

comaguer

Bulletin 676

Une bombe flottante

12.05.2026

ARCTIC METAGAZ

Silence avant la catastrophe ?

Rappel des faits

Le 3 Mars 2026 un navire sous pavillon russe l'ARCTIC METAGAZ parti de Mourmansk traverse la Méditerranée. Sa destination annoncée par les sites de traçage des navires de mer : Port Said en Egypte.

Ce gros navire de près de 300 m de long transporte une cargaison mixte : du Gaz Naturel liquéfié et 900 tonnes de gas-oil. Arrivé entre Sicile et Libye il est attaqué par un drone venu de Libye qui crée une large brèche dans la coque et déclenche un violent incendie. L'équipage abandonne le navire et est recueilli peu après.

Depuis ce navire qui, en droit maritime est une épave, dérive au gré des vents. Une première tentative de remorquage a échoué. Difficile de passer des amarres quand il n'y a plus d'équipage à bord d'un navire de cette taille.

Pendant les semaines qui suivent il est sous surveillance, surveillance non prise en charge officiellement puisqu'il est tantôt dans les eaux internationales, tantôt dans la Zone économique exclusive de l'Italie de Malte ou de la Libye. Il semble maintenant acquis qu'il est désormais dans les eaux territoriales libyennes mais comme il y a deux gouvernements en Libye l'un à l'ouest à Tripoli l'autre à l'Est à Benghazi l'incertitude a longtemps prévalu.

Les vents ont finalement fait le choix. L'épave est proche de la côte de Cyrénaïque donc il appartient au gouvernement du maréchal Haftar, celui de Benghazi de prendre en charge cette épave, ce gros navire dangereux et pour la navigation et pour le chargement qu'il transporte. Si le navire s'échoue il peut se briser et sa cargaison se répandre.

1- Le cas du gas-oil est simple : risque de marée noire

Dans cette catégorie le déversement des 900 tonnes de gas-oil est de la classe des grandes marées noires dont la limite inférieure est à 700 tonnes mais dont les limites supérieures sont beaucoup plus élevées par exemple 20000 tonnes de fioul lourd déversées par l'Erika au large

de la Bretagne en 1999. Reste à mettre en place la protection contre la marée noire. Les techniques et les moyens sont connus

2-Le cas du GNL ne l'est pas

Dans la brève histoire du GNL et de son transport international quelques accidents ont eu lieu mais uniquement dans des installations à terre soit pendant la liquéfaction avant de charger le navire soit pendant la regazéification à l'arrivée. Aucun accident de navire en mer n'a eu lieu et encore moins sur une épave. Que peut-il se passer : une fuite de gaz liquide qui passe brutalement de -163° à la température ambiante et se détend 600 fois (le volume de gaz est 600 fois supérieur au volume du liquide) est un phénomène peu connu : incendie violent, explosion et catastrophe environnementale possible. Ou bien possibilité de vider progressivement les cuves de GNL encore pleines. Il est probable que la brèche dans la coque et l'incendie initial correspondent à la rupture d'une seule cuve de GNL

Le silence est presque total à ce sujet

Cependant, courant Avril, des nouvelles ont fait état de la présence sur place d'une équipe de spécialistes russes qui se serait approchée du navire avec l'accord des autorités de Benghazi et de la présence d'un remorqueur de haute mer qui aurait tenté en vain d'organiser un échouage à un endroit approprié. Aucun port libyen n'est assez grand pour le faire accoster. Ces spécialistes ont probablement été mandatés par l'armateur russe et le propriétaire russe du gaz – Novatek – probablement. Prendre le navire en remorque aurait permis de faire monter une équipe à bord et de reprendre la propriété du navire et de sa cargaison. Si ce sauvetage échoue la perte pour l'armateur - les méthaniers sont des navires très chers - et pour Novatek est considérable.

Mais ce dossier technique hors du commun s'accompagne d'un dossier politique qui ne l'est pas moins.

