier d'assumer le coût des dommages éventuellement occasionnés si le propriétaire ne pouvait être contraint à le faire. C'est ce risque environnemental qui a motivé deux interventions suédoises sur des navires réalisés en avril dernier (voir les cas FLORA 1 et HUI YUAN dans le tableau joint).

Au regard de ces trois défis qui touchent directement la France, il y a un enjeu à contraindre le passage des navires de la flotte fantôme *a minima* dans les eaux sous juridiction française, et une action contre la flotte fantôme semble légitime et nécessaire. Cet état de fait a été bien compris et pris en compte au plus haut niveau de l'État.

Pour autant, la jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer de Hambourg va dans le sens d'un respect strict des principes de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) et de la limitation de la juridiction et des droits de visite, d'arraisonnement et de saisie exercés par les États côtiers dans leur zone économique exclusive

10. D. Sabbagh, « French Military Detain Two After Boarding Russia-linked Oil Tanker Suspected of Launching Drones », *The Guardian*, 1^{er} octobre 2025, disponible sur : www.theguardian.com.

11. H. Van Ess, « They Droned Back », *Digital Digging*, 11 décembre 2025, disponible sur : www.digitaldigging.org.

12. « Procès du "Boracay" : deux agents russes étaient présents à bord du pétrolier arraisonné par la Marine nationale », *Le Marin*, 23 février 2026, disponible sur : <https://lemarin.ouest-france.fr>.

(cf. arrêt de 1999 dans l'affaire du pétrolier Saiga). Si l'arrêt de 2014 dans l'affaire du Virginia G. reconnaît le droit d'un État côtier de réglementer aussi les activités de ravitaillement en carburant des navires de pêche, c'est parce qu'il est perçu comme dérivant directement du droit des États côtiers, reconnu par la Convention, à réglementer les activités de pêche dans leur zone économique exclusive. Les bases légales d'une action hors des eaux territoriales contre les navires de la flotte fantôme ne sont donc pas si larges ni évidentes, et restent à consolider.

L'action de la France : une démarche volontariste qui se veut mobilisatrice

C'est la découverte en décembre 2024 de la dégradation d'un câble électrique sous-marin par le pétrolier EAGLE S¹³, troisième événement de ce type en mer Baltique depuis 2022, qui a agi comme un électrochoc en Europe en mettant en lumière la menace des navires de la flotte fantôme, au-delà du seul volet économique. Un peu plus tard, le remorquage contraint par l'Allemagne du pétrolier EVENTIN jusqu'au port de Sassnitz à la suite d'une avarie en janvier 2026 a illustré le risque environnemental de ces navires pour les pays côtiers.

Après l'incident du EAGLE S, les autorités françaises ont fait le choix en 2025 d'une approche active et volontariste pour lutter contre la flotte fantôme, avec un objectif double : contrarier l'effort de guerre russe en allant au-delà de la seule imposition des sanctions, et imposer un coût à la campagne hybride russe contre les pays européens.

L'action à l'encontre du BORACAY a ainsi constitué la première matérialisation de cette stratégie d'entrave, en capitalisant pleinement sur l'efficacité et la robustesse du dispositif français pour l'action de l'État en mer : système intégré de surveillance des approches maritimes, coordination inter-administrations, y compris opérationnelle, par les préfetures maritimes, traitement administratif de bout en bout *via* les procureurs de la République compétents en matière d'affaires maritimes.

Le BORACAY n'est pas un cas isolé. Le pétrolier GRINCH, listé comme appartenant à la flotte fantôme¹⁴, a été intercepté par les forces françaises en mer d'Alboran, au sud de l'Espagne, en janvier 2026. En mars 2026, le pétrolier DEYNA a été intercepté au sud des Baléares. Enfin, fin mai 2026, le pétrolier TAGOR a été arraisonné très au large de la pointe de Bretagne. Ces trois dernières actions ont bénéficié du concours de pays alliés.

13. R. Rosman, « What to Know about Finland, Russia's "Shadow Fleet" and a Severed Undersea Cable », *NPR*, 31 décembre 2024, disponible sur : www.npr.org.

14. La flotte fantôme étant un amalgame fluctuant, il n'y a pas de liste unifiée des navires en faisant partie. Se côtoient des listes établies par les acteurs du monde maritime, des listes étatiques (Ukraine), des listes d'organisations non gouvernementales, des listes issues de renseignements en sources ouvertes, des listes de navires sous sanctions (États-Unis, Royaume-Uni, Union européenne), etc. Ces listes sont régulièrement actualisées.

L'intention derrière la stratégie française est de passer de cas subis (EAGLE S et EVENTIN) à des cibles choisies dans une logique d'entrave¹⁵. Si les critères de choix restent bien évidemment confidentiels, ils sont vraisemblablement une combinaison de la capacité française à agir sur la cible (traitement de bout en bout) et de la pertinence de celle-ci (rattachement établi avec la flotte fantôme au service de la Russie).

