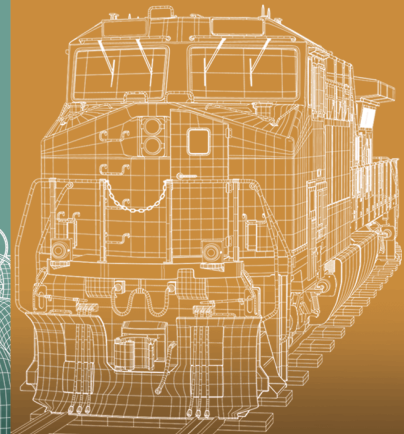
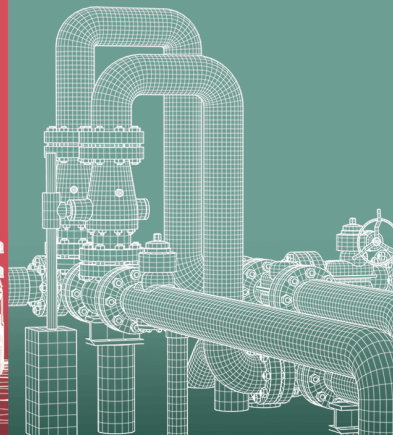
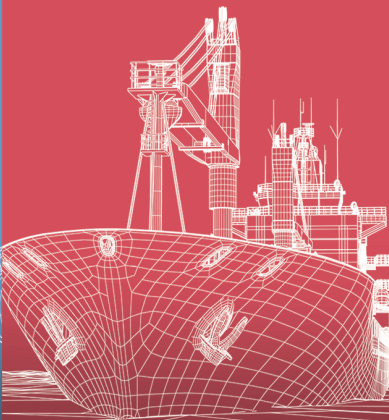




Bureau de la sécurité  
des transports  
du Canada

Transportation  
Safety Board  
of Canada



SOMMAIRE STATISTIQUE

# Événements de transport maritime en 2025

Canada

Bureau de la sécurité des transports du Canada  
Place du Centre  
200, promenade du Portage, 4<sup>e</sup> étage  
Gatineau QC K1A 1K8  
819-994-3741  
1-800-387-3557  
[www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca)  
[communications@bst.gc.ca](mailto:communications@bst.gc.ca)

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par  
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2026

Sommaire statistique : événements de transport maritime en 2025

No de cat. TU1-18F-PDF  
ISSN 2562-6671

Le présent document se trouve sur le site Web  
Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse [www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca)

*This report is also available in English.*

# Table des matières

Résumé .....	2
Accidents.....	3
Aperçu du nombre d'accidents et de victimes.....	3
Accidents de navigation.....	4
Taux d'accidents .....	7
Incidents .....	11
Aperçu des incidents .....	11
Tableaux de données.....	13
Définitions.....	21
Événement maritime.....	21
Accident maritime.....	21
Incident maritime.....	21
Blessure grave .....	22
Navires visés.....	22
Divers .....	23
Domaines de responsabilité des bureaux régionaux du BST .....	23



# Sommaire statistique

## Événements de transport maritime en 2025

Veillez prendre note que les tableaux et figures dans la [version HTML](#) sont entièrement accessibles.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) recueille et utilise des données sur les événements de transport<sup>1</sup> 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 sert à décrire les chiffres liés aux accidents, aux incidents et aux blessures qui sont présentés dans les tableaux ci-joints. Il traite brièvement des données et les met en contexte, mais il ne se veut pas une analyse approfondie des données. Les moyennes et les pourcentages dans le sommaire ont été arrondis.

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 2025 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 30 mars 2026. 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 l'objet que d'une collecte de données, les renseignements consignés sur certains événements n'ont pas nécessairement été vérifiés.

La discussion qui suit fait référence aux tableaux de données contenus dans le présent document.

---

<sup>1</sup> Voir la section Définitions.

## Résumé

On a signalé 990 événements de transport maritime au BST en 2025 (257 accidents et 733 incidents), dont 6 pertes de vie.

Le total de 257 accidents de transport maritime représente une augmentation par rapport au total de 213 accidents en 2024, mais une baisse de 4 % par rapport à la moyenne décennale de 267. En 2025, 85 % des accidents étaient des accidents de navigation (par exemple, lorsqu'un navire coule, sombre ou chavire), un peu plus que la moyenne de 83 % au cours des 10 dernières années. Les 15 % restants des accidents de 2025 étaient des accidents survenus à bord d'un navire (lorsqu'une personne subit une blessure grave ou mortelle, par exemple, en montant à bord d'un navire ou en passant par-dessus bord), un peu moins que la moyenne décennale de 17 %.

D'après les renseignements fournis par Transports Canada, l'activité maritime des navires de commerce canadiens autres que des bateaux de pêche dont la jauge brute est de plus de 15 a été estimée à 23 732 milliers de navires-kilomètres commerciaux en 2025, ce qui est supérieur de 11 % à la moyenne de 2015 à 2024. Le taux est donc de 3,1 accidents de navigation par million de navires-kilomètres en 2025, soit une baisse par rapport à la moyenne décennale précédente de 3,3.

Les 6 pertes de vie dans le transport maritime représentent une diminution de 50 % par rapport au nombre total de 12 en 2024 et une diminution par rapport à la moyenne décennale de 15. Des 6 pertes de vie, 3 concernaient des accidents de navigation, soit un nombre inférieur à la moyenne de 9 par an. Comme par les années passées, beaucoup des pertes de vie étaient liées à la pêche commerciale (navires battant pavillon canadien dans les eaux canadiennes). En raison de cette tendance persistante, la sécurité de la pêche commerciale demeure un enjeu de sécurité clé figurant sur la [Liste de surveillance du BST](#).

Le total de 733 incidents maritimes signalés au BST en 2025 représente une baisse de 1 % par rapport au total signalé en 2024 et est inférieur de 13 % à la moyenne décennale de 842. Comme dans les années précédentes, les pannes totales de machines ou de systèmes techniques représentaient la majorité (82 %) des incidents devant être déclarés.

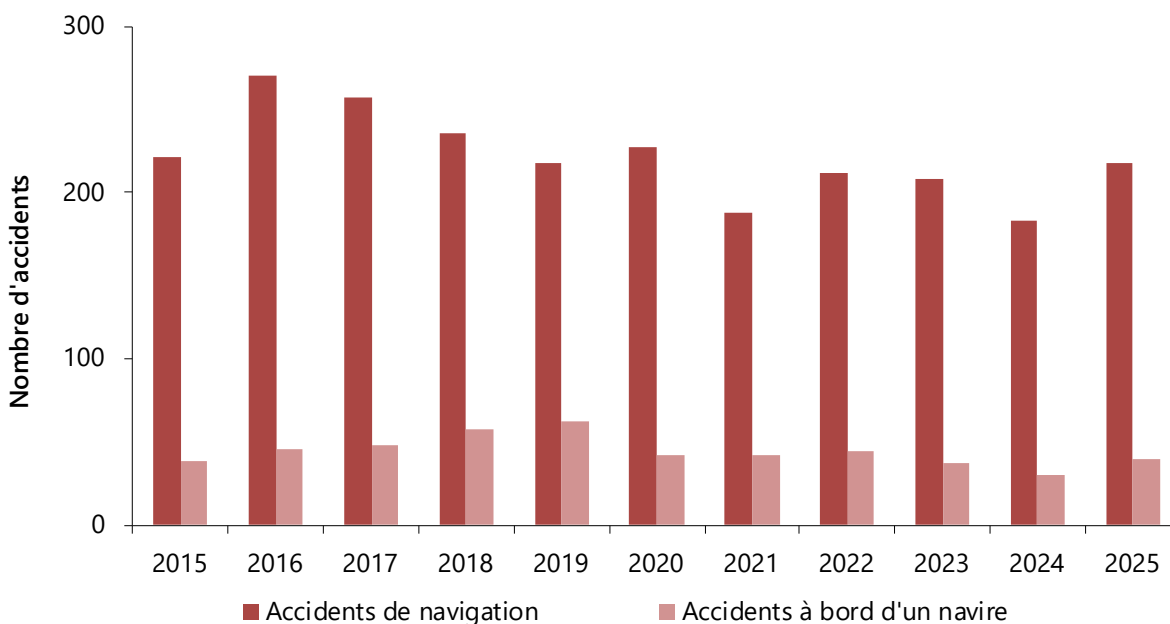
# Accidents

## Aperçu du nombre d'accidents et de victimes

En 2025, 257 accidents maritimes<sup>2</sup> ont été signalés au BST, un nombre en hausse par rapport au total de 213 en 2024, mais en deçà de la moyenne décennale (2015-2024) de 267 (figure 1). En 2025, la proportion d'accidents de navigation (par opposition aux accidents à bord d'un navire) représentait 85 % de tous les accidents de transport maritime, ce qui est légèrement supérieur à la proportion moyenne décennale de 83 %.

