



Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada



SOMMAIRE STATISTIQUE

Événements de transport maritime en 2022

Canada

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4^e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8
819-994-3741
1-800-387-3557
bst.gc.ca
communications@bst.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2023

Sommaire statistique : événements de transport maritime en 2022

N° de cat. TU1-18F-PDF
ISSN 2562-668X

Le présent document se trouve sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse bst.gc.ca

This report is also available in English.

Table des matières

Accidents.....	2
Aperçu du nombre d'accidents et de victimes.....	2
Accidents de navigation.....	3
Taux d'accidents.....	6
Incidents.....	9
Aperçu des incidents.....	9
Tableaux de données.....	11
Définitions.....	20
Événement maritime.....	20
Accident maritime.....	20
Incident maritime.....	20
Blessure grave.....	21
Navires visés.....	21
Divers.....	22
Domaines de responsabilité des bureaux régionaux du BST.....	22

Sommaire statistique :

événements de transport maritime en 2022

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) recueille et utilise des données sur les événements de transport dans le cadre de ses enquêtes pour analyser les lacunes de sécurité et déterminer les risques qui existent dans le système de transport maritime canadien.

Le présent sommaire statistique vise à décrire le nombre d'accidents, d'incidents et de blessures, présentés dans les tableaux ci-inclus. Il fournit une brève discussion et un certain contexte, mais ne se veut pas une analyse approfondie des données.

Il est à noter que certaines caractéristiques des données limitent l'analyse statistique et la détermination de tendances émergentes. Ces caractéristiques sont, entre autres, le petit nombre d'accidents et d'incidents, la grande variabilité des données d'une année à l'autre, et les changements à la réglementation et aux définitions. Nous rappelons au lecteur de tenir compte de ces limites durant la consultation du présent sommaire afin d'éviter de tirer des conclusions que l'analyse statistique ne pourra appuyer.

Les données de 2022 ont été recueillies conformément aux exigences en matière de rapports énoncées dans le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* qui était en vigueur au cours de l'année civile.

Les statistiques présentées ici reflètent la base de données du Système d'information sur la sécurité maritime (MARSIS) du BST au 27 février 2023. Comme les données sur les événements sont constamment mises à jour dans la base de données, les statistiques pourraient évoluer quelque peu avec le temps.

En outre, comme de nombreux événements ne font pas l'objet d'enquêtes officielles, les renseignements consignés sur certains événements n'ont pas nécessairement été vérifiés.

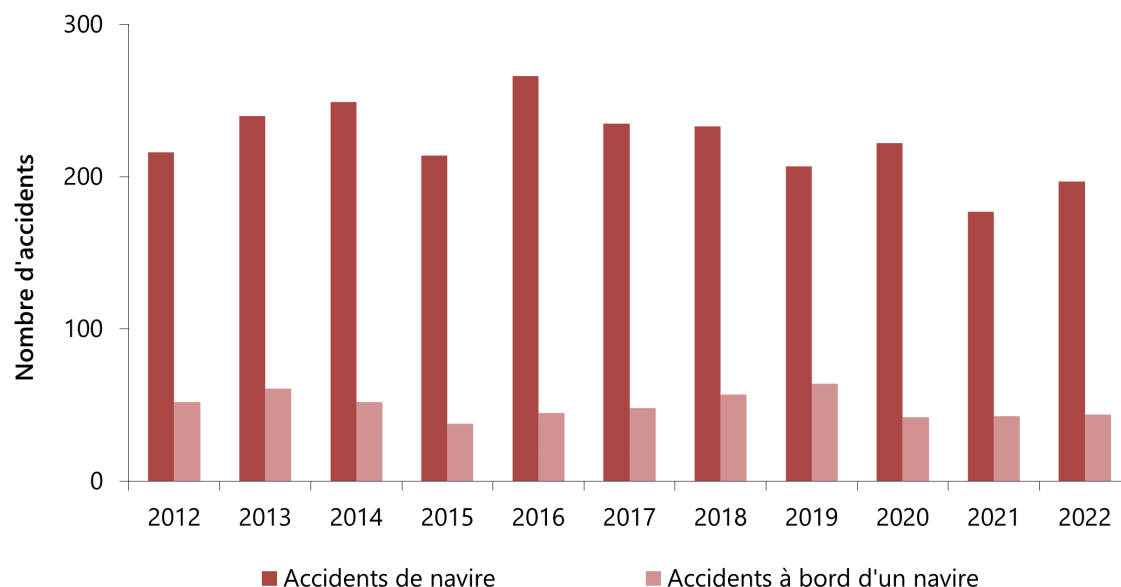
Accidents

Aperçu du nombre d'accidents et de victimes

En 2022, 241 accidents maritimes¹ ont été signalés au BST, en hausse par rapport au total de 220 en 2021, et en deçà de la moyenne décennale (2012–2021) de 276 (figure 1). En 2022, la proportion d'accidents de navigation (contrairement aux accidents à bord de navires) représentait 82 % des accidents de transport maritime, ce qui est égal à la moyenne décennale précédente.

On a enregistré 197 accidents de navigation en 2022, un nombre supérieur à celui de 2021, qui était de 177, mais inférieur de 13 % à la moyenne de 2012 à 2021 (226). La plupart des accidents de navigation mettaient en cause des bateaux de pêche (30 %) et des navires qui transportent des cargaisons solides (23 %) (données non présentées).

Figure 1. Accidents de navigation et accidents à bord de navires, 2012 à 2022



En 2022, on a enregistré 44 accidents à bord de navires, comparativement à 43 en 2021. Il s'agit d'une baisse par rapport à la moyenne de 2012 à 2021 (50). La plupart des accidents à bord de navires sont survenus sur des bateaux de pêche (36 %) et des navires de cargo/navires-citernes (26 %) (données non présentées).

¹ Voir la section « Définitions ».

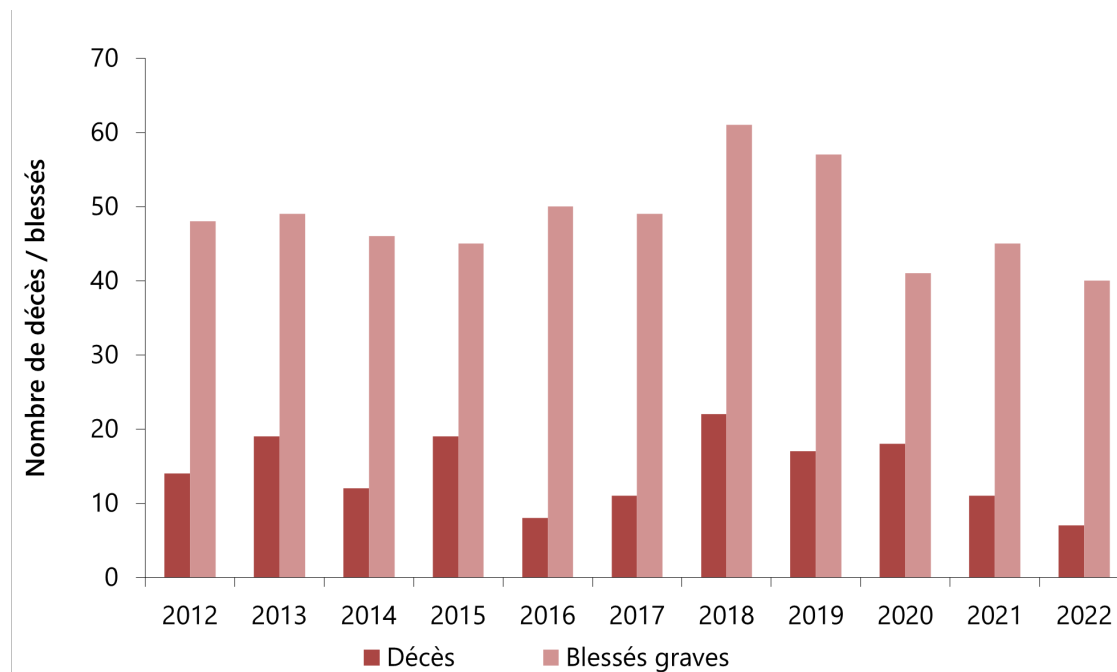
Victimes (tableaux 1, 6 et 7)

En 2022, on a recensé 7 pertes de vie signalées, en baisse des 11 pertes de vie signalées en 2021 et en deçà de la moyenne décennale de 15 (2012–2021). De ces 7 pertes de vie en 2022, 2 ont été liées à 2 accidents de navigation, tandis que les 5 autres étaient liées à 5 accidents à bord de navires (figure 2).