Au-delà de l'approche purement nationale, la France a cherché à fédérer ses partenaires européens autour de cette initiative, afin de maximiser la capacité d'entrave vis-à-vis de la Russie. En effet, certains pays peuvent jouer un rôle clé en la matière, du fait de leur proximité géographique avec les routes de transit des navires de la flotte fantôme russe, notamment l'Allemagne, le Danemark, le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Italie. Une réunion des chefs d'état-major européens s'est tenue à Paris en octobre 2025 à l'initiative de la France, pour coordonner la réponse européenne dans ce domaine¹⁶, vraisemblablement suivie depuis par des échanges nourris entre états-majors. Depuis cette date, on peut lister 14 interventions sur des navires par des pays européens, dont cinq par la France (voir détail en annexe), ce qui illustre l'ampleur de la réponse à l'échelle européenne ainsi que la crédibilité et la capacité d'entraînement de la France en matière d'action en mer.

Si ces actions peuvent sembler très ponctuelles à l'échelle de la flotte fantôme, la manœuvre reste néanmoins significative sur le plan stratégique. Tout d'abord, elle permet de mettre la pression sur l'écosystème maritime associé à la flotte fantôme, en faisant dorénavant peser un véritable coût dissuasif sur ce type de pratiques : pénalités de retard de livraison liées à l'immobilisation du navire, amendes à l'encontre du capitaine ou de l'armateur. Ensuite, en mettant en lumière la collusion entre activité économique et activité étatique à l'occasion des inspections des navires arraisonnés¹⁷, elle permet d'exposer les actions malveillantes de la Russie à partir de navires civils, ce qui en accroît le discrédit diplomatique vis-à-vis des pays tiers. Enfin, cela concourt plus généralement au signalement stratégique vis-à-vis de la Russie, en montrant que les pays européens ont la volonté et la capacité de se défendre activement, au-delà du champ de la confrontation militaire directe.

Les réactions russes croissantes aux récentes actions françaises et européennes en la matière montrent que la Russie sent ses intérêts menacés par ces piqures d'aiguillon. Elles se matérialisent sous la forme de dénonciations officielles par le Kremlin de ces actes qualifiés de piraterie mais aussi, dernièrement et plus concrètement, de patrouilles navales le

15. Éléments issus d'entretiens réalisés avec la DGRIS et le SGDSN en mai 2026.

16. « Flotte fantôme russe : Emmanuel Macron annonce une réunion de chefs d'état-major européens dans "les prochains jours" », *Le Parisien*, 2 octobre 2025, disponible sur : www.leparisien.fr.

17. À l'instar des deux agents russes découverts à bord du BORACAY.

long des routes de transit des navires de la flotte fantôme en vue de dissuader des tentatives occidentales d'arraisonnement. Si la présence navale russe dédiée a débuté dès juin 2025 dans le golfe de Finlande¹⁸, elle a changé de dimension cette année, avec des patrouilles couvrant toute la Baltique, le déploiement récent de la frégate Severomorsk en protection au nord de l'Allemagne, ou encore la présence prolongée de la frégate Admiral Grigorovich dans la Manche¹⁹.

À cet égard, l'effort européen d'entrave en mer de la flotte fantôme russe mérite d'être poursuivi et même amplifié. Au-delà, la flotte fantôme dans son ensemble représente un défi croissant qui appelle une réponse. Pour autant, un certain nombre de contraintes et limites pèsent sur la volonté des Européens d'aller plus loin en la matière.

18. « Finnish Defense Minister: Russia Started Using Warships to Escort Shadow Fleet Tankers », *The Baltic Sentinel*, 28 mai 2025, disponible sur : <https://balticsentinel.eu>.

19. « Missile Frigate “Admiral Grigorovich” Protected Oil Tankers in the English Channel », *WW1.ru*, 9 avril 2026, disponible sur : <https://www1.ru>.

Des freins à l'action d'entrave

Si la dynamique européenne de lutte contre la flotte fantôme russe est vertueuse et résolument lancée, et si la « stratégie des 1 000 entailles » semble porter ses fruits, il existe toutefois des facteurs limitant l'action contre les navires fantômes. L'efficacité en la matière suppose une conjonction de facteurs : la volonté politique d'agir ouvertement contre les intérêts russes, en s'exposant potentiellement à des mesures de rétorsion ; la capacité matérielle à agir au large contre des navires non coopératifs, éventuellement protégés²⁰ ; et enfin l'existence d'un droit national et d'un système judiciaire qui permettent de mener à son terme le traitement administratif des cas. Or l'existant dans ces trois aspects varie significativement d'un pays européen à l'autre.