On a enregistré 218 accidents de navigation en 2025, un nombre supérieur à celui de 2024 (183), mais un peu inférieur (2 %) à la moyenne de 2015 à 2024 (222). Les bateaux de pêche étaient en cause dans 31 % de tous les accidents de navigation; il s'agit de la proportion la plus élevée pour tous les types de navires, suivie par les navires qui transportent des cargaisons solides, qui étaient en cause dans 23 % des accidents de navigation (données non présentées).

Figure 1. Accidents de navigation et accidents à bord d'un navire, 2015 à 2025



En 2025, 39 accidents à bord d'un navire ont été signalés au BST, un nombre supérieur à celui de 2024 (30), mais en baisse par rapport à la moyenne de 2015 à 2024 (45). Les bateaux de pêche étaient en cause dans 23 % de tous les accidents à bord d'un navire, en baisse par rapport à 50 % en 2024. Les navires qui transportent des cargaisons solides étaient en cause dans 44 % des accidents à bord d'un navire (données non présentées).

<sup>2</sup> Voir la section Définitions.

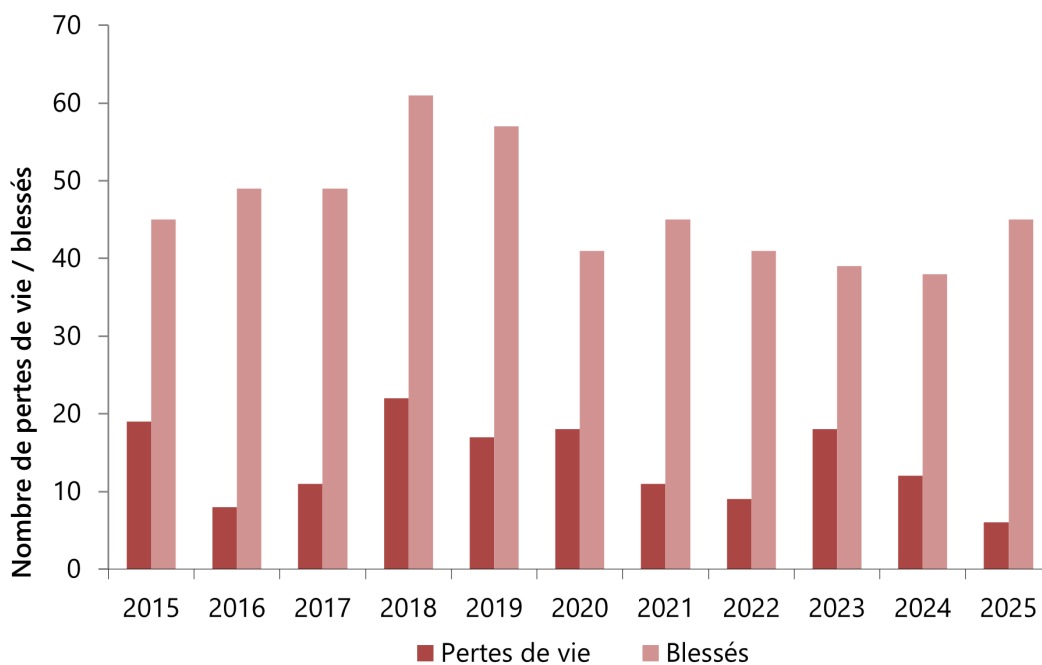
## Victimes (tableaux 1, 6 et 7)

En 2025, on a signalé 6 pertes de vie dans le transport maritime, soit une baisse par rapport aux 12 pertes de vie signalées en 2024 et en deçà de la moyenne décennale de 15 (2015 à 2024). Parmi ces 6 pertes de vie en 2025, 3 sont survenues lors de 2 accidents de navigation; les 3 autres, lors de 3 accidents à bord d'un navire.

Il est à noter que 2 pertes de vie à la suite d'un accident de navigation en 2025 et 1 perte de vie à la suite d'un accident à bord d'un navire sont survenues à bord de bateaux de pêche commerciale. L'amélioration de la sécurité dans l'industrie de la pêche commerciale est une préoccupation continue du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

En 2025, le nombre de blessés graves (45) a augmenté par rapport à celui de 2024 (38), mais était légèrement en deçà de la moyenne annuelle pour la période de 2015 à 2024 (47). En tout, 37 des 45 blessés graves (82 %) ont été victimes d'accidents à bord d'un navire, et 8 ont été victimes d'accidents de navigation (figure 2).

Figure 2. Pertes de vie et blessés graves dans le secteur maritime, 2015 à 2025



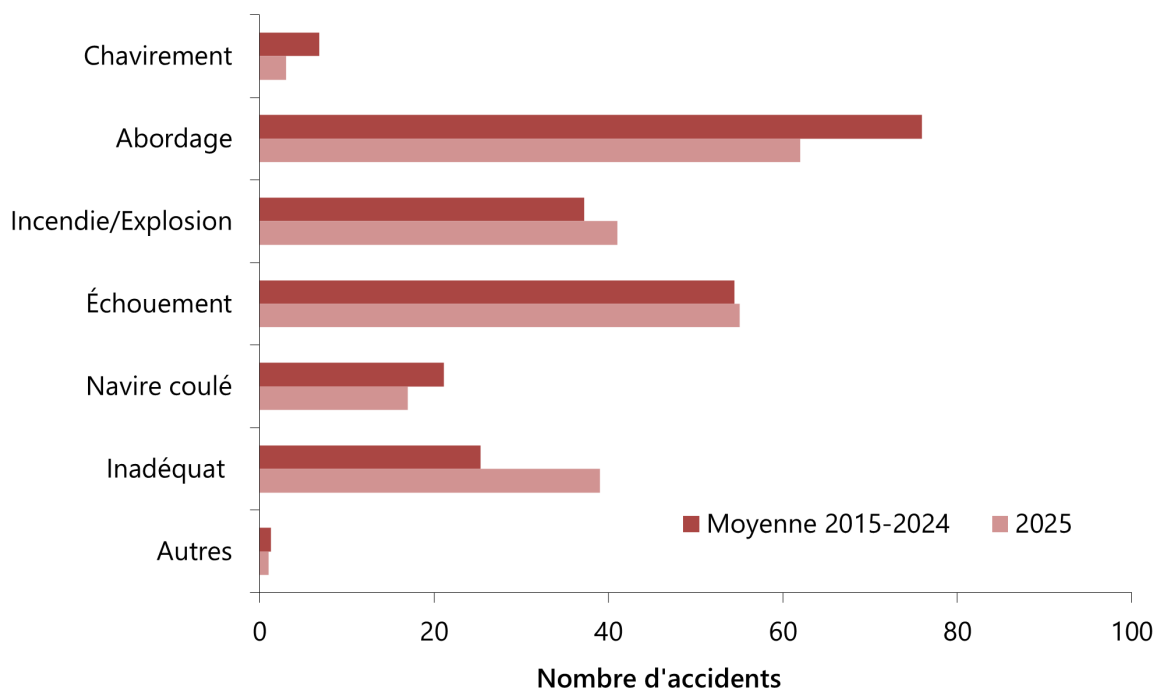
## Accidents de navigation

### Répartition par type d'accident (tableau 1)

Comme le montre la figure 3, les abordages (28 % de tous les types d'accidents signalés), les échouements (25 %) et les incendies et explosions (19 %) ont été les types d'accidents de navigation les plus fréquents survenus en 2025. Le nombre total d'abordages (62) a connu une baisse de 18 % par rapport à la moyenne décennale (2015-2024) de 76, le nombre d'échouements (55) a connu une hausse

de seulement 1 % par rapport à la moyenne décennale de 54, tandis que le nombre d'accidents liés à des incendies ou explosions (41) a augmenté de 10 % par rapport à la moyenne décennale de 37.