On remarque particulièrement qu'une perte de vie à la suite d'un accident de navigation en 2022 a mis en cause un bateau de pêche commerciale, et que les 2 pertes de vie survenues à la suite d'accidents à bord de navires se sont produites à bord de bateaux de pêche commerciale. Ces données indiquent qu'il reste encore beaucoup de travail à faire pour améliorer la sécurité dans l'industrie de la pêche commerciale.

En 2022, le nombre de blessés graves (40) a baissé par rapport à celui de 2021 (45) et à la moyenne décennale de 2012–2021 (49). En tout, 33 des 40 blessés graves (83 %) ont été victimes d'accidents à bord de navires, et les 7 autres ont été victimes d'accidents de navigation.

Figure 2. Décès et blessés graves dans le secteur maritime, 2012 à 2022

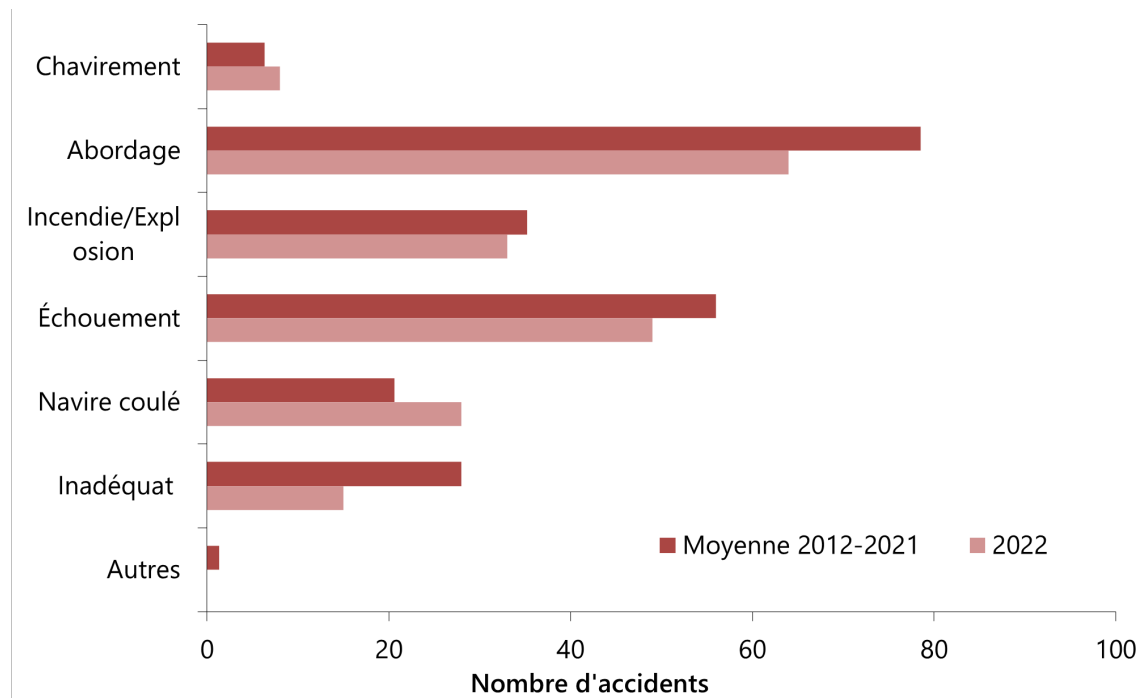


Accidents de navigation

Répartition par type d'accident (tableau 1)

Comme le montre la figure 3, les abordages (32 % de tous les types d'accidents signalés), les échouements (25 %) et les incendies et explosions (17 %) ont été les types d'accidents de navigation les plus fréquents survenus en 2022. Le nombre total d'abordages (64) a connu une baisse de 18 % par rapport à la moyenne décennale de 2012–2022 (79), le nombre d'échouements (49) a connu une baisse de 13 % par rapport à la moyenne décennale de 56 et le nombre d'accidents liés à des incendies ou explosions (33) a diminué de 6 % par rapport à la moyenne décennale de 35.

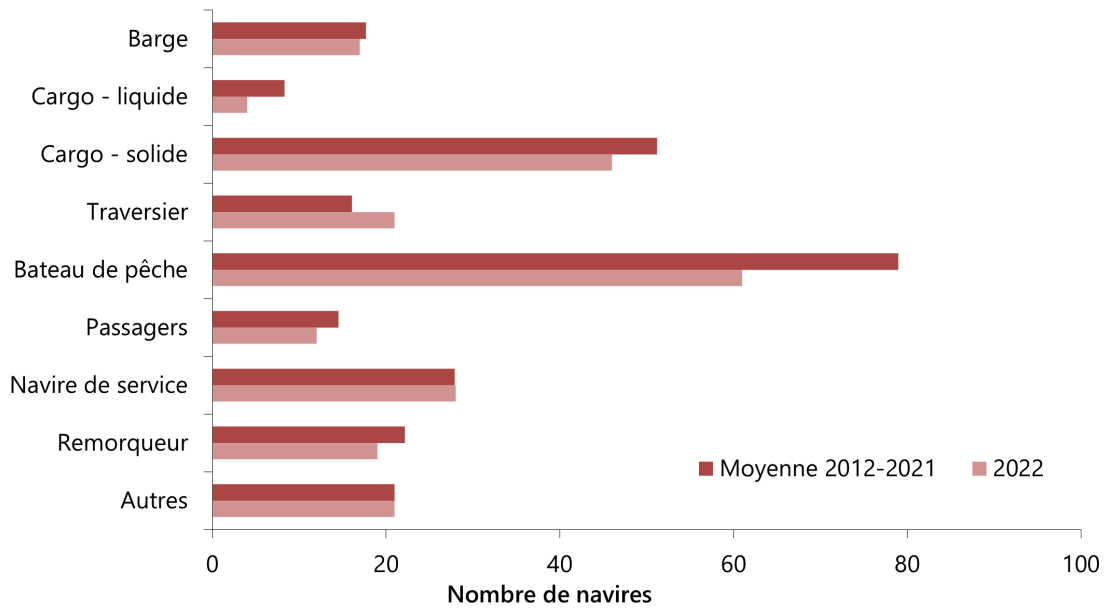
Figure 3. Accidents de navigation en 2022 par type d'accident, en comparaison avec la moyenne de 2012 à 2021



Répartition par type de navire (tableau 1)

Soixante et un bateaux de pêche ont été en cause dans des accidents de navigation en 2022, en hausse par rapport à 2021 (49), mais en baisse par rapport à la moyenne de 2012 à 2021 (79) (figure 4). Les bateaux de pêche représentaient 27 % du nombre total des navires en cause dans les accidents de navigation.