En matière de rétorsion, la Russie peut s'appuyer sur l'ensemble du panel des actions hybrides qu'elle a su développer : physiques, cyber, informationnelles. De ce fait, de petits États européens, notamment sur le flanc Est, peuvent être plus vulnérables à ces mesures réactives russes, ce qui a un impact sur leur capacité à lutter contre la flotte fantôme. Ainsi, après que l'Estonie a tenté d'agir contre le pétrolier JAGUAR en mai 2025, un chasseur Su-35, probablement déployé à des fins d'intimidation contre cette manœuvre d'interception, a violé l'espace aérien estonien. Par la suite, la Russie a également détenu dans ses eaux territoriales le pétrolier GREEN ADMIRE après son appareillage d'un port estonien. Ces mesures de rétorsion ont vraisemblablement incité ce pays à la prudence en la matière, car l'Estonie n'a plus intenté d'action de ce type depuis lors. Bien que les réactions russes demeurent aujourd'hui mesurées, il reste préférable que l'action d'entrave soit conduite en priorité par des pays européens en retrait, à l'instar de la France ou du Royaume-Uni, éventuellement avec un appui discret de leurs partenaires plus exposés.

Outre la capacité de résister à ces mesures de rétorsion, la capacité matérielle à agir est essentielle et, en pratique, loin d'être triviale. Indépendamment du cadre juridique fondant l'action, il s'avère que la montée à bord d'un navire non coopératif, cas probable dans le cas de la flotte fantôme, requiert des moyens très spécialisés (forces spéciales, hélicoptères de manœuvre) et reste une opération à risque, *a fortiori* en haute mer. Les risques sont notablement accrus si le navire est protégé ou escorté par des moyens militaires ou paramilitaires qui peuvent chercher à entraver l'action. Dans un tel cas, il est possible que certains pays européens

20. R. Manuel, « Russia Using Mercenaries, Intel Operatives to Guard "Shadow Fleet" Tankers », *The Defense Post*, 12 mars 2026, disponible sur : <https://thedefensepost.com>.

se montrent réticents à s'engager dans une action contraignante, en particulier face à des moyens russes. Cela renverrait donc vraisemblablement l'arraisonnement du navire aux pays européens les plus déterminés, dont la France.

Sur le plan juridique, l'équation est complexe, et chaque cas est singulier dans son exploitation. La majorité des actions entreprises contre la flotte fantôme s'appuie à ce jour sur l'article 110 de la CNUDM²¹ qui établit le droit de visite d'un navire par un pays tiers s'il existe une conviction raisonnable de l'absence de nationalité valide – cette dernière étant matérialisée par le pavillon. Si le navire dispose d'un pavillon valide, et en l'absence d'irrégularité, l'autorisation de monter à bord en dehors des eaux territoriales est conditionnée à l'accord préalable de l'État du pavillon, hors cadre spécifique établi. Or les États ne donnent pas toujours suite – notamment les pavillons dits de complaisance – ou le font dans des délais incompatibles avec l'action tactique. *A fortiori*, si le navire est sous pavillon russe ou d'un État partenaire de la Russie, il est vraisemblable qu'un tel accord ne sera jamais donné.

Au titre du droit de la mer, l'État côtier reste toutefois fondé à intervenir dans les eaux sous sa juridiction²² sur des navires qui commettent une infraction²³ ou qui représentent un danger imminent pour sa sécurité. Il y a là un levier exploitable pour les États européens, mais sous conditions. En effet, un armateur qui s'estime lésé par un retard ou une immobilisation injustifiés peut réclamer réparation du préjudice à l'État à l'origine de l'acte. Il y a donc un enjeu majeur pour l'État côtier de pouvoir justifier *a posteriori* la validité administrative de l'action d'arraisonnement et de déroutement, ce qui suppose une bonne coordination interministérielle dans le traitement du cas, mais aussi des moyens permettant de prouver le manquement aux réglementations en vigueur (à l'instar des inspections par les Centres de sécurité des navires en France), et enfin une juridiction administrative suffisamment connaisseuse du fait maritime pour ne pas compromettre l'action de l'État en la matière. Cela permet de souligner la qualité du système judiciaire français en matière d'Action de l'État en mer (AEM), qui a permis de mener rapidement à son terme le traitement des cas de navires arraisonnés depuis 2025, notamment grâce à l'ancrage inter-administrations des préfectures maritimes, véritable force du système français, qui permet de fluidifier considérablement l'instruction post-arraisonnement. À l'inverse, la cour fiscale fédérale allemande s'est prononcée en défaveur des autorités allemandes dans le cas

21. Convention des Nations unies sur le droit de la mer, dite « de Montego Bay ».

22. Ce qui inclut les eaux territoriales mais aussi les zones économiques exclusives (ZEE).

23. Dans la ZEE, le seul cas d'infraction justifiant une intervention par l'État côtier est une violation des normes internationales en matière de pollution marine (article 220 de la Convention de Montego Bay).

de l'EVENTIN quant à la licéité de la saisie du navire, et donc la possibilité de le vendre ou de le réutiliser à d'autres fins²⁴.