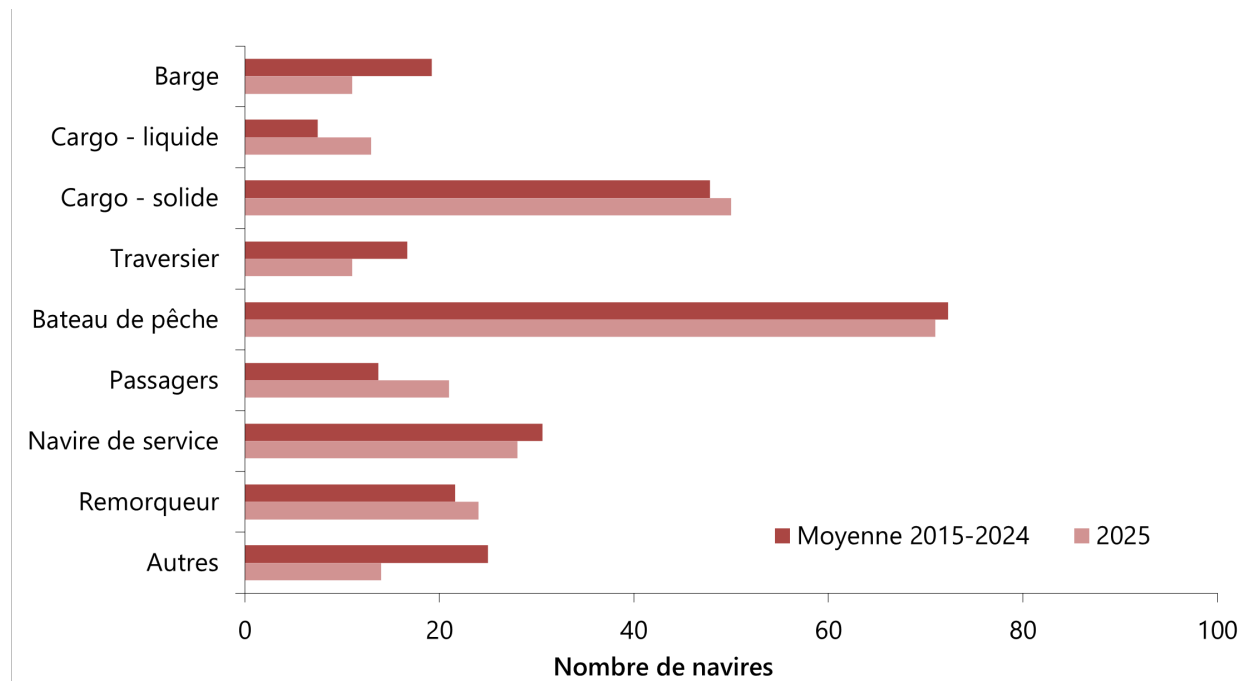
Figure 3. Accidents de navigation en 2025 par type d'accident, en comparaison avec la moyenne de 2015 à 2024



#### Répartition par type de navire (tableau 1)

En 2025, le nombre de bateaux de pêche en cause dans des accidents de navigation (71) était beaucoup plus élevé que le total de 56 en 2024, mais était près de la moyenne décennale de 72 (figure 4). Parmi le nombre total de navires mis en cause dans des accidents de navigation, 29 % étaient des bateaux de pêche.

Figure 4. Accidents de navigation en 2025 par type de navire, en comparaison avec la moyenne de 2015 à 2024



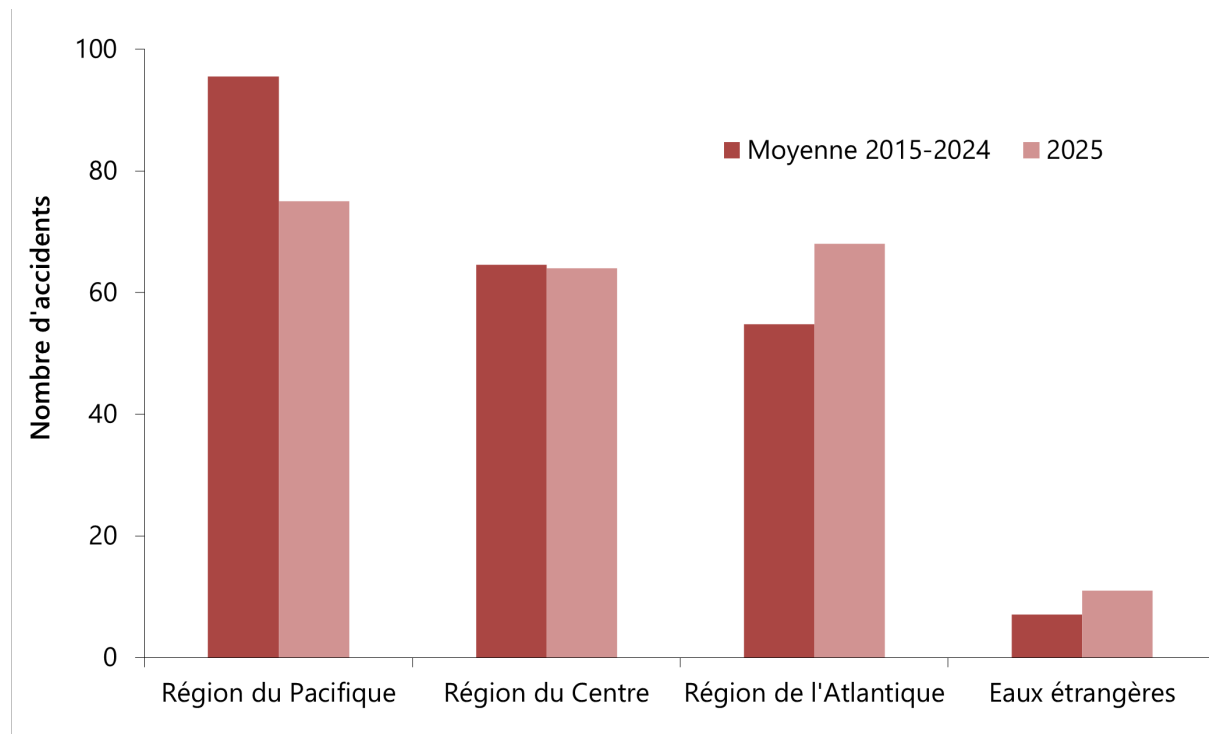
#### Répartition par région géographique (tableau 2)

En 2025, 34 % des accidents de navigation sont survenus dans la région du Pacifique, 31 % dans la région de l'Atlantique et 29 % dans la région du Centre. Environ 5 % des accidents de navigation ont été signalés dans des eaux étrangères<sup>3</sup>. En 2025, dans la région du Pacifique, le nombre d'accidents de navigation (75) a diminué de 21 % par rapport à la moyenne pour la période de 2015 à 2024 (96). Dans la région du Centre, le nombre d'accidents de navigation (64) a été inférieur de seulement 1 % par rapport à la moyenne de 2015 à 2024 (65), tandis que dans la région de l'Atlantique, le nombre d'accidents de navigation (68) a connu une hausse de 24 % par rapport à la moyenne de 2015 à 2024 (55) (figure 5).