Pour la Russie l'accident a été provoqué par un drone ukrainien lancé par des ukrainiens installés en Libye comme il y en a dans de nombreux pays d'Afrique où sont présents des intérêts russes. C'est le même pouvoir ukrainien qui depuis 2022 menace par des drones ou des tirs de missiles l'énorme centrale nucléaire de Zaporojie ou soutient les terroristes islamistes contre les pays de l'AES.

Les intérêts russes vont donc chercher à obtenir réparation. Quoi qu'il arrive cette affaire constituera un cas exceptionnel de droit maritime dont le règlement peut durer des années

Aux dernières nouvelles le navire aurait été pris en remorque et serait maintenant à l'ancre soit dans les eaux territoriales libyennes de l'Est soit dans la ZEE libyenne du même quasi-état dirigé par le Maréchal Haftar.

Cette situation stabilisée devrait déboucher sur une négociation entre la Russie et Novatek d'un côté et le gouvernement de facto de Bengazi. En effet les libyens n'ont pas les capacités techniques de prendre possession de la cargaison (des dizaines de millions de m³ de GNL) ils seront donc obligés de partager le butin avec Novatek qui lui maîtrise les techniques nécessaires. Le procédé de récupération le plus probable est de faire transborder le GNL

restant dans un autre méthanier qui vient se mettre à couple de l'épave. Ce type d'opération a lieu fréquemment et est bien maîtrisé quand les deux navires sont en bon état.

Si la récupération a lieu, il restera à livrer la marchandise à son client. Dans la presse spécialisée il est question de l'Inde. Hypothèse recevable puisque la destination annoncée dans les sites de traçage était Port Said qui n'est pas un port gazier donc n'était pas la vraie.

Cet imbroglio est la conséquence des sanctions prises par les occidentaux, Etats-Unis en tête, docilement suivie par l'UE contre la Russie.

En droit international les seules sanctions valides c'est-à-dire acceptées par tous sont celles décidées par le Conseil de Sécurité de l'ONU mais les Etats-Unis depuis longtemps et l'Union Européenne aujourd'hui prennent des sanctions contre des Etats avec lesquels elles ont des désaccords (voir tableau joint).

Donc pour sanctionner l'opération spéciale de la Russie en Ukraine dont la raison principale est l'exercice du droit à l'autodétermination par les populations de l'Est de l'Ukraine auxquelles le gouvernement de Kiev issu d'un coup d'Etat en 2014 a refusé le droit de parler leur langue et de pratiquer leur religion, les Etats-Unis ne cessent d'ajouter de nouvelles sanctions contre la Russie qui vont de la création de listes noires d'officiels interdits de déplacement à la saisie d'avoirs bancaires russes dans des banques occidentales et de propriétés en Occident de compagnies russes comme la société pétrolière Lukoil .Un département spécialisé du Trésor des Etats-Unis : Office of Foreign Assets Control (OFAC) est chargé en permanence de sanctionner c'est-à-dire de « frapper à la caisse » des compagnies ou des pays étrangers .

L'utilisation permanente de ces sanctions crée une véritable JUNGLARISATION du commerce maritime international qui représente l'état réel de l'impérialisme parvenu aujourd'hui à sa phase terminale, c'est-à-dire à un extrémisme hors contrôle.

De ce fait la Russie principale victime de cette politique a dû, pour pouvoir continuer à commercer, inventer une flotte dite « fantôme » destinée à échapper aux sanctions. L'Ukraine comme elle l'avait fait précédemment en Mer Noire a donc profité de ce régime de « sanctions » pour attaquer l'Arctic Metagas en Méditerranée et Il semble qu'à la suite de l'attaque de ce méthanier la flotte « fantôme » contourne désormais l'Afrique pour atteindre ses clients asiatiques.