Enfin, aussi valorisantes et porteuses de sens que sont pour la France les actions d'entrave de la flotte fantôme, elles restent porteuses d'un risque de saturation. En effet, ces actions mobilisent significativement la chaîne de l'AEM et, au-delà, une partie de l'appareil d'État : préfectures maritimes, moyens lourds de la Marine nationale pour l'arraisonnement du navire non coopératif, administrations maritimes, appareil judiciaire, voire forces de sécurité intérieure. Bien que la Marine agisse pleinement dans son rôle de contribution à l'action de l'État en mer dans ce contexte, les moyens lourds mobilisés pour cela dans les approches maritimes ne sont *de facto* pas disponibles pour les autres missions régaliennes de la Marine au large, à savoir les déploiements sur les autres théâtres maritimes et la préparation au combat de haute intensité. Tant que la logique reste celle de cibles choisies, avec un arbitrage en fonction de critères visant à maximiser l'effet négatif sur la Russie, le risque est maîtrisé. Aussi, en la matière, une volonté de passage à l'échelle mériterait d'être mûrement pesée à l'aune du rapport coût/effet.

24. « German Courts Debate Seizure of Russian Oil and Shadow Fleet Tanker », *The Maritime Executive*, 11 décembre 2025, disponible sur : <https://maritime-executive.com>.

Aller plus loin dans la lutte contre la flotte fantôme

Avant tout, la démarche d'entrave physique décrite ici intervient en parallèle du mécanisme de sanctions imposées par l'Union européenne (UE) et les États à l'encontre de la flotte fantôme russe. Ces sanctions prennent deux aspects : des sanctions contre les navires eux-mêmes, mais aussi des sanctions économiques à l'encontre de l'écosystème associé. L'UE a ainsi établi une liste de navires sanctionnés, consolidée progressivement et qui compte à ce jour plus de 630 entrées. Les navires listés se voient interdire l'accès aux ports et aux services portuaires dans les pays de l'UE²⁵. Des sanctions économiques²⁶ ont été prises *ad hominem* contre des entités et des individus directement liés à la flotte fantôme russe, avec notamment des inclusions récentes en décembre 2025 et en juin 2026²⁷. Enfin, depuis le 20^e paquet de sanctions en avril 2026, des mesures additionnelles sont prises²⁸ : interdiction de revente de navires pétroliers ou méthaniers à la Russie, sanctions contre des ports, aéroports ou raffineries qui commercialisent ou transforment du pétrole russe, ou encore prise de sanctions contre les navires qui fourniraient des services à des navires de la flotte fantôme. Pour que ces sanctions soient efficaces, l'UE en coordonne l'application avec ses principaux alliés et partenaires internationaux²⁹. Par ailleurs, des États ont également pris en propre des sanctions du même genre à l'encontre de la Russie : États-Unis, Canada, Suisse, France, Royaume-Uni...³⁰

Si les sanctions occidentales contre la Russie semblent avoir un impact significatif sur son économie, avec une perte de 10 à 12 % de son produit intérieur brut (PIB) par rapport à avant 2022³¹, l'efficacité du volet dédié à la lutte contre la flotte fantôme russe reste sujette à débat, notamment au

25. « Rendre les sanctions efficaces », portail de la Commission européenne, disponible sur : <https://commission.europa.eu>.

26. Décision 2014/145/PESC du Conseil du 17 mars 2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine, disponible sur : <https://eur-lex.europa.eu>.

27. Council Implementing Regulation (EU) 2025/2588 et Council Implementing Regulation (EU) 2025/2588.

28. B. Tobelem et M. Mazuir, « Guerre en Ukraine : quelles sanctions de l'Union européenne contre la Russie ? », Toute l'Europe, 12 juin 2026, disponible sur : www.touteleurope.eu.

29. Tels que les États-Unis, le Royaume-Uni, la Corée du Sud, la Suisse, le Japon, l'Australie, le Canada, la Nouvelle-Zélande et la Norvège.

30. E. Szyszczak, « Sanctions Effectiveness: What Lessons Three Years into the War on Ukraine? », *Economic Observatory*, 19 février 2025, disponible sur : www.economicobservatory.com.

31. *Ibid.*

regard de l'extension continue de celle-ci. Par conséquent, les actions physiques d'entrave contre la flotte fantôme méritent de continuer à s'inscrire en complément du mécanisme global de sanctions.