Figure 4. Accidents de navigation en 2022 par type de navire, en comparaison avec la moyenne de 2012 à 2021



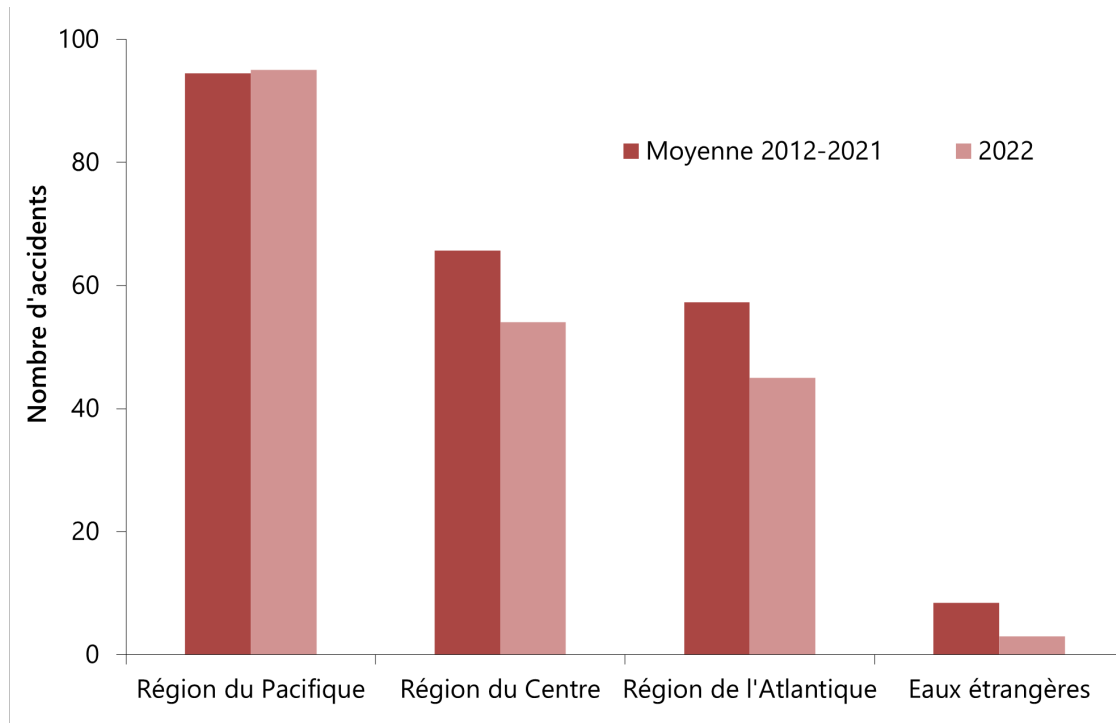
Répartition par région géographique (tableau 2)

En 2022, 48 % des accidents de navigation sont survenus dans la région du Pacifique, 27 % dans la région du Centre et 23 % dans la région de l'Atlantique. Moins de 2 % des accidents de navigation sont survenus dans des eaux étrangères². En 2022, dans la région du Pacifique, le nombre d'accidents de navigation est demeuré inchangé par rapport à la moyenne durant la période de 2012 à 2021. Dans la région du Centre, ce type d'accident a diminué de 18 % par rapport à la moyenne de 2012 à 2021. Dans la région de l'Atlantique, le nombre d'accidents de navigation a été inférieur de 21 % à la moyenne de 2012 à 2021 (figure 5).

Dans la région de l'Atlantique, 28 bateaux de pêche ont été en cause dans des accidents de navigation, ce qui constitue une baisse comparativement à la moyenne de 2012 à 2021, soit de 41 bateaux de pêche. Dans la région du Centre, 33 navires de cargo/navires-citernes ont été en cause dans des accidents de navigation, en baisse comparativement à la moyenne de 2012 à 2021, soit de 36 navires de cargo/navires-citernes. Dans la région du Pacifique, 21 chalands/remorqueurs ont été en cause dans des accidents de navigation, ce qui constitue une baisse comparativement à la moyenne de 2012 à 2021, soit de 27 (tableau 2).

². Voir la section « Définitions ».

Figure 5. Accidents de navigation par région géographique en 2022, en comparaison avec la moyenne de 2012 à 2021



Répartition par pavillon du navire (tableaux 1, 3 et 4)

En 2022, 76 % des 229 navires en cause dans des accidents de navigation signalés au BST étaient des navires canadiens. De ces navires canadiens, 49 % étaient des navires de commerce autres que des bateaux de pêche, 34 % étaient des bateaux de pêche, et la dernière tranche de 17 % comprenait des navires non commerciaux, des embarcations de plaisance et des navires de service.

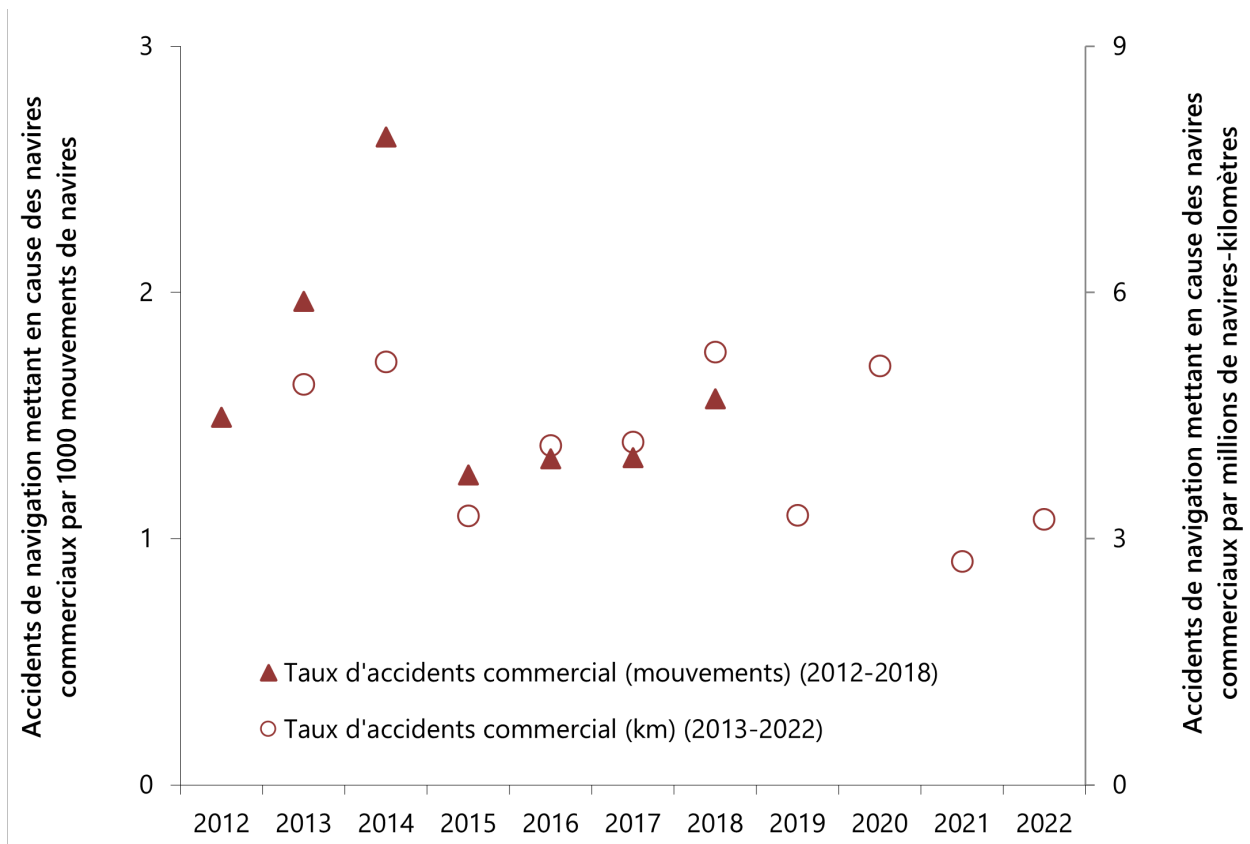
Taux d'accidents

D'après les renseignements fournis par Transports Canada³, l'activité maritime des navires de commerce canadiens autres que des bateaux de pêche dont la jauge brute est de plus de 15 (à l'exclusion des navires à passagers et des navires de croisière) a été estimée à 147 303 millions de navires-kilomètres commerciaux en 2022. Cela constitue une hausse de 10 % comparativement à la moyenne de la période 2013–2021⁴. En 2022, le taux d'accidents s'est donc établi à 3,0 accidents de navigation par million de navires-kilomètres, en baisse comparativement à la moyenne des 9 années précédentes (4,0).

³ Les données relatives aux activités ont été mises à jour. Source : Transports Canada, Analyse économique des transports – Groupe des politiques, communication par courriel le 24 avril 2023.