L'Arctic Metagas n'a rien de « fantôme ». Il appartient à une compagnie russe et navigue sous pavillon russe qui n'est pas un pavillon de complaisance comme ceux de Panama ou du Liberia les plus largement utilisés.

Programmes de sanctions et informations sur les pays

L'OFAC administre plusieurs programmes de sanctions différents. Les sanctions peuvent être globales ou sélectives, utilisant le blocage des actifs et les restrictions commerciales pour atteindre des objectifs de politique étrangère et de sécurité nationale.

Programmes de sanctions et informations sur les pays

Programmes actifs de sanctions

Programme Dernière mise à jour

Sanctions liées à l'Afghanistan	25 février 2022
Sanctions liées aux Balkans	20 nov. 2025
Sanctions contre la Biélorussie	26 mars 2026
Sanctions liées à la Birmanie	12 nov. 2025
Sanctions en République centrafricaine	8 déc. 2023
Sanctions contre les entreprises militaires chinoises	01 juin 2022
Sanctions contre le trafic de stupéfiants	8 mai 2026
Sanctions antiterroristes	8 mai 2026
Contre les adversaires de l'Amérique par des sanctions liées à la loi sur les sanctions	24 février 2026
Cuba Sanctions	7 mai 2026
Sanctions liées au cyberspace	23 avril 2026
Sanctions liées à la République démocratique du Congo	30 avril 2026
Sanctions liées à l'Éthiopie	8 février 2022
Ingérence étrangère dans les élections des États-Unis	31 déc. 2024
Sanctions mondiales contre Magnitsky	27 mars 2026
Sanctions liées à Hong Kong	31 mars 2025
Otages et détenus à tort Sanctions contre les ressortissants américains	25 mars 2025
Sanctions liées à la Cour pénale internationale	18 décembre 2025
Sanctions contre l'Iran	8 mai 2026
Sanctions liées à l'Irak	9 juil. 2025
Sanctions liées au Liban	27 février 2026
Sanctions contre la Libye	3 sept. 2025
Magnitsky Sanctions	17 août 2023
Sanctions liées au Mali	4 août 2023
Sanctions liées au Nicaragua	16 avril 2026
Sanctions de non-prolifération	8 mai 2026
Sanctions contre la Corée du Nord	12 mars 2026
Promouvoir la responsabilité envers Assad et les sanctions régionales de stabilisation (PAARSS)	23 décembre 2025
Contrôles du commerce des diamants bruts	18 juin 2018
Sanctions contre les activités étrangères nuisibles de la Russie	29 avril 2026
Sanctions contre la Somalie	24 mai 2023
Sanctions liées au Soudan du Sud	8 déc. 2023
Sanctions au Soudan et au Darfour	17 avril 2026
Organisations criminelles transnationales	17 décembre 2025
Sanctions liées à l'Ukraine et à la Russie	8 mai 2026
Sanctions liées au Venezuela	5 mai 2026

Géopolitique et Gestalt Theory

En prime une petite réflexion qui rappelle que les perceptions sensorielles peuvent influencer la pensée conceptuelle.

L'expérience suivante : faire faire en s'inspirant d'une planisphère un croquis sommaire de l'Afrique et de l'Eurasie à des collégiens, des lycéens ou même des adultes donne un résultat très éclairant.

L'Eurasie constituée d'une masse centrale : le HEARTLAND des géopoliticiens, entourée d'une bordure pleine d'aspérités elle-même circonscrite par des archipels : le RIMLAND, est difficile à dessiner.

L'Afrique au contraire, toute en rondeurs, qui n'a qu'une seule aspérité : la « corne de l'Afrique » produit une image qui s'impose et qui peut effectivement contribuer à façonner le concept de PANAFRICANISME.

A contrario le concept d'Eurasianisme n'a pas cours. Le Heartland n'a pas de limites très précises et le Rimland est une ribambelle de morceaux sans caractères communs : la péninsule arabique ressemble assez peu au Kamchatka pas plus que la Corée à la Malaisie.