En 2025, les bateaux de pêche étaient plus souvent mis en cause dans des accidents de navigation dans la région de l'Atlantique (49 bateaux de pêche, en hausse par rapport à la moyenne de 36 de 2015 à 2024) et dans la région du Pacifique (18 bateaux de pêche, soit un nombre inférieur à la moyenne de 30 pour la période de 2015 à 2024). Dans la région du Centre, la plupart des navires mis en cause dans des accidents de navigation étaient des navires de types « Cargos/navires-citernes » (34), soit un nombre égal à la moyenne de 34 pour la période de 2015 à 2024 (tableau 2).

<sup>3</sup> Voir la section Définitions.

Figure 5. Accidents de navigation par région géographique en 2025, en comparaison avec la moyenne de 2015 à 2024



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

En 2025, 81 % des 243 navires mis en cause dans des accidents de navigation signalés au BST étaient des navires battant pavillon canadien. Parmi ces 196 navires battant pavillon canadien, 48 % étaient des navires de commerce autres que des bateaux de pêche, 36 % étaient des bateaux de pêche, et la dernière tranche de 16 % comprenait des navires non commerciaux, des embarcations de plaisance et des navires de service.

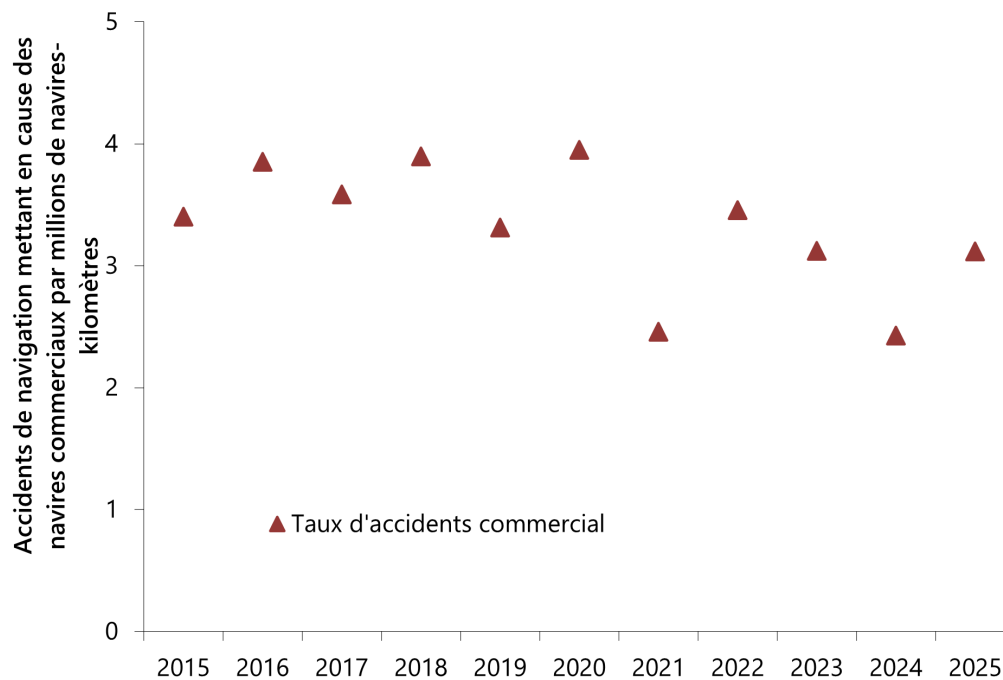
#### Taux d'accidents

Dans le cas des navires de commerce battant pavillon canadien autres que les bateaux de pêche, les abordages (37 %), les échouements (27 %) et les incendies et explosions (19 %) ont été les principaux types d'accidents (tableau 3). D'après les renseignements fournis par Transports Canada<sup>4</sup>, l'activité maritime des navires de commerce canadiens autres que des bateaux de pêche dont la jauge brute est de plus de 15 a été estimée à 23 732 milliers de navires-kilomètres commerciaux en 2025, ce qui est

<sup>4</sup> Source : Transports Canada, Analyse économique des transports – Groupe des politiques, communication par courriel le 24 avril 2026.

supérieur de 11 % à la moyenne de 2015 à 2024<sup>5</sup>. Le taux est donc de 3,1 accidents de navigation par million de navires-kilomètres en 2025, soit une baisse par rapport à la moyenne décennale précédente de 3,3.

Figure 6. Taux d'accidents de navigation pour les navires de commerce canadiens autres que les navires de pêche, de 2015 à 2025



Afin de déterminer si le changement du taux était statistiquement significatif, on a employé le coefficient de corrélation tau-b ( $\tau_b$ ) de Kendall pour quantifier la tendance du taux d'accident. Le coefficient de corrélation  $\tau_b$  de Kendall est une mesure non paramétrique de la force et de la direction d'association qui existe entre deux variables. On a calculé le  $\tau_b$  de Kendall pour la série de valeurs des taux d'accidents par année sur 11 ans, de 2015 à 2025. Pour la période exposée dans le présent sommaire, les changements linéaires dans le taux d'accidents n'étaient pas statistiquement significatifs ( $\tau_b = -0,4182, p = 0,073$ ).

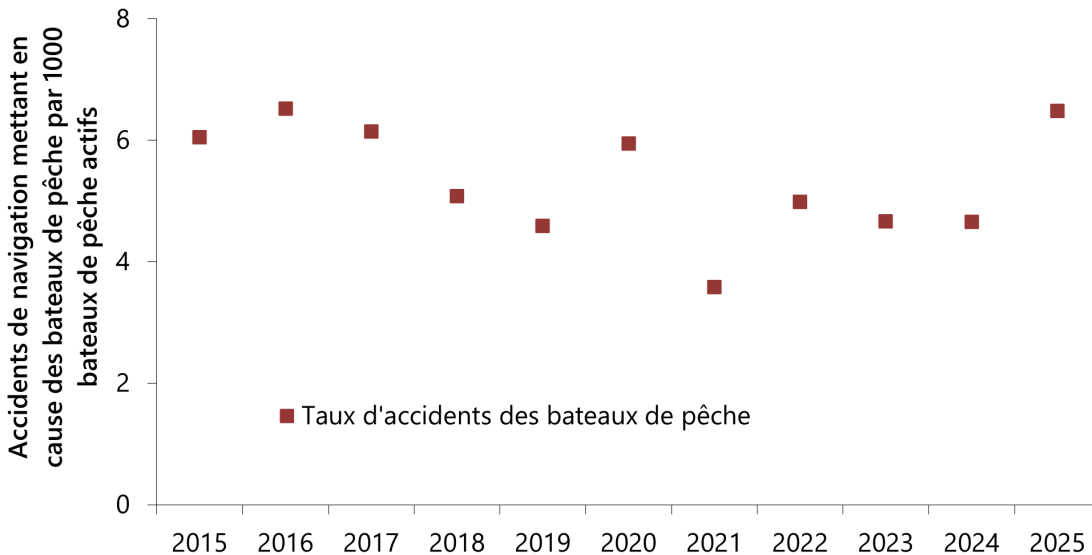
En ce qui concerne les bateaux de pêche battant pavillon canadien, les échouements (32 %), les dommages qui rendent le navire inapte à prendre la mer/ inadéquat pour les besoins (24 %) et les naufrages (15 %) ont été les types d'accidents de navigation les plus fréquemment signalés en 2025 (tableau 3). D'après des renseignements fournis par Transports Canada, le Canada comptait

<sup>5</sup> Transports Canada (TC) 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 battant pavillon canadien en eaux canadiennes. (Source : Transports Canada, « An introduction to automatic identification system (AIS) data and how it's used at TC (OPP) », décembre 2019).