⁴ Transports Canada (TC) a mis à jour sa méthode de comptabilisation des mouvements de navires commerciaux. Depuis 2013, TC combine les données du système d'identification automatique (SIA) terrestre de la Garde côtière canadienne et les données du SIA par satellite qui proviennent du fournisseur de SIA par satellite du gouvernement du Canada, afin de calculer une mesure basée sur la distance de l'activité maritime commerciale dans les eaux canadiennes. Les mouvements des navires ne sont plus saisis. (Source : Publication de

Figure 6. Taux d'accidents de navigation des navires de commerce canadiens autres que des bateaux de pêche, 2012 à 2022

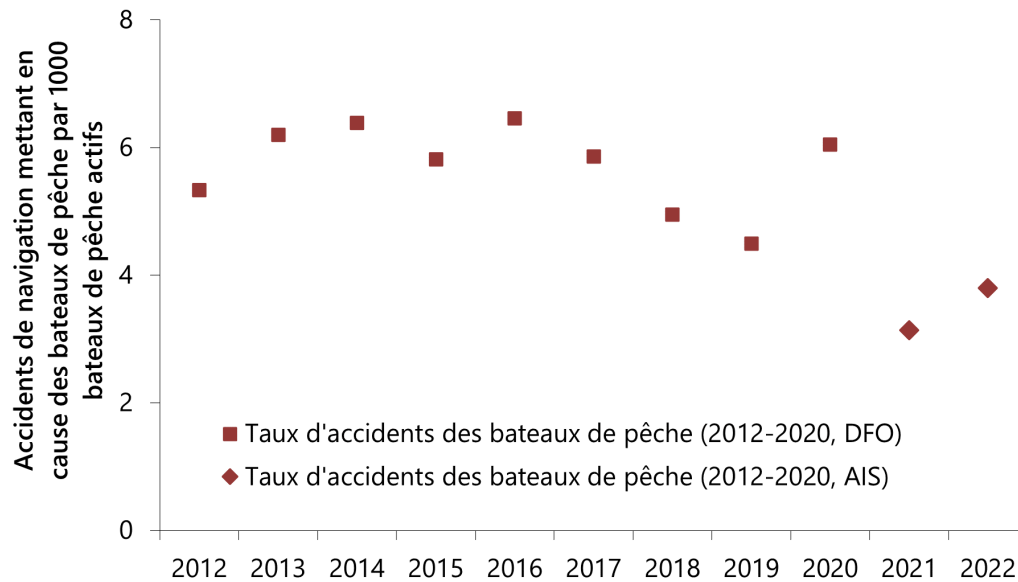


D'après des renseignements fournis par Transports Canada, le Canada comptait 15 011 bateaux de pêche actifs en 2022⁵. Le taux d'accidents de navigation pour les bateaux de pêche canadiens (figure 7) était de 3,8 accidents de navigation pour 1 000 bateaux de pêche actifs en 2022, ce qui représente une hausse par rapport à celui de 3,1 en 2021 et inférieur à la moyenne de 2012–2021 (5,5).

Transports Canada, « An introduction to automatic identification system (AIS) data and how it's used at TC (OPP) », décembre 2019.

⁵ Source : Transports Canada, Analyse économique des transports – Groupe des politiques, communication par courriel le 24 avril 2023.

Figure 7. Taux d'accidents de navigation des bateaux de pêche canadiens, 2012 à 2022



Dans le cas des bateaux de pêche canadiens, les échouements (41 %), les naufrages (29 %) et les incendies et explosions (17 %) ont été les types d'accidents de navigation les plus fréquemment signalés en 2022. Dans le cas des navires de commerce canadiens autres que les bateaux de pêche, les abordages (54 %), les échouements (17 %) et les incendies et explosions (17 %) ont été les principaux types d'accidents.

En 2022, 36 navires étrangers ont été en cause dans des accidents de navigation dans les eaux canadiennes; 35 d'entre eux étaient des navires de commerce autres que des bateaux de pêche. D'après les renseignements fournis par Transports Canada⁶, l'activité maritime des navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche d'une jauge brute de plus de 15 a totalisé 20 022 milliers de navires-kilomètres commerciaux en 2022, ce qui est supérieur à la moyenne de 18 873 milliers de navires-kilomètres pour la période de 2013 à 2021. Le taux d'accidents est donc de 1,6 accident de navigation mettant en cause des navires de commerce étrangers d'une jauge brute de plus de 15 par million de navires-kilomètres, en hausse par rapport à la moyenne pour la période de 2013 à 2021.

Navires perdus (tableaux 1 et 5)

En 2022, 12 navires ont été rapportés perdus, en baisse par rapport à 15 en 2021 et en baisse par rapport à la moyenne de 2012 à 2021 (17). Huit des 12 navires perdus en 2022 étaient des bateaux de pêche. Sept des 12 navires perdus étaient d'une jauge brute de moins de 15 (dont 2 avec une jauge brute inconnue). Au cours des 10 dernières années (de 2013 à 2022), les bateaux de pêche dont la jauge brute était de moins de 60 ont représenté 60 % des navires canadiens perdus (tableaux 1 et 5, certaines données non présentées).

⁶ Source : Transports Canada, Analyse économique des transports – Groupe des politiques, communication par courriel le 24 avril 2023.

Incidents

Aperçu des incidents

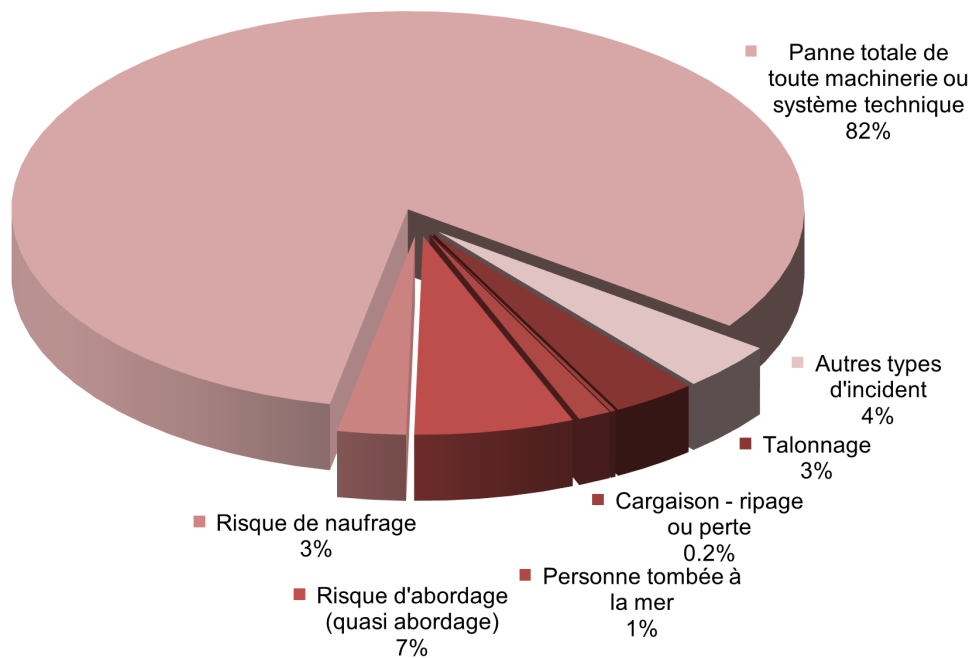
En 2022, 968 incidents maritimes ont été signalés au BST, en hausse par rapport au total de 856 en 2021 et en hausse par rapport à la moyenne décennale de 2012 à 2021 (776)⁷. Les incidents maritimes qui ont eu lieu dans la région de l'Atlantique (348) représentaient 36 % de ces accidents, ceux qui ont eu lieu dans la région du Centre, 35 % (339), et ceux dans la région du Pacifique, 28 % (272). La dernière tranche de 1 % (9) des incidents signalés a eu lieu dans des eaux étrangères (tableau 2).