Face aux freins aux actions physiques d'entrave décrits *supra*, plusieurs pistes peuvent être explorées pour faire progresser l'effort de lutte contre la flotte fantôme, en vue d'atteindre le seuil de douleur pour l'économie russe.

Premièrement, si l'action d'entrave doit nécessairement s'inscrire dans un cadre national qui est celui du traitement juridique du cas (*legal finish*), il apparaît nécessaire de renforcer le caractère collectif de l'effort global de lutte contre la flotte fantôme. Cela suppose tout d'abord une coordination politico-militaire renforcée des actions nationales dans le domaine, afin de mieux cibler, d'être plus efficace collectivement et d'éviter la dispersion des efforts. Le partage de renseignements maritimes est un axe majeur de la coopération multinationale, afin de mieux discerner dans l'opacité des pratiques associées à la flotte fantôme : reventes de navires, changements d'opérateurs, changements de pavillon. Cela passe par des échanges entre services étatiques agissant en mer (marines, garde-côtes, affaires maritimes ou équivalent), centres d'information maritimes tels que le MICA Center³², et organes experts de l'intelligence économique maritime. Une meilleure coopération pourrait permettre, par exemple, de savoir cibler un groupe de pétroliers spécifiques de manière à gêner un raffineur en particulier, en retardant de manière significative les livraisons qui lui sont promises.

Les opérations multinationales de sécurité maritime, si elles ne peuvent pas entraver en l'absence de cadre adapté pour le *legal finish* dans ce domaine, elles peuvent toutefois contribuer à l'effort de renseignement. C'est par exemple le cas de l'opération européenne EUNAVFOR IRINI dont le mandat, initialement axé sur la mise en œuvre de l'embargo sur les armes imposé à la Libye par l'ONU (Résolution 1970), a été récemment adapté par l'UE pour lui permettre de conduire des enquêtes de pavillon sur les navires de la flotte fantôme liée à la Russie³³. Cette dynamique collective est déjà bien lancée en Europe, sous impulsion française notamment, et méritera de s'étendre au-delà du seul théâtre européen, en intéressant les acteurs tiers au sujet.

Ensuite, il semble pertinent pour l'Europe de faire porter l'effort principal par des pays géographiquement en retrait par rapport au territoire russe. Cela vise à augmenter le coût de la protection physique par la marine russe, dans une logique d'épuisement de ses moyens, ou à contraindre la Russie à intégrer ses navires fantômes dans son registre maritime, avec toutes les conséquences potentielles que cela induit en termes de fiabilité et

32. Maritime Information Cooperation & Awareness Center, installé à Brest.

33. « EU Commences Mediterranean Dark Fleet Stop and Search Operations », The Maritime Executive, 9 juin 2026, disponible sur : <https://maritime-executive.com>.

de crédibilité de ce dernier vis-à-vis des autres acteurs étatiques et maritimes, ou d'exposition accrue des navires à des actions offensives ukrainiennes dans le cadre de la guerre en cours³⁴. À ce stade, on a pu constater quelques transferts de navires de la flotte fantôme vers un statut plus régulier sous pavillon russe, mais en quantité limitée, tandis que certains navires ont quitté récemment le registre maritime russe pour un pavillon de complaisance³⁵, ce qui semble confirmer les limites de cette solution.

Ainsi, reconnaissant le fait que certains pays européens sont naturellement plus indiqués que d'autres pour mener les actions d'entrave, il semble pertinent de créer ou de renforcer des mécanismes européens de solidarité collective. Au-delà de l'appui direct aux opérations *via* la recherche active et le partage de renseignements, il pourrait s'agir par exemple de mesures de mitigation des conséquences potentielles pour l'État intercepteur des actions contre les navires, telles que les coûts éventuels liés à l'immobilisation à quai ou au mouillage, ou les dommages et intérêts potentiels.

Sur le plan national, les États européens, notamment ceux qui sont les plus indiqués pour porter l'effort principal, doivent faire en sorte de disposer des outils matériels et juridiques permettant de conduire les actions d'entrave de bout en bout : de l'arraisonnement physique aux sanctions administratives, voire judiciaires. À cet égard, si l'amende à l'intention du capitaine du navire ou de l'armateur est en soi une victoire, la saisie de la cargaison revêt une autre dimension. À titre de comparaison, les autorités judiciaires belges ont imposé une amende de libération de l'ETHERA à hauteur de 10 millions d'euros, quand la valeur d'une cargaison d'un pétrolier de la flotte fantôme est de l'ordre de 50 à 100 millions de dollars, en fonction du cours du brut en vigueur. Comme l'illustrent les difficultés rencontrées par l'Allemagne pour faire valider la saisie de la cargaison de l'EVENTIN³⁶, il semble pertinent que les pays européens cherchent à faire évoluer leur législation nationale en vue de permettre la saisie de la cargaison dans des cas de contournement avéré de sanctions internationales, tout en gardant à l'esprit le principe de nécessaire proportionnalité entre la gravité de l'infraction et la sanction infligée.