10 483 bateaux de pêche actifs en 2025<sup>6</sup>. Le taux d'accidents de navigation pour les bateaux de pêche battant pavillon canadien (figure 7) était de 6,5 accidents de navigation pour 1000 bateaux de pêche actifs en 2025, ce qui est supérieur au taux de 4,7 en 2024 et supérieur à la moyenne de 5,2 pour la période de 2015 à 2024.

Encore une fois, le  $\tau_b$  de Kendall pour cette série (le taux d'accidents pour les bateaux de pêche battant pavillon canadien) n'était pas significatif ( $\tau_b = -0,3091, p = 0,186$ ).

Figure 7. Taux d'accidents de navigation des bateaux de pêche canadiens, 2015 à 2025



En 2025, 37 navires étrangers ont été mis en cause dans des accidents de navigation dans les eaux canadiennes; 36 d'entre eux étaient des navires de commerce autres que des bateaux de pêche (tableau 4). D'après des renseignements fournis par Transports Canada<sup>7</sup>, l'activité maritime des navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche d'une jauge brute de plus de 15 a totalisé 29 378 milliers de navires-kilomètres commerciaux en 2025, ce qui est supérieur à la moyenne de 25 758 milliers de navires-kilomètres pour la période de 2015 à 2024. Le taux d'accidents est donc de 1,2 accident de navigation mettant en cause des navires de commerce étrangers d'une jauge brute de plus de 15 par million de navires-kilomètres, ce qui représente une hausse par rapport à la moyenne de 0,9 pour la période de 2015 à 2024.

#### Navires perdus (tableaux 1 et 5)

En 2025, 13 navires ont été signalés perdus, un nombre en baisse par rapport à 2024 (18) et inférieur à la moyenne de 2015 à 2024 (16). Dix des 13 navires perdus en 2025 étaient des bateaux de pêche. Sept des 13 navires signalés perdus étaient d'une jauge brute de moins de 15 et 2 d'entre eux, d'une jauge brute inconnue. Au cours des 10 dernières années (de 2015 à 2024), les bateaux de pêche dont la jauge brute

<sup>6</sup> Source : Transports Canada, Analyse économique des transports – Groupe des politiques, communication par courriel le 24 avril 2026.

<sup>7</sup> Source : Transports Canada, Analyse économique des transports – Groupe des politiques, communication par courriel le 24 avril 2026.

était de moins de 60 ont représenté 68 % des navires canadiens perdus (tableaux 1 et 5, certaines données non présentées).

# Incidents

## Aperçu des incidents

En 2025, 733 incidents maritimes ont été signalés au BST, ce qui représente une légère baisse par rapport au total de 737 en 2024 et une baisse par rapport à la moyenne décennale (2015 à 2024) de 842<sup>8</sup>. Les incidents qui ont eu lieu dans la région de l'Atlantique (346) représentaient 47 % des incidents maritimes; ceux qui ont eu lieu dans la région du Centre, 32 % (235); et ceux dans la région du Pacifique, 18 % (135). La dernière tranche de 2 % (17) des incidents signalés a eu lieu dans des eaux étrangères (tableau 2).

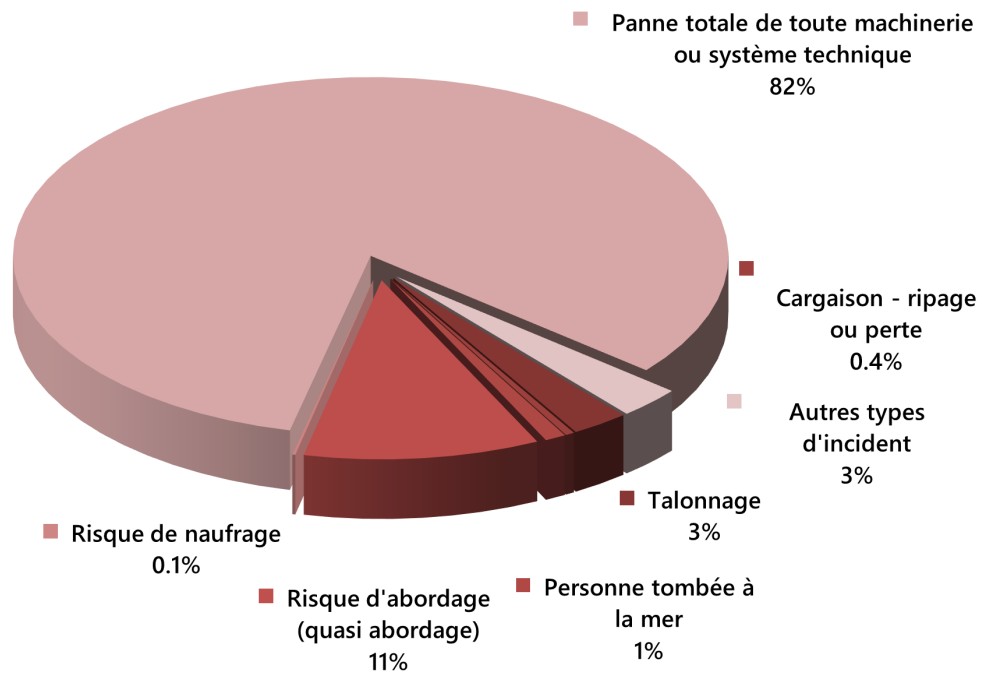
Les pannes totales de machines ou de systèmes techniques ont été mises en cause dans la majorité (82 %) des incidents à signaler (figure 8)<sup>9</sup>. La plupart de ces incidents (54 %) se sont produits dans la région de l'Atlantique, tandis que la plus grande proportion des incidents présentant un risque d'abordage (80 %) ont eu lieu dans la région du Centre (données non présentées). Les bateaux de pêche (63 %) et les navires qui transportent des cargaisons solides (18 %) ont été les types de navires le plus souvent mis en cause dans les événements de panne totale de machines ou de systèmes techniques en 2025 (données non présentées).

---

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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, 2025\*



\* 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 est intentionnellement laissée vide.

