

Forte augmentation en 2025 des abandons de marins

La Fédération Internationale des ouvriers des Transports (ITF) a publié, le 22 janvier 2026, un rapport mettant en lumière une forte augmentation des abandons de marins en 2025, quand, de ce point de vue, 2024 avait été une très mauvaise année et 2023 une mauvaise année. Cette croissance est très inquiétante depuis la pandémie de Covid-19.

Les marins indiens sont les plus touchés, avec plus de 1 000 abandons sur un total de 6 223 marins abandonnés en 2025, à bord de 410 navires : augmentation de 31 % des abandons de navires par rapport à 2024, et augmentation de 32 % du nombre de marins abandonnés. Les arriérés de salaires s'élèvent à 25,8 millions de dollars, suite à ces abandons ; ITF a recouvré et restitué 16,5 millions de dollars aux marins.

“Seafarer abandonment crisis: thousands left behind in shipping’s worst year on record”, ITF, 22 January 2026, <https://www.itfseafarers.org/en/news/seafarer-abandonment-crisis-thousands-left-behind-shippings-worst-year-record>

« Un rapport ITF 2023 sur les abandons de marins très préoccupant », Observatoire des Droits des marins, 24 janvier 2024, <https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=636>

Nombre de marins abandonnés

2025	2024	2023	2022
6 223	4 726	1 983	1 835

La région la plus touchée par les abandons est le Moyen-Orient (152), suivie de l'Europe (122). Les deux pays ayant enregistré le plus grand nombre d'abandons de navires sont la Turquie (61) et les Émirats Arabes Unis (54), avec des taux d'abandon nettement supérieurs à ceux de tout autre pays. 20 abandons en Égypte, 21 en Arabie Saoudite, 16 à Oman, 20 en Iran. En Asie – Pacifique, 70 abandons dont 16 en Inde ; en Afrique, 39 abandons dont 6 au Sénégal ; en Amérique latine et aux Caraïbes, 20 abandons, dont 6 au Venezuela. Pour l'Europe, 8 abandons en Grèce.

Les marins indiens ont été le groupe national le plus touché en 2025 avec 1 125 marins abandonnés ; il en était de même en 2024. Fin 2025, le gouvernement indien a annoncé la mise en place d'une liste noire afin de protéger les marins des navires ayant des antécédents d'abandons répétés et d'autres pratiques douteuses, liste noire destinée à l'information des sociétés de manning et des gens de mer.

Les sociétés de manning doivent faciliter le débarquement rapide des membres d'équipage indiens au port le plus proche et assurer leur rapatriement en toute sécurité en Inde, ainsi que le versement des salaires et des prestations sociales auxquels ils ont droit. Les agences doivent soumettre des rapports sous 14 jours, détaillant la situation et les salaires des marins à bord des navires concernés, ainsi que tout paiement en souffrance. Le non-respect de ces obligations peut entraîner la suspension ou le retrait de leurs licences.

Les marins philippins sont en second, avec 539 abandons, suivis des syriens avec 309 abandons, puis les indonésiens, les ukrainiens.

Sur les 410 navires abandonnés, 40 % sont des general cargo (marchandises diverses).

Nombre de navires abandonnés.

2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
410	312	132	118	95	85	42	38	64	20

Quant aux pavillons, comme en 2024, le Panama enregistre le plus grand nombre d'abandons (68). Le nombre d'abandons sous pavillon inconnu a doublé, 46, contre 20 en 2024 : il s'agit de navires de la flotte pétrolière « fantôme » ou shadow fleet, transportant le pétrole iranien, russe ou vénézuélien, dont les navires changent très souvent de pavillon ou arborent un faux pavillon. Le pétrolier Marinera, appartenant à la flotte parallèle a porté six noms différents depuis 2020 et a navigué sous cinq pavillons

différents. Le pétrolier Grinch, arraisonné par la Marine nationale française en mer d'Alboran à l'est du détroit de Gibraltar, dans les eaux internationales, est arrivé en rade de Fos ; l'intervention en haute mer avait pour but de contrôler le pavillon de ce pétrolier de type Aframax en provenance de Mourmansk, en Russie. Il figure sur les listes de sanctions de l'Union européenne, des États-Unis et du Royaume-Uni ; son propriétaire est enregistré aux îles Marshall, mais le navire est soupçonné d'arborer un pavillon des Comores dont la validité est contestée. Le contrôle à bord a confirmé les incohérences. Le capitaine est en garde à vue ; l'équipage indien est resté à bord sur rade. En France, [les Vladimir Latyshev et Victor Andryukhin](#), bloqués depuis février et mars 2022 dans les ports de Saint-Malo et Marseille. Interceptés par les douanes suite au déclenchement de la guerre en Ukraine, ils ont été depuis délaissés par leur armateur ; des marins russes se relayaient tous les 5 ou 7 mois ; ils ne souhaitaient pas être rapatriés tant qu'ils touchaient leurs salaires.

En 2025, les 130 inspecteurs de l'ITF, répartis dans plus de 109 ports et 55 pays, ont effectué plus de 9 000 inspections de navires FOC (Flag of Convenience). Ils ont recouvré plus de 45,2 millions de dollars de salaires impayés. Parmi ces inspections, 4 074 concernaient des navires non couverts par un accord avec l'ITF : ce sont ces derniers qui ont permis de recouvrer la majeure partie des salaires, soit plus de 31,8 millions de dollars.

L'abandon de marins est défini par l'OMI selon trois critères : le défaut de prise en charge des frais de rapatriement ; le fait de laisser un marin sans l'entretien et le soutien nécessaires ; la rupture unilatérale des liens avec un marin, y compris le non-paiement des salaires contractuels pendant au moins deux mois. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Organisation Internationale du Travail (OIT) gèrent une base de données conjointe sur les abandons de marins : sur 410 abandons l'année dernière, l'ITF en a recensé 400 (98 %).

<https://www.ilo.org/dyn/r/abandonment/seafarers/home> - ILO/IMO Joint Database on Abandonment of Seafarers - Un délai est à prévoir entre le dépôt des rapports d'abandon et leur intégration dans la base de données.

Le rapport 2025 d'ITF détaille particulièrement le parcours d'un marin indien de l'Eleen Armonia, abandonné avec trois autres membres d'équipage, au large des côtes nigérianes, depuis juin 2025, sans rémunérations. L'armateur Eleen Marine refuse de les rapatrier, quand d'autres membres de l'équipage l'ont été. Ces quatre marins veulent repartir avec leurs salaires, et non les poches vides. L'armateur s'est dispensé de l'assurance garantie des salaires et rapatriement pourtant exigé par la Convention du travail maritime de 2006 de l'OIT, ce qui ne semble avoir préoccupé ni l'Etat du pavillon, ni les contrôles de l'Etat du port. Le P&I, prêt à intervenir semble attendre l'autorisation de l'armateur.

En 2025, un rapport de l'ITF a détaillé les liens entre Eleen Marine et le faux syndicat slovène « Syndicat international des marins » (ISU). L'ISU a été créé en même temps que la société Lanibra, qui propose des services antisyndicaux aux armateurs, et opère de concert avec elle. L'ISU enfreint les conventions internationales fondamentales de l'OIT et les lois nationales interdisant toute ingérence des employeurs dans un syndicat et affirmant la liberté syndicale.

Le rapport d'ITF sur l'abandon des marins pour 2025 sera soumis à l'OMI avant le 6 février 2026. Il sera ensuite examiné lors de la 113e session du Comité juridique de l'OMI en avril 2026.