Enfin, le droit maritime étant centré sur la notion d'État du pavillon, il y a bien évidemment un enjeu de responsabilisation du reste de la communauté internationale, *via* la sensibilisation au caractère néfaste du phénomène de la flotte fantôme tant pour les intérêts nationaux que pour l'économie internationale globalisée. C'est notamment le cas pour les États

34. Sans que cela ne puisse être formellement attribué à l'Ukraine, des charges de coque ont été retrouvées sur des navires à destination de ports russes en Baltique, un navire-citerne de gaz naturel liquéfié sous pavillon russe a pris feu en Méditerranée, ou encore un tanker transportant du pétrole russe a été attaqué au large du Sénégal.

35. Éléments fournis par l'état-major opérationnel de la Marine nationale.

36. *Ibid.*

qui rassemblent sous leur registre maritime un nombre conséquent de navires, mais qui n'ont pas forcément la volonté de s'assurer du bon respect des réglementations maritimes nationales et internationales par l'ensemble de leur flotte, afin de ne pas compromettre l'attractivité de leur registre, ou ne disposent pas des moyens nécessaires pour le faire³⁷. L'UE s'y emploie *via* une action diplomatique ciblée, avec pour objectif de conduire les États à refuser ou retirer la nationalité à des navires sous sanction pour appartenance à la flotte fantôme. Une autre piste est d'obtenir de leur part en amont un accord de principe pour des inspections par des pays de l'UE de navires sanctionnés arborant leur pavillon³⁸. Ces efforts commencent à porter leurs fruits. Le Cameroun a ainsi annoncé en février 2026 une réforme visant à assainir durablement son registre maritime et à restaurer la crédibilité de son pavillon, après des cas d'usage frauduleux³⁹ ; il a commencé à sanctionner une quarantaine de navires en mai⁴⁰. L'action diplomatique peut également cibler des États dépendant significativement de l'activité maritime sur le plan économique, et donc intéressés à ce qu'elle se déroule en sécurité, à l'instar de l'Égypte avec le canal de Suez.

Si cet effort diplomatique va dans le bon sens, il ne couvrira vraisemblablement pas toute l'étendue du problème, *a fortiori* si la Russie se décide à transférer une partie significative de ses navires fantômes sous pavillon national ou sous pavillon d'un pays satellite. C'est par exemple le choix qu'avait fait l'Iran lors de l'arraisonnement du pétrolier "Grace 1" à Gibraltar par la marine britannique, après que le Royaume-Uni a obtenu le retrait de son pavillon initial par le Panama⁴¹.

Premièrement, un passage sous pavillon russe de tout ou partie de la flotte fantôme russe changerait la donne pour les acteurs du transport maritime non russes qui participent aux activités de contournement des sanctions, en les associant plus directement et sans ambiguïté à la Russie dans cette entreprise, ce qui pourrait modérer leur ardeur.

Cela modifierait également significativement les données du problème pour les États européens qui, face à l'impossibilité d'établir un cadre légal international pour légitimer leur action contre des navires de la flotte fantôme sous pavillon russe en raison du veto russe au Conseil de sécurité des Nations Unies, se retrouveraient confrontés à un choix. La question se posera en effet d'assumer la situation actuelle de confrontation systémique

37. Voir à ce sujet les classements des États de pavillon réalisés au titre du Mémorandum de Paris, disponible sur : <https://parismou.org>.

38. « L'Union européenne veut faire plus pour contrer la "flotte fantôme" russe », France Info, 20 octobre 2025, disponible sur : www.franceinfo.fr.

39. B. Ngono, « Transport maritime : le Cameroun gèle l'immatriculation des navires opérant hors de ses eaux pour sécuriser son pavillon », *EcoMatin*, 9 février 2026, disponible sur : <https://ecomatin.net>.

40. L. Amara, « Cameroon Removes Sanctioned Vessels from Registry Amid Scrutiny of Russian Shadow Fleet », *Business in Cameroon*, 5 juin 2026, disponible sur : www.businessincameroon.com.

41. « Iran Oil Tanker: Gibraltar Orders Release of Grace 1 », BBC, 15 août 2019, disponible sur : www.bbc.com.

établie avec la Russie et le contournement des sanctions par cette dernière, en acceptant politiquement de mener certaines actions en haute mer contre des navires sous pavillon légitime sans l'accord de l'État du pavillon, à l'instar de l'action de vive force de la marine américaine contre le pétrolier MARINERA en Atlantique Nord en janvier 2026 sous couvert de non-respect de l'embargo pétrolier contre le Venezuela décrété par les États-Unis⁴².