Les pannes totales de machines ou de systèmes techniques ont été en cause dans la majorité (82 %) des incidents à signaler (figure 8)⁸. La plupart de ces incidents (40 %) se sont produits dans la région de l'Atlantique, mais la région du Centre a affiché la plus forte proportion d'incidents présentant un risque d'abordage (66 %) (données non présentées). Les bateaux de pêche (51 %) et les navires qui transportent des cargaisons solides (23 %) ont été les types de navires le plus souvent en cause dans les événements de panne totale de machines ou de systèmes techniques en 2022 (données non présentées).

⁷. En 2014, le BST a publié un nouveau règlement qui changeait les exigences de déclaration pour certains types d'incidents, ce qui a depuis mené à une augmentation du nombre d'incidents.

⁸. Les changements apportés aux exigences de déclaration en 2014 s'appliquaient aux incidents comprenant une panne totale de machines ou de systèmes techniques, ce qui a depuis entraîné une augmentation dans cette catégorie.

Figure 8. Incidents maritimes par type, 2022*



* Les pourcentages ayant été arrondis pour chaque catégorie, les sommes dans tous les types d'incidents devraient être calculées à partir des données du tableau 1 plutôt qu'en additionnant les pourcentages à la figure 8.

Tableaux de données

Cette page a été intentionnellement laissée en blanc.

Tableau 1. Événements de transport maritime, les navires, les pertes, et les victimes, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents¹	268	301	301	252	311	283	290	271	264	220	241
Accidents de navigation par type	216	240	249	214	266	235	233	207	222	177	197
Chavirement	6	8	3	10	7	5	10	8	2	4	8
Collision	78	79	88	57	89	89	82	72	97	54	64
Incendie/explosion	34	32	29	33	44	33	35	32	36	44	33
Échouement	69	62	61	59	65	52	58	51	47	36	49
Navire coulé	10	15	26	17	27	22	27	18	21	23	28
Dommage qui rend le navire incapable de prendre la mer/inadéquat pour les besoins	16	43	41	36	33	33	21	26	18	13	15
Autres types d'accident de navire	3	1	1	2	1	1	0	0	1	3	0
Accidents à bord d'un navire	52	61	52	38	45	48	57	64	42	43	44
Navires liés à des accidents de navigation	241	277	281	241	312	270	268	231	258	200	229
Chalands	6	19	12	10	24	20	29	18	25	14	17
Cargos — liquides	6	7	14	12	7	10	9	7	6	5	4
Cargos — solides	63	60	68	37	40	39	47	57	62	39	46
Traversiers	18	13	20	18	20	12	10	17	15	18	21
Bateaux de pêche	82	90	92	82	93	90	75	59	78	49	61
Passagers	15	15	13	17	15	15	15	21	12	7	12
Navires de service	20	36	21	29	50	38	27	21	20	17	28
Remorqueurs	26	25	22	19	26	25	25	8	22	24	19
Autres types de navire	5	12	19	17	37	21	31	23	18	27	21
Navires liés à des accidents de navigation	241	277	281	241	312	270	268	231	258	200	229
Navires canadiens, sauf les bateaux de pêche	111	147	144	127	184	148	157	125	141	118	133
Bateaux de pêche canadiens	78	88	92	81	92	86	70	57	75	46	60
Navires étrangers	52	42	45	33	36	36	41	49	42	36	36
Navires perdus	23	21	20	24	19	14	15	8	14	15	12
1600 jauges brutes et plus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
150 à 1599 jauges brutes	1	1	1	2	1	0	0	0	0	2	0
60 à 149 jauges brutes	3	4	4	6	5	2	4	1	3	0	1
15 à 59 jauges brutes	8	7	4	6	2	4	3	1	3	4	3
Moins de 15 jauges brutes	9	6	8	9	7	5	6	6	7	5	5
Jauge brute inconnue	2	3	3	1	4	3	1	0	1	4	2
Personnes mortellement blessées	14	19	12	19	8	11	22	17	18	11	7
Accidents de navigation	5	11	4	13	6	4	14	4	14	9	2
Accidents à bord d'un navire	9	8	8	6	2	7	8	13	4	2	5
Personnes gravement blessées	48	49	46	45	50	49	61	57	41	45	40
Accidents de navigation	6	0	1	12	5	7	8	10	2	5	7
Accidents à bord d'un navire	42	49	45	33	45	42	53	47	39	40	33
Événements avec fuite de marchandises dangereuses¹	0	0	0	5	7	7	8	2	4	1	11
Incidents devant être signalés	270	732	747	705	764	881	931	945	925	856	968
Talonnage	21	19	24	36	23	42	35	33	15	22	33
Cargaison — ripage ou perte	5	2	1	5	4	6	7	3	3	4	2
Personne tombée à la mer	5	10	7	10	8	9	11	14	5	5	13
Risque de collision (quasi-collision)	37	63	35	31	45	52	67	54	66	35	63
Risque de naufrage	25	24	0	10	20	14	34	14	31	30	27
Panne totale de toute machinerie ou système technique ²	156	603	676	590	636	718	732	797	756	730	792
Autres types d'incident	21	11	4	23	28	40	45	30	49	30	38

Données produites le 27 février 2023

¹ En vertu des nouvelles exigences de rapport, celles concernant les rejets de marchandises dangereuses ont été harmonisées avec la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Le BST ne recueillait pas de données détaillées sur le rejet de marchandises dangereuses avant le 1^{er} juillet 2014.

² En 2013, le BST a clarifié auprès des intervenants de l'industrie les exigences de signalement en cas de panne totale de machinerie ou d'un système technique, ce qui a généré une augmentation du nombre d'incidents signalés de ce type. Ces exigences sont mentionnées dans le *Règlement du BST* de 2014.

Tableau 2. Événements de transport maritime, les navires, les pertes, et les victimes selon les régions^{1,2}, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Région du Pacifique											
Accidents de navigation	76	88	95	90	138	111	101	79	86	81	95
Accidents à bord d'un navire	18	21	23	14	20	9	12	16	15	13	8
Navires liés à des accidents de navigation	87	107	108	106	164	130	119	91	102	95	109
Chalands/remorqueurs	18	28	23	23	39	34	37	17	30	24	21
Cargos/navires-citernes	12	8	15	6	14	9	8	13	16	11	12
Traversiers/navires à passagers	10	10	10	15	17	12	13	16	10	17	17
Bateaux de pêche	29	30	36	33	43	35	30	23	24	18	30
Autres types de navire	18	31	24	29	51	40	31	22	22	25	29
Navires perdus	6	3	9	12	9	9	3	2	5	6	5
Décès	4	2	5	12	0	6	7	8	4	2	1
Incidents devant être signalés	118	150	149	259	289	282	254	233	257	251	272
Région du Centre											
Accidents de navigation	74	74	74	64	57	59	63	68	71	53	54
Accidents à bord d'un navire	19	25	17	10	11	16	21	20	17	15	21
Navires liés à des accidents de navigation	79	86	85	71	66	66	71	75	82	59	67
Chalands/remorqueurs	9	14	8	6	9	7	8	7	10	12	12
Cargos/navires-citernes	46	40	55	35	24	26	35	38	40	25	33
Traversiers/navires à passagers	14	13	14	13	9	11	10	17	10	7	10
Bateaux de pêche	6	8	3	6	6	14	8	1	14	3	3
Autres types de navire	4	11	5	11	18	8	10	12	8	12	9
Navires perdus	1	4	2	2	2	0	2	0	1	2	0
Décès	3	6	2	2	0	3	1	3	1	2	2
Incidents devant être signalés	107	148	137	116	125	203	274	284	284	244	339
Région de l'Atlantique											
Accidents de navigation	56	63	72	55	64	59	54	53	55	42	45
Accidents à bord d'un navire	14	12	12	14	14	19	22	24	9	13	14
Navires liés à des accidents de navigation	64	68	80	58	73	66	62	58	62	45	50
Chalands/remorqueurs	5	2	3	0	1	1	5	2	4	2	3
Cargos/navires-citernes	3	6	6	2	3	11	4	6	4	7	3
Traversiers/navires à passagers	9	4	9	7	9	4	2	5	7	1	6
Bateaux de pêche	45	50	52	43	44	40	35	35	40	28	28
Autres types de navire	2	6	10	6	16	10	16	10	7	7	10
Navires perdus	15	13	9	10	8	5	10	6	8	7	7
Décès	6	11	5	5	8	2	13	6	13	7	4
Incidents devant être signalés	40	428	450	318	336	382	391	410	372	352	348
Eaux étrangères											
Accidents de navigation	10	15	8	5	7	6	15	7	10	1	3
Accidents à bord d'un navire	1	3	0	0	0	4	2	4	1	2	1
Navires liés à des accidents de navigation	11	16	8	6	9	8	16	7	12	1	3
Chalands/remorqueurs	0	0	0	0	1	3	4	0	3	0	0
Cargos/navires-citernes	8	13	6	6	6	3	9	7	8	1	2
Traversiers/navires à passagers	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bateaux de pêche	2	2	1	0	0	1	2	0	0	0	0
Autres types de navire	1	0	1	0	2	1	1	0	1	0	1
Navires perdus	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Décès	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Incidents devant être signalés	5	6	11	12	14	14	12	18	12	9	9

Données produites le 27 février 2023

¹ Voir la carte des régions dans la section « Définitions » du sommaire statistique.