Tableau 1. Événements de transport maritime, les navires, les pertes et les victimes, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Accidents</b>	<b>259</b>	<b>315</b>	<b>305</b>	<b>293</b>	<b>280</b>	<b>269</b>	<b>230</b>	<b>256</b>	<b>245</b>	<b>213</b>	<b>257</b>
Accidents de navigation par type	221	270	257	236	218	227	188	212	208	183	218
Chavirement	10	7	6	10	9	2	4	9	3	8	3
Abordage	57	92	94	83	77	97	58	67	73	61	62
Incendie/explosion	34	44	38	35	34	38	46	33	33	37	41
Échouement	62	66	60	58	54	49	40	58	50	47	55
Navire coulé	17	27	22	27	18	21	23	29	16	11	17
Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer / inadéquat pour les besoins	39	33	36	23	26	19	14	16	31	16	39
Autres types d'accident de navigation	2	1	1	0	0	1	3	0	2	3	1
Accidents à bord d'un navire	38	45	48	57	62	42	42	44	37	30	39
<b>Navires liés à des accidents de navigation</b>	<b>249</b>	<b>317</b>	<b>295</b>	<b>271</b>	<b>244</b>	<b>263</b>	<b>212</b>	<b>244</b>	<b>241</b>	<b>208</b>	<b>243</b>
Barge	13	24	23	29	19	25	15	20	16	8	11
Cargo - liquide	12	8	13	9	7	6	5	5	5	5	13
Cargo - solide	38	41	42	48	59	64	43	50	61	32	50
Traversier	18	20	12	10	18	16	19	23	15	16	11
Bateau de pêche	85	95	96	77	62	80	51	64	57	56	71
Passagers	18	15	17	15	21	12	9	12	9	9	21
Navire de service	29	50	41	27	23	20	18	28	32	38	28
Remorqueur	19	26	29	25	10	22	24	19	20	22	24
Autres types de navire	17	38	22	31	25	18	28	23	26	22	14
<b>Navires liés à des accidents de navigation</b>	<b>249</b>	<b>317</b>	<b>295</b>	<b>271</b>	<b>244</b>	<b>263</b>	<b>212</b>	<b>244</b>	<b>241</b>	<b>208</b>	<b>243</b>
Navire canadien, sauf les bateaux de pêche	132	187	161	157	134	143	124	143	135	126	135
Bateau de pêche canadien	84	93	90	72	59	77	48	63	55	55	71
Navire étranger	33	37	44	42	51	43	40	38	51	27	37
<b>Navires perdus</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>13</b>
Jauges brutes de 1600 et plus	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
Jauges brutes de 150 à 1599	2	1	0	0	0	0	2	0	1	1	1
Jauges brutes de 60 à 149	6	5	2	4	1	3	0	1	2	1	2
Jauges brutes de 15 à 59	6	2	4	3	1	3	4	4	1	5	1
Jauges brutes de moins de 15	9	7	5	6	7	7	6	6	3	7	7
Jauge brute inconnue	1	4	3	1	0	1	4	4	6	3	2
<b>Personnes mortellement blessées</b>	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>22</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>6</b>
Accidents de navigation	13	6	4	14	9	14	9	4	10	9	3
Accidents à bord d'un navire	6	2	7	8	8	4	2	5	8	3	3
<b>Personnes gravement blessées</b>	<b>45</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>61</b>	<b>57</b>	<b>41</b>	<b>45</b>	<b>41</b>	<b>39</b>	<b>38</b>	<b>45</b>
Accidents de navigation	12	5	7	8	10	2	9	7	7	8	8
Accidents à bord d'un navire	33	44	42	53	47	39	36	34	32	30	37
<b>Événements avec fuite de marchandises dangereuses</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Incidents devant être signalés</b>	<b>698</b>	<b>760</b>	<b>859</b>	<b>927</b>	<b>936</b>	<b>921</b>	<b>847</b>	<b>957</b>	<b>782</b>	<b>737</b>	<b>733</b>
Talonnage	32	22	38	33	29	14	20	31	33	20	19
Cargaison - ripage ou perte	5	4	6	7	3	3	4	2	2	3	3
Personne tombée à la mer	10	8	9	11	14	5	5	13	5	5	7
Risque d'abordage (quasi-abordage)	31	45	52	67	54	66	35	63	63	64	78
Risque de naufrage	10	20	14	34	14	31	30	26	24	11	1
Panne totale de toute machinerie ou système technique	587	633	700	730	792	753	723	783	627	611	604
Autres types d'incident	23	28	40	45	30	49	30	39	28	23	21

Données produites le 30 mars 2026

**Tableau 2. Événements de transport maritime, les navires, les pertes et les victimes selon les régions<sup>1</sup>, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Région du Pacifique</b>											
Accidents de navigation	92	139	119	102	85	87	84	98	82	67	75
Accidents à bord d'un navire	14	20	9	12	14	15	13	8	12	6	12
Navires liés à des accidents de navigation	108	165	139	120	99	103	98	112	95	76	87
Barge/Remorqueur	23	39	36	37	20	30	24	21	23	19	22
Cargo/Navire-citerne	6	14	9	8	13	16	11	12	11	6	13
Traversier/Passagers	15	17	13	13	16	10	17	17	12	8	18
Bateau de pêche	35	44	38	31	25	25	20	33	23	22	18
Autres types de navire	29	51	43	31	25	22	26	29	26	21	16
Navires perdus	12	9	9	3	3	5	6	7	3	4	5
Pertes de vie	12	0	6	7	8	4	2	3	5	4	1
Incidents devant être signalés	257	288	274	253	229	256	248	270	223	170	135
<b>Région du Centre</b>											
Accidents de navigation	67	58	68	64	70	73	60	64	71	51	64
Accidents à bord d'un navire	10	11	16	21	20	17	15	21	12	11	15
Navires liés à des accidents de navigation	75	68	76	72	77	84	67	77	85	59	69
Barge/Remorqueur	9	9	12	8	7	10	13	15	10	6	10
Cargo/Navire-citerne	36	25	31	36	39	41	28	37	44	22	34
Traversier/Passagers	13	9	11	10	18	11	10	11	9	10	9
Bateau de pêche	6	6	14	8	1	14	3	3	7	2	3
Autres types de navire	11	19	8	10	12	8	13	11	15	19	13
Navires perdus	2	2	0	2	0	1	2	1	4	5	2
Pertes de vie	2	0	3	1	3	1	2	2	3	0	1
Incidents devant être signalés	113	124	194	272	282	282	238	332	240	211	235
<b>Région de l'Atlantique</b>											
Accidents de navigation	57	65	63	55	55	56	43	46	50	58	68
Accidents à bord d'un navire	14	14	19	22	24	9	12	14	11	13	12
Navires liés à des accidents de navigation	60	74	71	63	60	63	46	51	55	65	76
Barge/Remorqueur	0	1	1	5	2	4	2	3	3	3	3
Cargo/Navire-citerne	2	3	11	4	6	4	8	3	7	4	8
Traversier/Passagers	8	9	5	2	5	7	1	7	2	7	4
Bateau de pêche	44	45	43	36	36	41	28	28	26	32	49
Autres types de navire	6	16	11	16	11	7	7	10	17	19	12
Navires perdus	10	8	5	10	6	8	8	8	5	9	6
Pertes de vie	5	8	2	13	6	13	7	4	10	8	4
Incidents devant être signalés	316	335	378	390	408	372	352	347	303	345	346
<b>Eaux étrangères</b>											
Accidents de navigation	5	8	7	15	8	11	1	4	5	7	11
Accidents à bord d'un navire	0	0	4	2	4	1	2	1	2	0	0
Navires liés à des accidents de navigation	6	10	9	16	8	13	1	4	6	8	11
Barge/Remorqueur	0	1	3	4	0	3	0	0	0	2	0
Cargo/Navire-citerne	6	7	4	9	8	9	1	3	4	5	8
Traversier/Passagers	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Bateau de pêche	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0	1
Autres types de navire	0	2	1	1	0	1	0	1	0	1	1
Navires perdus	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Pertes de vie	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Incidents devant être signalés	12	13	13	12	17	11	9	8	16	11	17

Données produites le 30 mars 2026

<sup>1</sup> Voir la carte des régions dans la section Définitions du sommaire statistique.

**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, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Navires battant pavillon canadien mis en cause</b>	<b>201</b>	<b>247</b>	<b>228</b>	<b>197</b>	<b>173</b>	<b>205</b>	<b>145</b>	<b>185</b>	<b>165</b>	<b>162</b>	<b>196</b>
Navires de commerce	88	102	99	100	86	104	77	92	76	66	94
Chavirement	3	2	1	2	1	1	1	2	0	1	1
Abordage	34	50	48	49	46	64	37	47	43	30	35
Incendie/explosion	12	14	9	14	14	8	13	14	9	11	18
Échouement	16	21	21	16	14	15	15	19	12	14	25
Navire coulé	10	5	5	5	3	6	7	4	2	2	4
Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer / inadéquat pour les besoins	13	10	15	14	8	10	4	6	9	8	11
Autres types d'accident de navigation	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Navires-kilomètres commerciaux (milliers) <sup>1</sup>	19 974	19 461	21 192	21 546	22 042	20 258	22 388	21 977	22 110	22 644	23 732
Accidents commerciaux par million de navires-kilomètres <sup>2</sup>	3,5	3,9	3,6	3,9	3,3	3,9	2,5	3,5	3,1	2,4	3,1
Bateaux de pêche	82	91	86	70	59	77	45	61	55	55	71
Chavirement	5	3	2	4	2	1	2	2	1	6	1
Abordage	4	12	19	12	7	17	4	3	6	8	9
Incendie/explosion	14	16	16	6	10	20	16	10	13	9	9
Échouement	35	32	29	33	27	26	13	25	21	24	23
Navire coulé	10	17	8	9	7	10	5	17	6	5	11
Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer / inadéquat pour les besoins	12	10	11	6	6	2	3	4	8	1	17
Autres types d'accident de navigation	2	1	1	0	0	1	2	0	0	2	1
Bateaux de pêche actifs <sup>3,4</sup>	13 227	13 341	13 174	13 182	12 861	12 440	12 266	11 838	11 791	11 603	10 483
Taux d'accidents des bateaux de pêche <sup>5</sup>	6,0	6,5	6,1	5,1	4,6	5,9	3,6	5,0	4,7	4,7	6,5
Autres navires	31	54	43	27	28	24	23	32	34	41	31
Chavirement	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0
Abordage	15	25	26	14	13	8	4	16	13	19	10
Incendie/explosion	3	14	5	10	3	9	9	6	8	11	9
Échouement	8	7	2	1	3	4	3	6	9	5	5
Navire coulé	0	3	6	1	5	2	3	3	2	3	2
Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer / inadéquat pour les besoins	4	4	3	0	3	1	3	0	2	1	5
Autres types d'accident de navigation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0