Cette voie est porteuse de risques significatifs, en ce sens qu'elle pourrait porter une atteinte durable aux fondements du droit maritime international, déjà fragilisé par les actions chinoises en mer de Chine méridionale, les frappes américaines contre des navires civils dans les Caraïbes ou encore l'entrave du détroit d'Ormuz par l'Iran. En effet, si les États européens s'engagent dans des actions pouvant être perçues comme illicites en temps de paix, cela créera un précédent qui pourra être exploité par des nations moins scrupuleuses pour justifier d'autres entorses, notamment par la Russie pour justifier des actions contre des navires civils européens.

Nonobstant, au regard de l'ampleur que prennent le phénomène de la flotte fantôme et le délitement de l'ordre international, la question d'un cadre européen opérationnel de circonstance, permettant des entorses ciblées et cadrées au droit maritime international général, mérite d'être évoquée. Il y a effectivement un risque que les Européens soient parmi les derniers à s'arc-bouter sur la défense d'un droit international que de moins en moins d'acteurs prennent la peine de respecter, créant ainsi un double standard qui leur serait *de facto* préjudiciable.

42. P. Sauer, « US Seizes Russian-flagged Oil Tanker in Atlantic after Two-week Pursuit », *The Guardian*, 7 janvier 2026, disponible sur : www.theguardian.com.

Conclusion

Si la démarche de lutte contre la flotte fantôme russe est bien lancée et semble bénéficier d'un élan, il est vraisemblable que les conditions d'application vont se durcir, au fur et à mesure que l'écosystème qui la soutient va naturellement s'adapter à cette nouvelle réalité, et que la Russie va vraisemblablement structurer sa réaction et ses contre-mesures. À titre d'illustration, après l'arraisonnement du pétrolier SMYRTOS par la marine britannique dans la Manche le 14 juin dernier et sa détention, plusieurs pétroliers de la flotte fantôme russe ont fait un détour pour contourner la Manche⁴³. Les pays européens doivent s'y préparer en développant individuellement et collectivement les outils nécessaires, car c'est dans leur intérêt et celui de la sécurité européenne.

Au-delà, le défi plus global que pose le phénomène de la flotte fantôme est appelé à durer, car ses facteurs structurels ne semblent pas près de disparaître. L'accroissement constaté de la flotte fantôme semble étayer ce constat. À titre d'illustration, le magazine *Lloyd's List* a signalé que le nombre de navires arborant un faux pavillon en Baltique a quadruplé au deuxième semestre 2025⁴⁴. Actuellement, une forte proportion de la flotte de pétroliers est dans la tranche d'âge des 5-10 ans. La résorption de la surcapacité maritime prendra donc vraisemblablement au moins 15 ans, si elle doit survenir. Dans l'intervalle, la polarisation du monde, la fragmentation de l'ordre international et le retour des logiques impérialistes devraient continuer de générer des opportunités pour rentabiliser économiquement cette surcapacité.

Au-delà de la volonté de porter un coup à l'effort de guerre russe et des actions ponctuelles ciblées, il y a donc un enjeu majeur à combattre le phénomène à la racine et à l'échelle internationale. La réponse ne pourra vraisemblablement pas venir du monde maritime, partiellement intéressé par la pratique. Elle devra donc venir du système international. L'Organisation maritime internationale l'a bien compris et s'est saisie du sujet, *via* notamment une résolution en décembre 2023 incitant les États à réguler les activités de transbordement à la mer. Toutefois, l'action internationale devra sans doute s'attaquer à des facteurs plus structurels si elle veut espérer porter un coup significatif à cette pratique.

43. D. Sabbagh, M. Brown et J. Elgot, « British Armed Forces Intercept Russian Shadow Fleet Oil Tanker in Channel », *The Guardian*, 14 juin 2026, disponible sur : www.theguardian.com.

44. E. Braw, « The Shadow Fleet Is Undermining the Maritime Order More Brazenly Than Ever », Atlantic Council, 22 avril 2026, disponible sur : www.atlanticcouncil.org.