² En 2013, le BST a clarifié auprès des intervenants de l'industrie les exigences de signalement en cas de panne totale de machinerie ou d'un système technique, ce qui a généré une augmentation du nombre d'incidents signalés de ce type. Ces exigences sont mentionnées dans le *Règlement du BST* de 2014.

Tableau 3. Navires battant pavillon canadien mis en cause dans des accidents de navigation selon la catégorie de navire et le type d'accident, et les taux d'accidents pour les navires de commerce, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Navires battant pavillon canadien mis en cause	189	232	225	193	244	212	195	164	201	137	173
Navires de commerce	88	101	107	83	100	90	100	81	102	73	84
Chavirement	2	0	0	3	2	1	2	1	1	1	1
Collision	45	45	53	34	48	44	49	42	64	34	45
Incendie/explosion	9	12	12	11	14	7	14	13	7	13	14
Échouement	22	28	16	14	21	19	16	13	14	14	14
Navire coulé	1	3	6	10	5	5	5	3	6	7	4
Dommage qui rend le navire incapable de prendre la mer/inadéquat pour les besoins	9	13	20	11	10	14	14	9	10	4	6
Autres types d'accident de navire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mouvements commerciaux ¹	28 800	29 000	23 185	30 956	35 478	38 366	43 353	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
Taux d'accidents des navires commerciaux ²	1,5	2,0	2,6	1,3	1,3	1,3	1,6	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
Navires-kilomètres commerciaux (milliers) ³	s. o.	11 673	11 829	11 884	11 355	12 200	12 888	13 378	11 952	13 220	13 273
Accidents commerciaux par million de navires-kilomètres ⁴	s. o.	4,9	5,2	3,3	4,1	4,2	5,3	3,3	5,1	2,7	3,2
Bateaux de pêche	78	88	91	79	90	82	68	57	75	43	59
Chavirement	3	6	1	5	3	2	4	1	1	2	2
Collision	12	12	15	4	12	19	12	7	17	4	3
Incendie/explosion	19	13	9	14	16	15	6	10	19	15	10
Échouement	33	30	32	33	31	27	33	26	26	13	24
Navire coulé	9	10	19	10	17	8	9	7	10	5	17
Dommage qui rend le navire incapable de prendre la mer/inadéquat pour les besoins	0	16	14	11	10	10	4	6	1	2	3
Autres types d'accident de navire	2	1	1	2	1	1	0	0	1	2	0
Bateaux de pêche actifs ^{5,6}	13 871	13 719	13 623	13 242	13 311	13 138	13 124	12 682	11 908	13 392	15 011
Taux d'accidents des bateaux de pêche ⁷	5,3	6,2	6,4	5,8	6,5	5,9	5,0	4,5	6,0	3,1	3,8
Autres navires	23	43	27	31	54	40	27	26	24	21	30
Chavirement	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1
Collision	10	24	14	15	25	24	14	12	8	3	15
Incendie/explosion	4	3	7	3	14	4	10	2	9	9	6
Échouement	5	10	3	8	7	2	1	3	4	2	5
Navire coulé	0	2	1	0	3	6	1	5	2	3	3
Dommage qui rend le navire incapable de prendre la mer/inadéquat pour les besoins	3	3	2	4	4	3	0	3	1	3	0
Autres types d'accident de navire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Données produites le 27 février 2023

¹ Un mouvement est le segment de voyage d'un navire entre les ports, au moins un port étant un port national. (Source des données sur les mouvements des navires : communication par courriel de Transports Canada du 3 avril 2019).

² Ce taux d'accidents des navires commerciaux représente le nombre d'accidents de navigation mettant en cause des navires commerciaux canadiens de 15 jauges brutes ou plus (excluant les navires à passagers et les bateaux de pêche) pour 1000 mouvements (jusqu'en 2019).

³ À partir des données fournies par Transports Canada (TC), qui a mis à jour la méthode qu'il emploie pour mesurer l'activité commerciale. Depuis 2013, TC combine les données recueillies par le système d'identification automatique (SIA) terrestre de la Garde côtière canadienne aux données provenant du satellite de SIA du fournisseur de service satellite SIA du gouvernement du Canada pour calculer une mesure fondée sur la distance de l'activité maritime commerciale des navires battant pavillon canadien en eaux canadiennes (Source : Communication par courriel de Transports Canada du 2 mars 2023). Les mouvements de navires ne sont plus captés.

⁴ Ce taux d'accidents commerciaux représente le nombre d'accidents de navigation mettant en cause des navires commerciaux battant pavillon canadien de 15 jauges brutes ou plus (excluant les navires à passagers et les bateaux de pêche) par million de navires-kilomètres.

⁵ Les bateaux de pêche commerciale qui débarquent au moins une prise au cours de cette année civile (Source : Communication par courriel du ministère des Pêches et des Océans du 6 avril 2021).

⁶ Le nombre de bateaux de pêche en 2021 et en 2022 a été tiré à partir des données du SIA (Source : Communication par courriel de Transports Canada du 2 mars 2023). Il est à noter que certains bateaux de pêche inclus peuvent n'avoir participé qu'à des activités autres que la pêche et ne pas avoir été comptés comme des bateaux de pêche actifs dans les totaux de 2012 à 2020.

⁷ Le taux d'accidents des bateaux de pêche représente le nombre d'accidents mettant en cause des bateaux de pêche commerciale battant pavillon canadien pour 1000 bateaux de pêche actifs.

Tableau 4. Navires battant pavillon étranger mis en cause dans des accidents de navigation selon la catégorie de navires et le type d'accident, et les taux d'accidents pour les navires de commerce, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Navires battant pavillon étranger mis en cause	52	42	45	33	36	36	41	49	42	36	36
Navires de commerce	46	38	41	30	32	31	31	45	39	33	35
Chavirement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision	28	19	29	11	17	19	23	25	30	20	21
Incendie/explosion	3	5	0	5	0	3	3	6	0	5	2
Échouement	10	2	7	4	8	3	2	6	3	5	5
Navire coulé	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Dommage qui rend le navire incapable de prendre la mer/inadéquat pour les besoins	5	11	5	10	6	6	3	8	6	3	6
Autres types d'accident de navire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mouvements commerciaux ¹	26 300	26 600	17 635	18 940	21 657	24 728	27 787	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
Taux d'accidents des navires commerciaux ²	1,5	1,3	2,3	1,4	1,3	1,2	1,0	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
Navires-kilomètres commerciaux (en milliers) ³	s. o.	17 639	18 602	17 865	16 134	19 173	20 487	20 222	19 627	20 107	20 022
Accidents commerciaux par million de navires-kilomètres ⁴	s. o.	1,9	2,2	1,5	1,7	1,5	1,4	1,8	1,8	1,6	1,6
Bateaux de pêche	4	2	0	1	1	4	5	2	3	3	1
Chavirement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision	2	2	0	0	0	2	1	0	2	0	1
Incendie/explosion	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0
Échouement	1	0	0	1	1	1	2	1	1	0	0
Navire coulé	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0
Dommage qui rend le navire incapable de prendre la mer/inadéquat pour les besoins	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accident de navire	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres navires	2	2	4	2	3	1	5	2	0	0	0
Chavirement	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
Collision	1	2	1	1	2	0	2	2	0	0	0
Incendie/explosion	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Échouement	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0
Navire coulé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dommage qui rend le navire incapable de prendre la mer/inadéquat pour les besoins	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Autres types d'accident de navire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Données produites le 27 février 2023

¹ Un mouvement est le segment de voyage d'un navire entre les ports, au moins un port étant un port national. (Source des données sur les mouvements des navires : communication par courriel de Transports Canada du 3 avril 2019).