Données produites le 30 mars 2026

<sup>1</sup> Transports Canada (TC) 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 en eaux canadiennes. Cependant, tous les navires ne sont pas équipés de transpondeurs SIA. Le BST estime le nombre total de navires-kilomètres en se fondant sur des données reçues de TC. (Sources : communication par courriel de Transports Canada le 15 avril 2021, le 20 mars 2026).

<sup>2</sup> 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 bateaux de pêche) par million de navires-kilomètres. Les traversiers et les navires à passagers sont maintenant inclus dans le taux d'accidents commerciaux (pour toutes les années).

<sup>3</sup> 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 [MPO] le 30 mars 2026).

<sup>4</sup> Le BST a estimé le nombre de bateaux de pêche actifs immatriculés dans la région du Pacifique en 2024 et en 2025 en extrapolant les données du MPO sur les bateaux de pêche du Pacifique pour 2015-2023 au moyen d'une régression. (Historiquement, les bateaux de pêche dans la région du Pacifique représentaient environ 10 % de toute la flotte de navires de pêche battant pavillon canadien.)

<sup>5</sup> Le taux d'accidents des bateaux de pêche représente le nombre d'accidents mettant en cause des bateaux de pêche commerciale battant pavillon canadien par 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, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Navires battant pavillon étranger mis en cause</b>	<b>33</b>	<b>37</b>	<b>44</b>	<b>42</b>	<b>51</b>	<b>43</b>	<b>40</b>	<b>38</b>	<b>51</b>	<b>27</b>	<b>37</b>
Navires de commerce	30	32	37	32	46	40	37	37	48	26	36
Chavirement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abordage	11	17	21	24	26	30	21	21	27	14	24
Incendie/explosion	5	0	4	3	6	0	6	2	3	5	4
Échouement	4	8	6	2	6	4	7	7	6	3	3
Navire coulé	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer / inadéquat pour les besoins	10	6	6	3	8	6	3	6	12	4	5
Autres types d'accident de navigation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navires-kilomètres commerciaux (milliers) <sup>1</sup>	23 463	22 435	25 789	27 003	26 578	24 216	26 173	26 686	26 400	28 837	29 378
Accidents commerciaux par million de navires-kilomètres <sup>2</sup>	1,2	1,3	1,4	1,2	1,6	1,5	1,4	1,3	1,8	0,9	1,2
<b>Bateaux de pêche</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
Chavirement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abordage	0	1	2	1	0	2	0	1	1	1	0
Incendie/explosion	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0
Échouement	1	1	2	2	1	1	0	0	0	0	0
Navire coulé	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0
Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer / inadéquat pour les besoins	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accident de navigation	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
<b>Autres navires</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
Chavirement	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Abordage	1	2	0	2	2	0	0	0	1	0	0
Incendie/explosion	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Échouement	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navire coulé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer / inadéquat pour les besoins	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Autres types d'accident de navigation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Données produites le 30 mars 2026

<sup>1</sup> Transports Canada (TC) 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 en eaux canadiennes. (Sources : communications par courriel de Transports Canada le 15 avril 2021, le 20 mars 2026).

<sup>2</sup> Ce taux d'accidents commerciaux représente le nombre d'accidents de navigation mettant en cause des navires commerciaux étrangers d'une jauge brute de 15 ou plus (excluant les bateaux de pêche) par million de navires-kilomètres.

Tableau 5. Navires perdus selon la catégorie et l'âge du navire, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Navires perdus</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>13</b>
0-4 ans	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
5-9 ans	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
10-14 ans	3	0	0	2	0	0	1	0	1	2	0
15-19 ans	1	3	2	2	1	2	1	2	0	0	0
20-24 ans	1	0	0	1	1	0	2	1	1	7	2
25-29 ans	5	1	0	3	0	0	1	1	0	1	0
30 ans et plus	10	7	7	3	1	6	5	5	3	2	5
Inconnu	3	8	5	3	5	6	5	7	8	6	6
<b>Navires de commerce</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
0-4 ans	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
5-9 ans	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
10-14 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15-19 ans	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
20-24 ans	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25-29 ans	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
30 ans et plus	4	2	1	1	0	0	2	1	1	1	0
Inconnu	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1
<b>Bateaux de pêche</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>10</b>
0-4 ans	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-9 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-14 ans	3	0	0	2	0	0	0	0	1	2	0
15-19 ans	1	2	2	2	1	2	1	1	0	0	0
20-24 ans	0	0	0	1	1	0	2	1	1	7	2
25-29 ans	3	1	0	3	0	0	1	1	0	0	0
30 ans et plus	6	5	6	2	0	6	3	4	2	1	5
Inconnu	2	6	1	2	4	4	4	4	1	1	3
<b>Autres navires</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>2</b>
0-4 ans	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
5-9 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-14 ans	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
15-19 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20-24 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25-29 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30 ans et plus	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Inconnu	0	1	3	0	1	1	1	2	6	5	2

Données produites le 30 mars 2026

**Tableau 6. Accidents et personnes mortellement<sup>1</sup> ou gravement blessées, selon le type d'accident, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Accidents de navigation avec pertes de vie<sup>1</sup> ou blessés graves</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>6</b>
Chavirement	2	1	1	5	3	0	3	0	2	2	1
Abordage	2	2	4	1	2	2	1	2	4	3	2
Incendie/explosion	1	1	1	1	1	0	2	0	0	0	0
Échouement	1	0	0	3	1	1	0	2	0	2	2
Navire coulé	1	1	2	2	2	3	2	3	2	1	1
Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer / inadéquat pour les besoins	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accident de navigation	0	0	0	0	0	1	1	0	1	2	0
<b>Personnes mortellement blessées dans des accidents de navigation</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>3</b>
Chavirement	9	2	1	7	7	0	4	0	2	3	1
Abordage	1	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0
Incendie/explosion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Échouement	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Navire coulé	3	4	3	4	1	9	3	4	6	1	2
Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer / inadéquat pour les besoins	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accident de navigation	0	0	0	0	0	4	2	0	1	5	0
<b>Personnes gravement blessées dans des accidents de navigation</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
Chavirement	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0
Abordage	9	4	6	0	4	2	1	2	4	6	4
Incendie/explosion	1	1	1	5	1	0	5	0	0	0	0
Échouement	2	0	0	2	4	0	0	5	0	2	2
Navire coulé	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0	2
Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer / inadéquat pour les besoins	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accident de navigation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Accidents à bord d'un navire</b>	<b>38</b>	<b>45</b>	<b>48</b>	<b>57</b>	<b>62</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>44</b>	<b>37</b>	<b>30</b>	<b>39</b>
<b>Personnes mortellement blessées dans des accidents à bord d'un navire</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Monter à bord, être à bord, passer par-dessus bord du navire	6	1	5	7	7	4	2	4	7	0	3
En contact avec un élément du navire ou de sa cargaison	0	1	2	1	1	0	0	1	1	3	0
<b>Personnes gravement blessées dans des accidents à bord d'un navire</b>	<b>33</b>	<b>44</b>	<b>42</b>	<b>53</b>	<b>47</b>	<b>39</b>	<b>36</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>37</b>
Monter à bord, être à bord, passer par-dessus bord du navire	7	6	7	7	2	7	4	5	6	5	8
En contact avec un élément du navire ou de sa cargaison	26	38	35	46	45	32	32	29	26	25	29

Données produites le 30 mars 2026

<sup>1</sup> Le nombre de pertes de vie comprend les personnes portées disparues.