Listes des arraisonnements de navires de transport de marchandises en Europe depuis décembre 2024

CAS	NOM(S) DU NAVIRE	TYPE & PAVILLON	LIEU	MOTIF DE L'INTERVENTION	JUSTIFICATION DE L'ARRAISONNEMENT	RÉSULTAT OBSERVATIONS
Finlande Déc. 2024	Eagle S	Pétrolier Îles Cook	Nord Baltique	Suspecté d'avoir sectionné 5 câbles sous-marins dans le golfe de Finlande	Suspicion de sabotage d'infrastructures critiques	Détenu pendant 2 mois Équipements de surveillance trouvés à bord
Estonie Avr. 2025	Kiwala	Pétrolier Djibouti	Golfe de Finlande	Sous sanctions UE, UK, Canada et Suisse	Absence de pavillon	Détenu pendant 17 jours
Pologne Mai 2025	Sun	Pétrolier Antigua & Barbuda	Centre Baltique	Sous sanctions internationales	Rôdait près du câble électrique Pologne-Suède	Le navire a fui après détection de l'avion de patrouille maritime polonais
Estonie Mai 2025	Jaguar (Argent)	Pétrolier Gabon	Nord Baltique	Liste de sanctions UK	Suspicion de faux pavillon	Refus d'obéir aux injonctions de rejoindre les eaux territoriales estoniennes Pénétration d'un SU-35 russe dans l'espace aérien estonien en réponse à la tentative d'arraisonnement
France Sep. 2025	Boracay (Kiwala, Pushpa)	Pétrolier Bénin	Océan Atlantique Nord	Suspecté d'être lié aux survols de drones sur le Danemark	Défaut de justification de la nationalité du navire et refus d'obtempérer	Détenu pendant 5 jours Agents de sécurité privée russes présents à bord
Finlande Déc. 2025	Fitburg	Cargo sec Saint-Vincent-et-les-Grenadines	Golfe de Finlande	Soupçonné d'avoir saboté des câbles télécom dans le golfe de Finlande	Suspicion de sabotage d'infrastructures critiques	Détenu pendant 2 semaines. 2 marins arrêtés (procès en cours) et 2 mis sous interdiction de séjour Transportait de l'acier russe sous sanctions UE
France Jan. 2026	Grinch	Pétrolier Iles Comores	Mer d'Alboran	Liste de sanctions UE, UK et USA	Suspicion de faux pavillon	Détenu pendant 25 jours. Peine de confiscation de plusieurs millions d'euros pour la société propriétaire
Allemagne Jan. 2026	Eventin	Pétrolier Panama	Mer Baltique	/	Panne de propulsion → remorquage	Navire confisqué

Danemark Fév. 2026	Nora (Cerus)	Porte- conteneurs Iles Comores	Détroits danois	Liste de sanctions américaines (contournement des sanctions sur les exportations iraniennes et russes)	Suspicion sur le pavillon (Iran)	Détenu depuis son arraisonnement en février
Suède Mars 2026	Caffa	Cargo sec Guinée	Ouest Baltique	Liste de sanctions UKR (export illégal de grain ukrainien depuis des territoires occupés par la Russie)	Suspicion de faux pavillon	Détenu pendant 7 semaines, puis confisqué par la Suède
Suède Mars 2026	Sea Owl 1	Pétrolier Îles Comores	Ouest Baltique	Liste de sanctions UE	Suspicion de faux pavillon	Détenu depuis son arraisonnement en mars
Belgique Mars 2026	Ethera	Pétrolier Guinée	Mer du Nord	Liste de sanctions UE, UK, USA	Suspicion de faux pavillon	Détenu depuis son arraisonnement Amende de libération de 10 millions €, non encore payée
France Mars 2026	Deyna	Pétrolier Mozambique	Méditerranée occidentale	Sous sanctions internationales	Suspicion de faux pavillon	Détenu pendant 4 semaines Société propriétaire condamnée à une amende de confiscation
Suède Avr. 2026	Flora 1	Pétrolier Sierra Leone	Centre Baltique	Liste de sanctions UE	Suspecté de crimes environnementaux (déversement d'hydrocarbures)	Détenu 2 jours (preuves insuffisantes)
Suède Avr. 2026	Hui Yuan	Vraquier Panama	Ouest Baltique	Suspecté de crimes environnementaux	Suspecté de crimes environnementaux	Non lié à la flotte fantôme
Suède Avr. 2026	Jin Hui	Pétrolier Syrie	Ouest Baltique	Liste de sanctions UE, UK et UKR	Suspicion de faux pavillon	Détenu depuis son arraisonnement Capitaine arrêté pour faux documents et violations des règlements maritimes.
France Mai 2026	Tagor	Pétrolier Cameroun	Océan Atlantique Nord	Sous sanctions internationales	Suspicion de faux pavillon	Détenu depuis son arraisonnement Capitaine sous enquête judiciaire pour défaut de pavillon et refus d'obtempérer
Royaume- Uni Juin 2026	Smyrtos	Pétrolier Cameroun	Manche	Sous sanctions internationales	Absence de pavillon valide	Détenu depuis son arraisonnement
France Juin 2026	Deliver	Pétrolier Cameroun	Manche	Appartenance à la flotte fantôme.	Suspicion de faux pavillon	Dérouté vers un point de mouillage pour vérification



27 rue de la Procession 75740 Paris cedex 15 – France

Ifri.org