² Ce taux d'accidents des navires commerciaux représente le nombre d'accidents de navigation mettant en cause des navires commerciaux étrangers de 15 jauges brutes ou plus (excluant les navires à passagers et les bateaux de pêche) pour 1000 mouvements (jusqu'en 2019).

³ À partir des données fournies par Transports Canada (TC), qui a mis à jour la méthode qu'il emploie pour mesurer l'activité commerciale. Depuis 2013, TC combine les données recueillies par le système d'identification automatique (SIA) terrestre de la Garde côtière canadienne aux données provenant du satellite de SIA du fournisseur de service satellite SIA du gouvernement du Canada pour calculer une mesure fondée sur la distance de l'activité maritime commerciale des navires battant pavillon canadien en eaux canadiennes (Source : Communication par courriel de Transports Canada du 2 mars 2023). Les mouvements de navires ne sont plus saisis.

⁴ Ce taux d'accidents commerciaux représente le nombre d'accidents de navigation mettant en cause des navires commerciaux étrangers de 15 jauges brutes ou plus (excluant les navires à passagers et les bateaux de pêche) par million de navires-kilomètres.

Tableau 5. Navires perdus selon la catégorie et l'âge du navire, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Navires perdus	23	21	20	24	19	14	15	8	14	15	12
0 à 4 ans	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
5 à 9 ans	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
10 à 14 ans	2	3	0	3	0	0	2	0	0	1	0
15 à 19 ans	5	2	2	1	3	2	2	1	2	1	1
20 à 24 ans	3	3	1	1	0	0	1	1	0	2	0
25 à 29 ans	3	2	5	5	1	0	3	0	0	1	1
30 ans et plus	5	5	4	10	7	7	3	1	6	5	5
Inconnu	3	5	8	3	8	5	3	4	6	4	5
Navires commerciaux	1	1	2	8	4	2	3	0	1	3	2
0 à 4 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
5 à 9 ans	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
10 à 14 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 à 19 ans	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
20 à 24 ans	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
25 à 29 ans	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0
30 ans et plus	1	1	1	4	2	1	1	0	0	2	1
Inconnu	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1
Bateaux de pêche	22	18	17	16	14	9	12	5	12	10	8
0 à 4 ans	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
5 à 9 ans	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 à 14 ans	2	3	0	3	0	0	2	0	0	0	0
15 à 19 ans	5	2	2	1	2	2	2	1	2	1	1
20 à 24 ans	3	3	1	0	0	0	1	1	0	2	0
25 à 29 ans	3	2	4	3	1	0	3	0	0	1	1
30 ans et plus	4	2	3	6	5	6	2	0	6	3	4
Inconnu	3	5	7	2	6	1	2	3	4	3	2
Autres navires	0	2	1	0	1	3	0	3	1	2	2
0 à 4 ans	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
5 à 9 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 à 14 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
15 à 19 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20 à 24 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25 à 29 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30 ans et plus	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Inconnu	0	0	1	0	1	3	0	1	1	1	2

Données produites le 27 février 2023

Tableau 6. Accidents et personnes mortellement¹ ou gravement blessées selon le type d'accident, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents de navigation avec décès¹ ou blessés graves	7	5	4	7	5	8	12	7	7	8	6
Chavirement	3	2	0	2	1	1	5	2	0	3	0
Collision	1	0	1	2	2	4	1	1	2	1	2
Incendie/explosion	3	2	0	1	1	1	1	1	0	1	0
Échouement	0	1	0	1	0	0	3	1	1	0	2
Navire coulé	0	0	3	1	1	2	2	2	3	2	2
Dommmage qui rend le navire incapable de prendre la mer/inadéquat pour les besoins	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accident de navire	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
Personnes mortellement blessées dans des accidents de navigation	5	11	4	13	6	4	14	4	14	9	2
Chavirement	3	6	0	9	2	1	7	3	0	4	0
Collision	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0
Incendie/explosion	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Échouement	0	3	0	0	0	0	1	0	1	0	0
Navire coulé	0	0	4	3	4	3	4	1	9	3	2
Dommmage qui rend le navire incapable de prendre la mer/inadéquat pour les besoins	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accident de navire	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0
Personnes gravement blessées dans des accidents de navigation	6	0	1	12	5	7	8	10	2	5	7
Chavirement	3	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0
Collision	0	0	1	9	4	6	0	4	2	1	2
Incendie/explosion	3	0	0	1	1	1	5	1	0	1	0
Échouement	0	0	0	2	0	0	2	4	0	0	5
Navire coulé	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
Dommmage qui rend le navire incapable de prendre la mer/inadéquat pour les besoins	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accident de navire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents à bord d'un navire	52	61	52	38	45	48	57	64	42	43	44
Personnes mortellement blessées dans des accidents à bord d'un navire	9	8	8	6	2	7	8	13	4	2	5
Monter à bord, être à bord, passer par-dessus bord du navire	3	3	5	6	1	5	7	12	4	2	4
En contact avec un élément du navire ou de sa cargaison	6	5	3	0	1	2	1	1	0	0	1
Personnes gravement blessées dans des accidents à bord d'un navire	42	49	45	33	45	42	53	47	39	40	33
Monter à bord, être à bord, passer par-dessus bord du navire	2	6	10	7	6	7	7	2	7	4	5
En contact avec un élément du navire ou de sa cargaison	40	43	35	26	39	35	46	45	32	36	28

Données produites le 27 février 2023

¹ Le nombre de décès comprend les personnes portées disparues.

Tableau 7. Navires mis en cause dans des accidents et personnes mortellement¹ ou gravement blessées selon le type de navire, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Navires mis en cause dans des accidents de navigation avec décès¹ ou blessés graves	7	5	4	7	5	8	12	7	7	8	6
Chalands/remorqueurs	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Cargos/navires-citernes	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0
Traversiers/navires à passagers	0	0	0	2	2	2	1	0	2	0	2
Bateaux de pêche	4	5	3	3	2	3	8	2	5	5	2
Autres types de navire	1	0	0	2	1	2	1	5	0	2	2
Personnes mortellement blessées dans des accidents de navigation	5	11	4	13	6	4	14	4	14	9	2
Chalands/remorqueurs	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Cargos/navires-citernes	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Traversiers/navires à passagers	0	0	0	6	0	2	1	0	0	0	0
Bateaux de pêche	2	11	2	6	6	1	13	0	14	6	1
Autres types de navire	2	0	0	1	0	1	0	4	0	1	1
Personnes gravement blessées dans des accidents de navigation	6	0	1	12	5	7	8	10	2	5	7
Chalands/remorqueurs	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Cargos/navires-citernes	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0
Traversiers/navires à passagers	0	0	0	2	4	2	0	0	2	0	5
Bateaux de pêche	3	0	1	1	0	3	1	2	0	1	1
Autres types de navire	2	0	0	9	1	1	1	8	0	3	1
Décès¹ ou blessés graves dans des accidents à bord d'un navire	53	61	52	38	45	48	58	64	42	43	44
Chalands/remorqueurs	1	3	4	0	4	2	3	5	3	2	1
Cargos/navires-citernes	23	17	21	5	12	19	22	24	15	13	14
Traversiers/navires à passagers	3	7	5	9	6	5	8	8	3	4	9
Bateaux de pêche	21	25	18	23	19	16	21	24	14	23	15
Autres types de navire	5	9	4	1	4	6	4	3	7	1	5
Personnes mortellement blessées dans des accidents à bord d'un navire	9	8	8	6	2	7	8	12	4	2	5
Chalands/remorqueurs	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cargos/navires-citernes	2	2	1	0	0	2	2	2	0	0	0
Traversiers/navires à passagers	1	0	0	1	0	2	0	1	2	0	2
Bateaux de pêche	6	5	6	5	1	2	4	8	2	2	2
Autres types de navire	0	0	1	0	1	1	2	1	0	0	1
Personnes gravement blessées dans des accidents à bord d'un navire	42	49	42	33	44	42	53	47	39	40	33
Chalands/remorqueurs	0	2	4	0	4	3	2	4	2	2	1
Cargos/navires-citernes	21	12	18	5	12	16	21	16	16	15	12
Traversiers/navires à passagers	2	7	5	8	6	4	10	7	1	4	4
Bateaux de pêche	15	19	12	19	19	14	17	19	12	19	12
Autres types de navire	4	9	3	1	3	5	3	1	8	0	4