Tableau 7. Navires mis en cause dans des accidents et personnes mortellement<sup>1</sup> ou gravement blessées selon le type de navire, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Navires mis en cause dans des accidents de navigation avec pertes de vie<sup>1</sup> ou blessés graves</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>6</b>
Barge/Remorqueur	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0
Cargo/Navire-citerne	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
Traversier/Passagers	2	2	2	1	0	2	0	2	1	4	3
Bateau de pêche	3	2	3	8	3	5	5	3	3	4	2
Autres types de navire	2	1	2	1	6	0	2	2	4	3	1
<b>Personnes mortellement blessées dans des accidents de navigation</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>3</b>
Barge/Remorqueur	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Cargo/Navire-citerne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Traversier/Passagers	6	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Bateau de pêche	6	6	1	13	4	14	6	3	5	7	2
Autres types de navire	1	0	1	0	5	0	1	1	5	2	1
<b>Personnes gravement blessées dans des accidents de navigation</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
Barge/Remorqueur	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0
Cargo/Navire-citerne	0	0	1	5	0	0	4	0	0	0	0
Traversier/Passagers	2	4	2	0	0	2	0	5	1	5	5
Bateau de pêche	1	0	3	1	2	0	1	1	3	0	3
Autres types de navire	9	1	1	1	8	0	3	1	2	3	0
<b>Navires mis en cause dans des accidents à bord d'un navire avec des pertes de vie<sup>1</sup> ou blessés graves</b>	<b>38</b>	<b>45</b>	<b>48</b>	<b>58</b>	<b>62</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>44</b>	<b>37</b>	<b>30</b>	<b>39</b>
Barge/Remorqueur	0	4	2	3	5	3	2	2	3	1	2
Cargo/Navire-citerne	5	12	19	22	24	15	12	14	10	8	19
Traversier/Passagers	9	6	5	8	8	3	4	8	8	7	3
Bateau de pêche	23	19	16	21	23	14	23	15	11	14	10
Autres types de navire	1	4	6	4	2	7	1	5	5	0	5
<b>Personnes mortellement blessées dans des accidents à bord d'un navire</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Barge/Remorqueur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cargo/Navire-citerne	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0
Traversier/Passagers	1	0	2	0	1	2	0	2	0	0	1
Bateau de pêche	5	1	2	4	4	2	2	2	3	3	1
Autres types de navire	0	1	1	2	0	0	0	1	5	0	1
<b>Personnes gravement blessées dans des accidents à bord d'un navire</b>	<b>33</b>	<b>44</b>	<b>42</b>	<b>53</b>	<b>47</b>	<b>39</b>	<b>36</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>37</b>
Barge/Remorqueur	0	4	3	2	4	2	2	2	2	1	2
Cargo/Navire-citerne	5	12	16	21	16	16	11	12	9	9	20
Traversier/Passagers	8	6	4	10	7	1	4	4	7	7	2
Bateau de pêche	19	19	14	17	19	12	19	12	9	13	9
Autres types de navire	1	3	5	3	1	8	0	4	4	0	4

Données produites le 30 mars 2026

<sup>1</sup> Le nombre de pertes de vie 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) fracture d'un os, exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez;
- b) déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de la lésion d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;
- c) lésion d'un organe interne;
- d) brûlures du deuxième ou du troisième degré ou brûlures touchant plus de 5 % de la surface du corps;
- e) exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement dommageable;
- f) blessure susceptible d'exiger une hospitalisation.

### **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**

- Navires de commerce : comprennent les cargos, les traversiers, les navires à passagers, les remorqueurs et les chalands.
- Bateaux de pêche : comprennent les bateaux dédiés aux 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

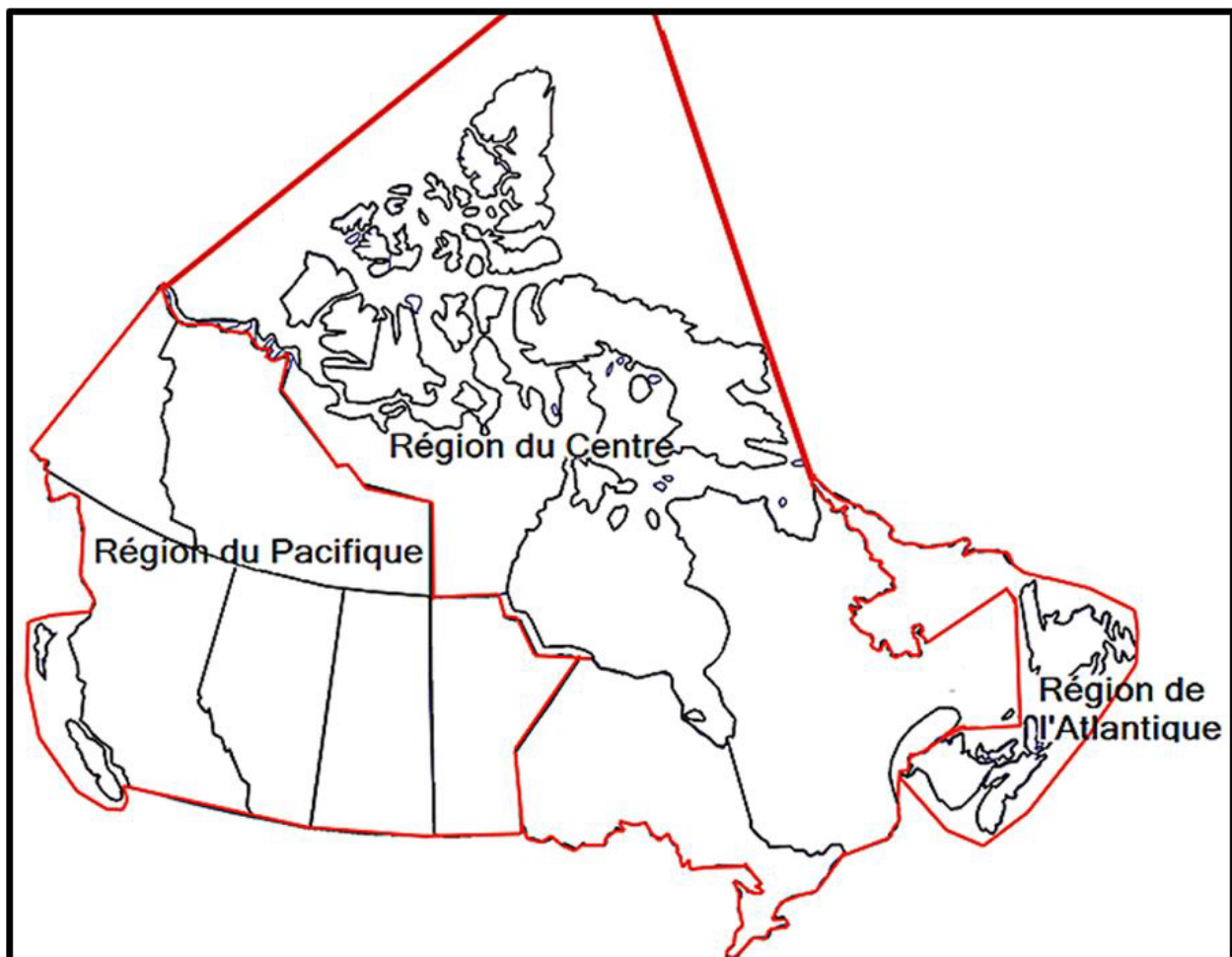
### Jauge brute

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. Une tonne brute équivaut à 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, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest au sud du 70<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.