Données produites le 27 février 2023

¹ Le nombre de décès comprend les personnes portées disparues.

Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent aux événements maritimes qui doivent être signalés en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*.

Événement maritime

- Tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un navire;
- Toute situation ou condition dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesures correctives, causer un accident ou un incident décrit ci-dessus.

Accident maritime

Un accident résultant directement de l'utilisation d'un navire autre qu'une embarcation de plaisance au cours duquel :

Accident à bord d'un navire

- Une personne subit une blessure grave ou perd la vie du fait :
 - de monter à bord du navire, d'être à bord du navire ou de passer par-dessus bord;
 - d'être en contact direct avec un élément du navire ou de son contenu.

Accident de navigation

- Le navire :
 - coule, sombre ou chavire;
 - est impliqué dans une collision ou un risque de collision;
 - subit un incendie ou une explosion;
 - s'échoue;
 - subit des avaries qui compromettent son état de navigabilité ou le rendent inutilisable aux fins prévues;
 - est porté disparu ou est abandonné.

Incident maritime

- Une personne passe par-dessus bord;
- Le navire
 - talonne le fond de façon imprévue, sans qu'il y ait échouement;
 - s'emmêle dans une conduite ou un câble d'utilité publique, ou dans un pipeline sous-marin;
 - est en danger de collision;
 - subit une panne totale

- de l'équipement de navigation, si le défaut compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement;
- des machines principales et auxiliaires;
- des machines de propulsion, de gouverne ou de pont si la panne compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement;
- La cargaison d'un navire ou une partie de celle-ci se met à riper ou passe par-dessus bord, ou
 - le navire est ancré, échoué ou à l'échouage afin d'éviter un accident;
- Un membre d'équipage dont les fonctions sont directement liées à la sécurité d'utilisation du navire subit une incapacité physique qui le rend inapte à exercer ses fonctions et compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement;
- Une quantité de marchandises dangereuses ou un rayonnement qui dépasse la quantité ou l'intensité indiquée à la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* se répandent à bord du navire ou s'en échappent, et ce, accidentellement.

Blessure grave

- a) la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez);
- b) des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;
- c) une blessure à un organe interne;
- d) des brûlures au deuxième ou au troisième degré ou des brûlures sur plus de 5 % de la surface du corps;
- e) une exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux;
- f) une blessure susceptible de nécessiter l'hospitalisation de la victime.

Navires visés

Le présent document vise les navires de commerce qui comprennent tous les navires immatriculés ou détenteurs d'un permis d'exploitation commerciale. Les événements mettant en cause des embarcations de plaisance ne sont pas normalement inclus, sauf lorsqu'il s'agit d'un événement mettant aussi en cause un navire de commerce.

Catégories de navire

- Navire de commerce : comprend les cargos, les traversiers, les navires à passagers, les remorqueurs et les chalands.
- Bateau de pêche : comprend les bateaux participant à des activités de pêche commerciale.
- Autres : comprennent les navires de recherche, les plates-formes de forage, les navires utilisés en vue de l'exploitation pétrolière et du soutien de leurs activités, les navires du gouvernement et les embarcations de plaisance.

Divers

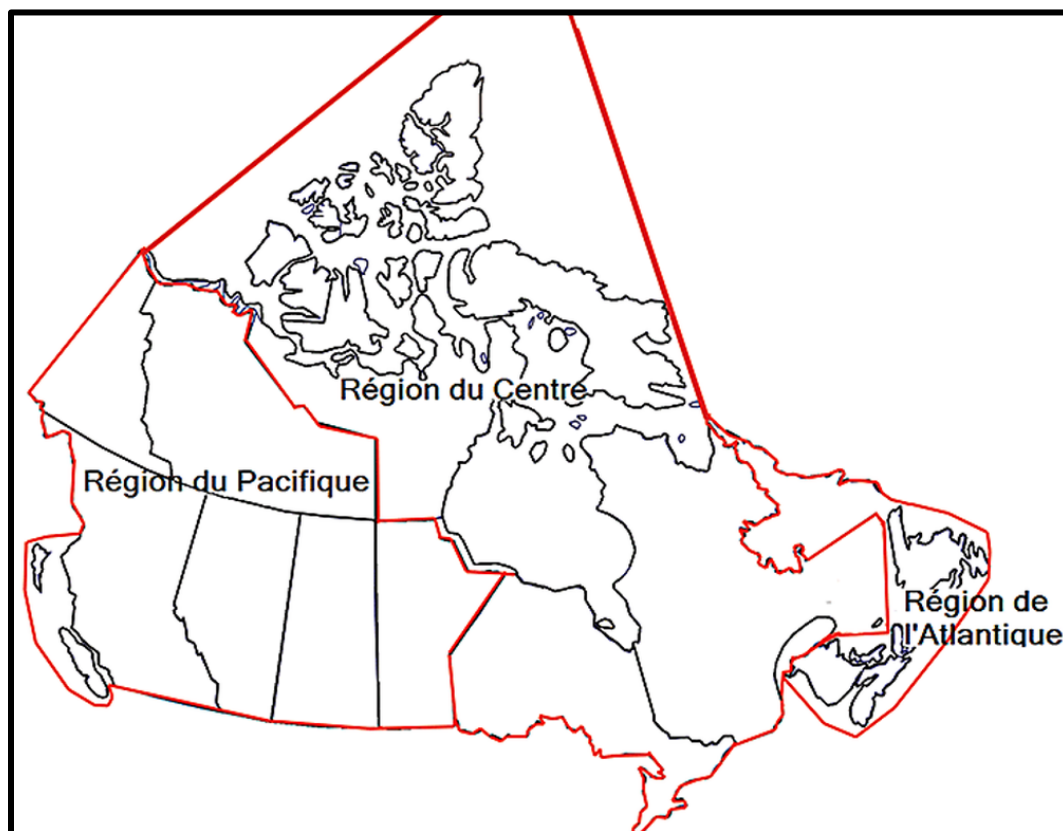
Jauge brute

Mesure de la capacité des espaces à l'intérieur de la coque d'un navire et des espaces clos sur le pont pour la cargaison, les approvisionnements, le carburant, les passagers et l'équipage, sauf exception. La jauge brute se calcule en unités de 100 pieds cubes.

Mouvement

Trajet d'un navire entre des ports, ou trajet d'au moins 1 km dans un port, où au moins un des ports est un port national.

Domaines de responsabilité des bureaux régionaux du BST



La région du Pacifique comprend la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon au sud du 70^e parallèle, ainsi que les eaux adjacentes à ces provinces et territoires.

La région du Centre comprend l'Ontario, le Québec (y compris les îles de la Madeleine), le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest au nord du 70^e parallèle, ainsi que la baie James, la baie d'Hudson, la voie maritime du Saint-Laurent et les voies navigables des Grands Lacs jusqu'à la frontière canado-américaine.

La région de l'Atlantique comprend le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador ainsi que les eaux adjacentes à ces provinces.